

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 28 de marzo de 2022

Ref: Puertos 6/2022/MH

Asunto: AP Bahía de Algeciras/Tarifa: documentos que se discutirán en el Comité de Servicios Portuarios previsto para el miércoles, 30 de marzo.

Muy Srs. nuestros:

La AP de Bahía de Algeciras nos ha remitido esta misma mañana varios documentos que se discutirán en el Comité de Servicios Portuarios que tiene previsto celebrarse el **miércoles 30 de marzo a las 12:00 h.** En concreto:

- Algeciras: Proyecto de pliego de prescripciones particulares del servicio portuario de **suministro de gas natural licuado a buques** en el puerto de Algeciras e Instrucción técnica de la AP (anexos I y II)
- Algeciras: Proyecto de pliego de prescripciones particulares del **servicio portuario al pasaje**. Se modifican principalmente los medios mínimos y las tarifas (Anexo III).
- Tarifa: Proyecto de pliego de prescripciones particulares del **servicio portuario al pasaje** (Anexo IV).
- Tarifa: Propuesta de **revisión extraordinaria de las tarifas del servicio portuario de practicaaje** (Anexo V).

Dado el escaso margen de tiempo, rogamos que aquellas empresas que deseen hacer algún comentario nos los hagan llegar a mheras@anave.es **no más tarde de las 15:00 h. de mañana martes, 29 de marzo.**

Muy cordialmente,

Elena Seco
Directora General

<<<

Confidencialidad: La información contenida en esta circular es confidencial y va dirigida exclusivamente a las empresas navieras asociadas a ANAVE para su uso interno. La copia o distribución pública, incluso por parte de las propias empresas asociadas, está en principio prohibida, salvo autorización expresa de ANAVE. En particular, queda expresamente prohibida la difusión de esta información por medios de comunicación pública escritos o electrónicos. Si por error recibe este e-mail se ruega su comunicación al remitente y su inmediata destrucción, no debiéndose enviar a otro destinatario.

Confidentiality: The information contained in this message is confidential and addressed to ANAVE's member companies for their internal use only. Any dissemination or copying of this information, even by the member companies is in principle prohibited, unless expressly authorised by ANAVE. In particular, it is strictly forbidden the publication of this information by public media, either written or electronic. If you receive this message by error then you may not copy or deliver this message to anyone, but please destroy this message and notify us immediately.

Advertencia de seguridad: Este mensaje ha sido comprobado por un sistema antivirus interno y externo regularmente actualizado. En todo caso, compruebe que todos los mensajes que recibe son filtrados por su propio sistema de seguridad antes de su apertura.

Security warning: This email has been scanned for viruses by our regularly updated email security systems but, in accordance with good computer practice, please ensure that all messages received are checked by your own security systems before opening.

>>>



**PLIEGO DE PRESCRIPCIONES
PARTICULARES DEL SERVICIO PORTUARIO
DE SUMINISTRO DE GAS NATURAL
LICUADO (GNL) A BUQUES COMO
COMBUSTIBLE EN EL PUERTO DE
ALGECIRAS**

Marzo 2022

ÍNDICE

<u>SECCIÓN I: OBJETO Y DEFINICIÓN DEL SERVICIO</u>	4
<u>Prescripción 1ª: Objeto y fundamento legal</u>	4
<u>Prescripción 2ª: Definición del servicio</u>	4
<u>Prescripción 3ª: Ámbito geográfico</u>	4
<u>Prescripción 4ª: Autorización de las operaciones</u>	5
<u>SECCIÓN II: LICENCIAS</u>	6
<u>Prescripción 5ª: Tipos de licencias</u>	6
<u>Prescripción 6ª: Plazo</u>	6
<u>Prescripción 7ª: Otorgamiento de licencias</u>	7
<u>Prescripción 8ª: Documentación a presentar junto a la solicitud de licencia</u>	7
<u>Prescripción 9ª: Transmisión de las licencias</u>	8
<u>Prescripción 10ª: Modificación de este Pliego de prescripciones particulares y de las licencias</u>	8
<u>Prescripción 11ª: Extinción de las licencias</u>	9
<u>SECCIÓN III: ACCESO A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO</u>	11
<u>Prescripción 12ª: Requisitos de acceso y Régimen de incompatibilidades</u>	11
<u>Prescripción 13ª: Condiciones de solvencia económico-financiera y técnico-profesional</u>	12
<u>Prescripción 14ª: Medios humanos y materiales mínimos exigidos</u>	13
<u>Prescripción 15ª: Obligaciones de protección medioambiental y de contribución a la sostenibilidad</u>	16
<u>Prescripción 16ª: Obligaciones de servicio público portuario</u>	17
<u>Prescripción 17ª: Distribución de las obligaciones de servicio público entre los prestadores del servicio</u>	18
<u>SECCIÓN IV: CONDICIONES Y CALIDAD DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO</u>	19
<u>Prescripción 18ª: Condiciones de la prestación del servicio</u>	19
<u>Prescripción 19ª: Calidad de la prestación del servicio. Indicadores de productividad, rendimiento y de calidad</u>	21
<u>Prescripción 20ª: Suministro de información a la Autoridad Portuaria</u>	22
<u>Prescripción 21ª: Facultad de control e inspección</u>	25



<u>Prescripción 22ª: Responsabilidades del prestador del servicio</u>	25
<u>Prescripción 23ª: Garantías</u>	26
<u>Prescripción 24ª: Penalizaciones y régimen sancionador</u>	27
<u>SECCIÓN V: RÉGIMEN ECONÓMICO DEL SERVICIO</u>	30
<u>Prescripción 25ª: Tarifas por la prestación del servicio</u>	30
<u>Prescripción 26ª: Tasas portuarias</u>	30
<u>Prescripción 27ª: Suspensión temporal del servicio a un usuario</u>	32
<u>SECCIÓN VI: ENTRADA EN VIGOR Y TRANSITORIEDAD</u>	35
<u>Prescripción 28ª: Entrada en vigor de estas prescripciones particulares</u>	35
<u>GLOSARIO</u>	36
<u>ANEXO I: Instrucción Técnica</u>	39
<u>ANEXO II: DOCUMENTACIÓN A PRESENTAR</u>	40
<u>ANEXO III: PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES</u>	44
<u>ANEXO IV: SOBRE EL TRATAMIENTO DE DATOS DE CARÁCTER PERSONAL</u>	46
<u>ANEXO V: MODELO DE CESIÓN DE DATOS PERSONALES DEL SOLICITANTE A LA AUTORIDAD PORTUARIA</u>	47
<u>ANEXO VI: DECLARACIÓN DE HONORABILIDAD</u>	48
<u>ANEXO VII: MODELO DE AVAL</u>	52

SECCIÓN I: OBJETO Y DEFINICIÓN DEL SERVICIO

Objeto y fundamento legal

El objeto del presente Pliego de Prescripciones Particulares (en adelante, PPP) es la regulación del otorgamiento de licencias para la prestación del servicio de suministro de Gas Natural Licuado (en adelante GNL) como combustible a buques en el Puerto Bahía de Algeciras, conforme al Reglamento UE 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos (en adelante, Reglamento UE 2017/352) y en virtud de lo dispuesto en el artículo 113 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (en adelante, TRLPEMM).

Definición del servicio

Se entiende por servicio portuario de suministro de GNL como combustible para buques, el aprovisionamiento de GNL para la propulsión del buque y para el abastecimiento general y específico de energía a bordo de dicho buque, según lo dispuesto en el artículo 2.1 del Reglamento UE 2017/352.

No se consideran incluidos en el servicio portuario la operación de compraventa del combustible ni el propio combustible a suministrar.

A los efectos de este PPP, en la denominación de GNL se considera incluido el biometano licuado y sintético.

Ámbito geográfico

1. El ámbito geográfico de prestación de este servicio es la zona de servicio del Puerto Bahía de Algeciras vigente en el momento de aprobación de este Pliego de Prescripciones Particulares. En el caso de modificaciones no sustanciales de la zona de servicio se entenderá que quedan incorporadas automáticamente al ámbito geográfico de prestación del servicio tras su comunicación oficial a los prestadores.
2. Por condiciones operativas y de seguridad, la Autoridad Portuaria podrá limitar la prestación del servicio a unas determinadas zonas, muelles, atraques o fondeaderos, de conformidad con lo establecido en la Instrucción Técnica, así como en sus modificaciones posteriores, que se incluyen como Anexo I a este Pliego de Prescripciones Particulares.
3. Del mismo modo, la Autoridad Portuaria podrá no autorizar que se realicen operaciones de suministro en la modalidad de buque a buque (STS) en aquellos muelles en los que, aun estando concesionados o siendo de acceso restringido, por su especial localización con respecto a las zonas de navegación adyacentes (canales o dársenas), y teniendo en cuenta las dimensiones del buque receptor, del suministrador y la anchura de las zonas de



seguridad y de exclusión marítima, el tráfico marítimo pasante quedaría altamente condicionado o restringido.

Autorización de las operaciones

Para realizar las operaciones de prestación del servicio de suministro se requerirá la obtención, además de la licencia, de la preceptiva autorización para realizar las diferentes operaciones de bunkering GNL que se vayan a efectuar, de forma que se garantice la seguridad y el control del riesgo, de acuerdo con la Instrucción Técnica en las que se explicita la documentación a presentar, el procedimiento y las condiciones de prestación y que se incluyen como Anexo I a este Pliego de Prescripciones Particulares.

Las condiciones se singularizarán para cada modelo de suministro de que se trate:

1. Medios flotantes a buque (STS): Buque suministrador, Buque receptor y emplazamiento (que podría ser un muelle público o en concesión con documentación de conformidad de la terminal en tal caso, o una zona de fondeo).
2. Camión a buque (TTS): Camión suministrador, buque receptor y emplazamiento (muelle público o en concesión).
3. Tubería a buque (PTS): Suministrador, buque receptor y emplazamiento (normalmente una Terminal operada por el suministrador)

Estas autorizaciones podrán cubrir diversas operaciones siempre que éstas impliquen a las mismas partes involucradas (suministrador, buque receptor y emplazamiento o terminal).

SECCIÓN II: LICENCIAS

Tipos de licencias

1. Se podrán otorgar los siguientes tipos de licencias para la prestación del servicio, que serán siempre de carácter específico:
 - a. Licencias abiertas al uso general, conforme a lo establecido en el artículo 109 del TRLPEMM.
 - b. Licencias restringidas al ámbito geográfico de una estación marítima de pasajeros o terminal de mercancías dedicadas a uso particular, conforme a lo establecido en el artículo 116 del TRLPEMM.
2. La licencia puede cubrir las siguientes modalidades de suministro:
 - a. Suministro de GNL mediante camión, cisterna o contenedor (TTS / MTTS / CTS).
 - b. Suministro de GNL con medios flotantes (STS).
 - c. Suministro de GNL mediante tubería (PTS).

Plazo

1. Cuando no exista limitación del número de prestadores, el plazo máximo de duración de las licencias abiertas al uso general será:
 - a) Sin inversión significativa, con carácter general: 6 años
 - b) Con inversión significativa en equipos y material móvil:
 - i. Cuando el titular de la licencia tenga otorgada concesión para el uso privativo de un espacio público portuario con incidencia en la prestación del servicio, con atraque en concesión o autorización: 20 años.
 - ii. Cuando el titular de la licencia tenga otorgada concesión para el uso privativo de un espacio público portuario con incidencia en la prestación del servicio, sin atraque en concesión o autorización: 15 años.
 - iii. Para suministro de GNL con medios flotantes (STS), cuando el buque es propiedad del licenciatario o de una mercantil de su grupo empresarial, o bien el licenciatario tiene suscritos contratos a largo plazo para disponer de los medios: 15 años.
2. Las licencias podrán renovarse por el mismo plazo, excepto cuando esté limitado el número de prestadores, previa solicitud y acreditación del prestador del cumplimiento de los requisitos previstos en el TRLPEMM y en el presente Pliego de prescripciones particulares,



debiendo ser solicitada la renovación en el semestre anterior a la fecha de expiración del plazo de la licencia.

3. En el caso de licencias restringidas al ámbito geográfico de una estación marítima de pasajeros o terminal de mercancías dedicadas al uso particular, el plazo de las mismas no podrá ser superior al del contrato entre el prestador y el titular de la concesión o autorización ni superior al plazo de la concesión o autorización.
4. Los titulares de licencia pueden renunciar a la misma con un preaviso obligatorio de 3 meses.

Otorgamiento de licencias

1. Toda persona física o jurídica que desee una licencia podrá solicitarla en cualquier momento presentando ante la Autoridad Portuaria los documentos relacionados en la Prescripción 8ª y tendrá derecho a su otorgamiento siempre y cuando acredite el cumplimiento de los requisitos de acceso previstos en este PPP y en la demás legislación vigente de aplicación.
2. El plazo máximo para notificar resolución expresa sobre las solicitudes de licencia será de:
 - a. Con carácter general, tres meses, ex artículo 115.1 del TRLPEMM.
 - b. Cuando se solicite licencia para la prestación de un servicio, ligada directa e indispensablemente al uso privativo de una determinada superficie del puerto, el otorgamiento de la licencia estará vinculado recíprocamente al otorgamiento del correspondiente título administrativo y serán objeto de expediente único. En este caso, el plazo máximo para notificar la resolución expresa de ambas solicitudes será de ocho meses, ex artículo 115.4 del TRLPEMM.
3. Se podrá otorgar la licencia para la prestación del servicio portuario, condicionada al cumplimiento de los requisitos exigidos para ello en este PPP, fijando así un plazo de 6 meses en el que deba acreditarse por el interesado el cumplimiento de los requisitos exigidos para la prestación del servicio portuario de que se trata, no pudiéndose obtener una autorización de servicio y por consiguiente no se iniciará la actividad sin la constatación de ello, y quedando sin validez y efecto la licencia si en ese plazo no se acreditase el cumplimiento de los requisitos exigidos para la prestación del servicio.

Documentación a presentar junto a la solicitud de licencia

Para que la Autoridad Portuaria resuelva sobre el otorgamiento de una licencia para la prestación del servicio objeto de este Pliego de Prescripciones Particulares, el interesado deberá formular una solicitud dirigida al Director General de la Autoridad Portuaria que contendrá los datos señalados en el artículo 66.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en la que se indicará el nombre de la persona física o jurídica, el NIF y el domicilio. El escrito de solicitud deberá estar debidamente

firmado por la persona con poder notarial suficiente de representación de la empresa, e irá acompañada de la documentación indicada en el Anexo II.

Transmisión de las licencias

1. El artículo 118 del TRLPEMM regula la transmisión de la licencia de prestación de servicio, que estará en todo caso subordinada a la previa conformidad de la Autoridad Portuaria y, en su caso, a la preceptiva autorización de las autoridades de competencia, teniendo respecto a los contratos de trabajo del personal del titular de la licencia, los efectos previstos en la legislación laboral.
2. De acuerdo con lo establecido en el artículo 9.4 del Reglamento UE 2017/352, cuando se produzca un traspaso de personal, en los documentos de transmisión de la licencia se incluirá la lista del personal afectado con información pormenorizada y transparente sobre sus derechos contractuales y sobre las condiciones en las que se considera que los empleados están vinculados a los servicios portuarios.
3. La Autoridad Portuaria podrá denegar la transmisión, entre otras causas, por la existencia de obligaciones pendientes derivadas de la licencia por parte del transmitente, y en todo caso, serán responsables solidarios el transmitente y el adquirente, sobre las responsabilidades y obligaciones de la licencia correspondientes a fecha anterior a la transmisión.
4. En el caso de que una licencia ligada directa e indispensablemente al uso privativo de una determinada superficie del puerto se transmita, el adquirente tendrá derecho igualmente a la licencia del servicio, siempre que cumpla las condiciones exigidas para ello en este Pliego de prescripciones particulares.

Modificación de este Pliego de prescripciones particulares y de las licencias

A. Del Pliego de prescripciones particulares

1. La Autoridad Portuaria podrá modificar este Pliego de prescripciones particulares de acuerdo con lo establecido en el artículo 113.2 del TRLPEMM.
2. La modificación del Pliego de prescripciones particulares se realizará con idénticos trámites que los seguidos para su aprobación según lo dispuesto en el art. 113.1 TRLPEMM, procediéndose posteriormente a la modificación de la(s) correspondiente(s) licencia(s) en los términos indicados a continuación.

B. De las licencias

1. De acuerdo con lo establecido en el artículo 117.2 del TRLPEMM, siguiendo los principios de objetividad y proporcionalidad, la Autoridad Portuaria podrá modificar el contenido de las licencias, previa audiencia a los interesados, cuando haya sido modificado este Pliego de prescripciones particulares del servicio.



2. Cuando se modifique este Pliego de prescripciones particulares de acuerdo con lo indicado en el apartado A. anterior, los prestadores deberán adaptarse a dichas modificaciones en el plazo que establezca la Autoridad Portuaria en el acuerdo por el que se apruebe la modificación de la licencia. Transcurrido dicho plazo sin que haya tenido lugar la adaptación, las licencias quedarán sin efecto.

Extinción de las licencias

1. Las licencias se extinguirán de conformidad con las causas establecidas en el artículo 119.1 a), b), c), d) del TRLPEMM.
2. En virtud del artículo 119.1 e) del TRLPEMM, el presente Pliego de prescripciones particulares establece las siguientes causas adicionales a las recogidas por el TRLPEMM por las que podrá ser revocada la licencia cuando la Autoridad Portuaria así lo considere en función de su gravedad:
 - a. En el supuesto de impago a la Autoridad Portuaria de las tasas y tarifas que se devenguen, procederá la revocación de la licencia transcurrido el plazo de 6 meses desde la finalización del período de pago voluntario, salvo que el deudor haya presentado un plan de pagos y cancelación de deuda, que sea aprobado por la Autoridad Portuaria. Si el plan de pagos fuera rechazado, el deudor dispondrá de otros 30 días para liquidar el total de la deuda, y en el caso de que no se liquidase, la licencia quedaría definitivamente extinguida.
 - b. En el supuesto de realización de un servicio con antelación a la recepción de la autorización de las operaciones prevista en la Prescripción 4ª.
 - c. Será causa de revocación del título, el incumplimiento de la obligación de suministrar a la Autoridad Portuaria la información que corresponda, así como facilitar información falsa o de forma incorrecta o incompleta reiteradamente.
 - d. Facturación de servicios o conceptos indebidos a los usuarios o a la Autoridad Portuaria o falseamiento de datos sobre los servicios prestados.
 - e. Renuncia del titular con el preaviso previsto en la Prescripción 6ª.
 - f. Transmisión de la licencia a un tercero sin la autorización de la Autoridad Portuaria o arrendamiento de esta.
 - g. No constitución de la garantía y de los seguros indicados en este Pliego de prescripciones particulares en el plazo establecido.
 - h. No reposición o complemento de la garantía previo requerimiento de la Autoridad Portuaria en los plazos establecidos para ello.
 - i. Reiterada prestación deficiente o con prácticas abusivas del servicio, especialmente si afecta a la seguridad.

- j. No disponer de los medios humanos y materiales mínimos establecidos, salvo periodos de latencia.
 - k. Grave descuido en la conservación de los medios materiales necesarios para la prestación del servicio, sin haber atendido el requerimiento de subsanación de la Autoridad Portuaria o sustitución de los mismos sin la aprobación de la misma.
 - l. Fallecimiento del titular de la licencia, si es persona física y no existe petición de continuidad por parte de sus sucesores, en el plazo de 1 año desde la fecha de defunción y previo requerimiento de la Autoridad Portuaria.
 - m. La liquidación o extinción de la persona jurídica si el titular lo fuese.
 - n. Rescisión del contrato con el titular de la concesión o autorización correspondiente en el caso de licencias restringidas al ámbito geográfico de una estación marítima de pasajeros o terminal de mercancías dedicadas a uso particular.
 - o. Revocación del título de concesión o autorización de una terminal de pasajeros o de mercancías dedicadas al uso particular en el caso de licencias de integración de servicios.
 - p. El incumplimiento de las obligaciones establecidas en este Pliego de Prescripciones Particulares y, en particular, la obligación de disponibilidad del servicio.
3. Las licencias se extinguirán por acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, previa audiencia al interesado, al que se otorga un plazo de 15 días a fin de que formule las alegaciones y fundamentos que considere pertinentes, en defensa de sus derechos. En el caso de que haya transcurrido el plazo establecido en la licencia, si la Autoridad Portuaria no ha aprobado la renovación de la misma, la extinción se producirá de forma automática. En el supuesto contemplado en el punto e) del párrafo 2, la licencia se extinguirá una vez transcurrido el plazo de preaviso desde que el prestador notificase dicho preaviso.
4. La extinción de la licencia conllevará la aplicación de una penalización equivalente al total de la garantía establecida en este Pliego de prescripciones particulares, excepto en los supuestos recogidos en el artículo 119.1 a), c) y d) del TRLPEMM cuando la causa no sea achacable al titular en este último caso y en el punto e) del párrafo 2.
5. El titular de una licencia deberá cesar en la prestación del servicio desde el mismo momento en que ésta se extinga o le sea notificada su revocación.



SECCIÓN III: ACCESO A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

Requisitos de acceso y Régimen de incompatibilidades

A. Requisitos de acceso

1. Conforme a lo establecido en el artículo 3 del Reglamento UE 2017/352 y de acuerdo con el TRLPEMM, el acceso al mercado para la prestación del servicio está sujeto a:
 - a) El cumplimiento de los requisitos mínimos dispuestos en este Pliego de Prescripciones Particulares.
 - b) Las obligaciones de servicio público establecidas en la Prescripción 16ª, en las condiciones establecidas en las Prescripciones 18ª y 19ª.
2. La prestación del servicio se regirá por el sistema de libre concurrencia, con carácter general.
3. Podrán optar a una licencia para la prestación del servicio 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 exijan dicho requisito, que tengan plena capacidad de obrar y no estén incurso en causa de incompatibilidad.
4. Teniendo en cuenta el principio de honorabilidad del empresario, no podrán optar a la licencia las personas físicas o jurídicas cuando existan motivos imperiosos para dudar de su fiabilidad. Esta limitación afectará igualmente, a cualquier persona física o jurídica vinculada a la primera o perteneciente al mismo grupo empresarial, siempre y cuando haya contribuido a la realización de la conducta en la que se aprecia la infracción determinante de la falta de honorabilidad. Los solicitantes deberán cumplimentar el Anexo VI con la correspondiente Declaración de Honorabilidad.
5. Los solicitantes mantendrán al corriente el cumplimiento de las obligaciones fiscales, laborales y de seguridad social tanto en el momento de la solicitud como durante todo el periodo de duración de la licencia y así deberán acreditarlo ante la Autoridad Portuaria.
6. Los prestadores cumplirán la normativa social y laboral, incluyendo las disposiciones de los convenios colectivos aplicables, los requisitos relativos a la tripulación y los requisitos relativos a los periodos de trabajo y de descanso de la gente de mar, y el cumplimiento de las normas aplicables en materia de inspección de trabajo que les sea de aplicación.

7. Se acreditará el cumplimiento de las obligaciones de carácter laboral mediante la presentación de certificados oficiales o declaración responsable relativa a aspectos laborales de los servicios a prestar, en los que, como mínimo, se especificarán:
 - a) Cumplimiento de la legislación de prevención de riesgos laborales y seguridad y salud en el trabajo:
 - i. La empresa prestadora del servicio cumplirá con lo dispuesto en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales (Ley 31/1995, de 8 de noviembre) y en la normativa complementaria.
 - ii. Los titulares de licencia serán responsables del cumplimiento de las obligaciones de coordinación de actividades empresariales (Anexo III) en calidad de titulares del centro de trabajo, tal y como prescribe el artículo 65.1 del TRLPEMM, cuando se dé el supuesto de ser titular del centro de trabajo, conforme al artículo 24 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales.
 - b) Cumplimiento de la normativa laboral en cuanto a jornadas de los trabajadores y turnos para la cobertura del servicio.
8. Se considerará que los solicitantes se encuentran al corriente de las obligaciones de carácter fiscal y con la Seguridad Social, cuando concurren las circunstancias previstas en los artículos 71, 72 y 73 de la Subsección referida a las prohibiciones de contratar de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.
9. Los prestadores cumplirán los requisitos en materia de seguridad marítima o de seguridad y protección del puerto o del acceso a este, de sus instalaciones, equipos y trabajadores y otras personas, así como los requisitos en materia medioambiental locales, nacionales, internacionales y de la Unión Europea.

B. Régimen de incompatibilidades

1. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 121 del TRLPEMM, ninguna persona física o jurídica que sea titular de una licencia de este servicio podrá tener influencia efectiva en la gestión del titular de otra licencia de idéntico servicio, mismo modelo operativo y producto a suministrar en el mismo ámbito geográfico, en los términos previstos en dicho artículo.
2. La incompatibilidad indicada tendrá efecto tanto para el otorgamiento de la licencia como durante todo el plazo de duración de esta.

Condiciones de solvencia económico-financiera y técnico-profesional

A. Solvencia económico-financiera

1. El solicitante deberá contar para la obtención de la licencia, y durante toda la vigencia de esta, con un patrimonio neto superior al 30% del coste de adquisición



de los medios materiales mínimos exigidos para ser titular de una licencia (que será debidamente justificado en la solicitud) y superior al 20% de los activos totales de la empresa solicitante.

2. Este requisito podrá acreditarse, entre otros, por alguno de los medios siguientes, a juicio de la Autoridad Portuaria:
 - a) Informes de instituciones financieras.
 - b) Presentación de las cuentas anuales auditadas o extracto de estas, en el supuesto de que su publicación sea obligatoria en los Estados en donde aquellas se encuentren establecidas.
 - c) En el caso de empresas de nueva creación, los solicitantes deberán aportar las escrituras públicas de suscripción y desembolso del capital social.
3. Si, por una razón justificada, el solicitante no está en condiciones de presentar las referencias solicitadas, la Autoridad Portuaria podrá evaluar su solvencia económica y financiera por medio de cualquier otro documento, de los legalmente establecidos, que considere apropiado.
4. La Autoridad Portuaria puede en todo momento evaluar la situación económico-financiera de los licenciarios con el objetivo de verificar el mantenimiento durante el plazo de la licencia de este requisito.

B. Solvencia técnico-profesional

La solvencia técnico-profesional del solicitante quedará acreditada teniendo en cuenta su capacidad para la prestación del servicio en las condiciones establecidas en el TRLPEMM y en este pliego, de acuerdo a los requisitos indicados en la Instrucción Técnica, incluida en el Anexo I de este Pliego.

Medios humanos y materiales mínimos exigidos

A. Medios mínimos exigidos específicos por tipo de licencia.

En todas las licencias, ya sean de uso general o restringidas al ámbito geográfico de una estación marítima o terminal de mercancías dedicadas a uso particular, los medios de suministro serán aquellos que el prestador considere adecuados para atender el servicio de forma óptima y sin interrupción, teniendo que cumplir al menos, con todos y cada uno de los requisitos exigidos en la Instrucción Técnica que se adjunta como Anexo I de este pliego.

Los medios móviles que no queden vinculados de manera continuada al servicio en este puerto podrían prestar servicios en otros puertos u otras actividades complementarias, según necesidades del prestador y previa autorización de la Autoridad Portuaria.

En las licencias con instalaciones fijas el prestador deberá obtener la correspondiente concesión o autorización de ocupación de dominio público para la instalación de los

equipos de transformación y distribución, así como de las líneas de distribución hasta los puntos de atraque.

B. Aspectos comunes al conjunto de las licencias

Para todas las modalidades de licencia, con independencia del tipo de medios que le sean de aplicación, quedan sujetas a las siguientes condiciones:

i. Sobre los medios materiales:

Si los medios materiales adscritos al servicio portuario no fueran propiedad de la empresa titular de la licencia, esta última deberá presentar además de los requerimientos antes indicados, los contratos de disposición correspondientes, que deberán estar vigentes durante toda la duración de la licencia y deberán garantizar que el prestador tiene el control de dichos medios y es responsable ante cualquier incidente o accidente relacionado con la operativa. En el caso de que los plazos de los contratos de disposición fueran inferiores al plazo de la licencia otorgada, se deberán presentar también los sucesivos contratos que acrediten la disposición de los medios durante toda la duración de la licencia.

ii. Sobre los medios humanos

1. El licenciatario cumplirá durante todo el plazo de vigencia de la licencia, con la legislación laboral vigente en cada momento en España, en todo su contenido.
2. El personal estará vinculado al prestador a través de las distintas modalidades contractuales vigentes, sin que exista relación laboral alguna con la Autoridad Portuaria. Los trabajadores no tendrán necesariamente que formar parte de la plantilla de la empresa, pudiendo estar contratados por cualquiera de las fórmulas admitidas por la legislación vigente en cada momento, siempre que cumplan todas las condiciones que le afecten y dispongan de todos los permisos, autorizaciones y certificaciones requeridas para el transporte y manipulación de las mercancías peligrosas y operación de los medios materiales correspondientes a cada uno de los tipos de licencias.
3. En caso de cese de la prestación del servicio, la Autoridad Portuaria no se hará cargo de dicho personal, ni asumirá ninguna obligación laboral respecto del mismo, de acuerdo con lo establecido en la Prescripción 22ª.
4. Igualdad de género e inserción de personas con discapacidad:
 - a. Cuando el prestador venga obligado en virtud de lo establecido en el artículo 45 de la Ley 3/2007 de 22 de marzo para la Igualdad Efectiva de Mujeres y Hombres, deberá elaborar y aplicar un plan de igualdad con el alcance y contenido indicado en dicha Ley. Asimismo, en toda la documentación, publicidad, imagen o materiales que emplee la empresa prestadora del servicio portuario, deberá utilizar un lenguaje no sexista, evitar cualquier imagen discriminatoria de las mujeres o



estereotipos sexistas y fomentar una imagen con valores de igualdad, presencia equilibrada, diversidad, corresponsabilidad y pluralidad de roles e identidades de género.

- b. Asimismo, si la empresa cuenta con 50 o más trabajadores en su plantilla deberá cumplir con la reserva mínima del 2% de trabajadores con discapacidad, con las excepciones previstas en el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, siempre que se hayan adoptado las medidas sustitutorias legalmente previstas.

C. Licencias restringidas al ámbito geográfico de una estación marítima o terminal de mercancías dedicadas a uso particular mediante contrato con el titular de la concesión o autorización o con medios propios.

1. En el caso de las licencias restringidas al ámbito geográfico de una estación marítima o terminal de mercancías dedicadas a uso particular, los medios mínimos serán únicamente los adecuados para atender al volumen y características de los tráficos de la estación marítima o terminal en las condiciones de seguridad y calidad exigidas, así como de continuidad y regularidad que exijan dichos tráficos. Dichos medios deberán concretarse en la licencia y, en el contrato entre concesionario y el titular de la licencia, en su caso.
2. Los medios humanos y materiales exigidos serán únicamente los adecuados para atender al volumen y características de los tráficos en dicha terminal, en las condiciones de seguridad y calidad exigidas, así como de continuidad y regularidad que exijan estos tráficos, quedando dichos medios definidos en cada licencia.

D. Modificaciones de los medios materiales: incorporación y sustitución de medios

1. En la modalidad de suministro STS, cuando el titular de una licencia solicite la sustitución de un buque por otro, la nueva unidad deberá obtener la aprobación técnica oficial por parte de los servicios técnicos de la Autoridad Portuaria y contar con autorización de la Dirección General del Puerto para su incorporación. Para ello, el prestador del servicio deberá presentar la correspondiente petición aportando la documentación que acredite el cumplimiento de los requisitos técnicos mínimos de la nueva unidad, fijados en el presente Pliego de Prescripciones, incluyendo la cobertura del seguro de responsabilidad civil. En la tramitación de esta sustitución se solicitará informe a la Capitanía Marítima que tendrá carácter vinculante. La aprobación de la sustitución supondrá la adscripción al servicio del nuevo buque, y la baja del sustituido con los efectos temporales que se fijen en dicha aprobación.
2. En la modalidad STS, la incorporación de un nuevo buque con base en puerto, que no sea una sustitución, deberá tramitarse en idénticos términos a los previstos en el párrafo anterior debiendo contar para el inicio de la actividad con la aprobación

técnica oficial por parte de los servicios técnicos de la Autoridad Portuaria y contar con autorización de la Dirección General del Puerto para su incorporación.

3. Los nuevos medios que se adscriban deberán obtener las correspondientes autorizaciones específicas que se establecen en la prescripción 4ª, excepto cuando la Autoridad Portuaria considere que, a la vista de las características operativas y técnicas de los nuevos medios, las operaciones de suministro sean muy semejantes a otras ya autorizadas, y, por tanto, puede convalidarse dichas autorizaciones.
4. En la modalidad TTS, tanto la adscripción de nuevas cisternas como la sustitución de algunas requerirá de la comunicación previa a la Autoridad Portuaria por parte del prestador del servicio, aportando la información y condiciones que se fijan en el presente pliego de prescripciones, para obtener la aprobación oficial por parte de los servicios técnicos de la Autoridad Portuaria.

Obligaciones de protección medioambiental y de contribución a la sostenibilidad

1. Las empresas prestadoras deberán cumplir la normativa aplicable en materia medioambiental, las normas medioambientales específicas que, en su caso, se establezcan en el Reglamento de Explotación y Policía, en las Ordenanzas Portuarias y en las instrucciones que pueda dictar la Autoridad Portuaria, con arreglo a los objetivos e indicadores de sostenibilidad ambiental. Asimismo, las empresas prestadoras serán las responsables de adoptar las medidas necesarias para prevenir y para paliar los efectos medioambientales resultantes de la prestación de los servicios.
2. En aplicación de la Ley 26/2007, de Responsabilidad Medioambiental, las empresas prestadoras deberán realizar una evaluación de riesgos ambientales y proveerán las garantías financieras que en su caso sean de aplicación conforme a la misma.
3. En el plazo de 1 año a partir de la fecha de otorgamiento de la licencia, los prestadores deberán estar inscritos en el registro del sistema comunitario de gestión y auditoría ambiental EMAS o tener implantado y certificado un sistema de gestión medioambiental ISO-14001 cuyo alcance comprenda todas las actividades relacionadas con la prestación de servicio reguladas en la licencia, incluyendo en el mantenimiento de los medios materiales. En las licencias de suministro desde buque, el alcance del certificado de gestión medioambiental ISO-14001, también comprenderá el repostaje de combustible y lubricantes, así como -en su caso- el almacenamiento y entrega de desechos MARPOL.
4. Los prestadores participarán en los ejercicios de simulacro por contaminación marina organizados por la Autoridad Portuaria y elaborarán, tras la celebración de los mismos, un informe de lecciones aprendidas y propuestas de mejora que será remitido a la Autoridad Portuaria. Los ejercicios se programarán con la antelación suficiente.



5. La Autoridad Portuaria podrá pedir, con un periodo de adaptación, que los medios marítimos usen combustibles de cero emisiones, o podrá obligar a que los buques se conecten al sistema OPS (Onshore Power Supply) cuando esté disponible en el muelle de espera habilitado, en el caso de licencias STS con base en puerto.

La empresa prestadora desarrollará su actividad bajo criterios de eficiencia energética y sostenibilidad ambiental, haciendo uso de energías renovables en la medida de lo posible y empleando la maquinaria y las técnicas más eficientes energéticamente, que permitan contribuir al ahorro y la eficiencia energética en la demanda conjunta del Puerto.

Obligaciones de servicio público portuario

Las obligaciones de servicio público reguladas por el TRLPEMM en el artículo 110, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del Reglamento EU 2017/352, son las siguientes:

A. Obligaciones de servicio público para que el servicio se preste en condiciones de regularidad y continuidad

Los titulares de licencia abiertas al uso general mediante TTS y STS con medios flotantes con base en el puerto estarán obligados, salvo fuerza mayor, a mantener la disponibilidad del servicio durante todo el año, siempre en función de la demanda y no dará derecho a compensación económica al prestador por parte de la Autoridad Portuaria.

Para ser considerado buques de base, éstos deberán de tener una permanencia acumulada en Algeciras, como mínimo, de 45 días al año, durante los cuales, han de mantener la disponibilidad total del servicio, siempre en función de las características de la demanda.

B. Obligaciones de servicio público de cooperación en ejercicios y simulacros

El titular de licencia tendrá la obligación de dar formación práctica a futuros trabajadores en la prestación del presente servicio portuario, sin contemplarse compensación económica alguna por esta colaboración, debiendo participar, a petición de la APBA, en aquellas acciones formativas que sobre este servicio organice este Organismo.

Especialmente, los medios humanos y materiales exigidos para la prestación del servicio se pondrán a disposición de la Autoridad Portuaria para la participación en ejercicios y actuaciones de simulacros. El número de servicios requeridos podrá ser de hasta 4 al año y no dará derecho a ninguna compensación económica al prestador por parte de la Autoridad Portuaria.

C. Obligaciones de servicio público de cooperación en las operaciones de salvamento, extinción de incendios, lucha contra la contaminación, así como en prevención y control de emergencias.

1. Los medios humanos y materiales exigidos para la prestación del servicio se pondrán a disposición de la autoridad competente, no requiriéndose medios específicos adicionales para el cumplimiento de esta obligación de servicio público en caso de emergencia, que en su caso sean necesarios para labores de salvamento, extinción de incendios, lucha contra la contaminación, así como en la prevención y control de emergencias.
2. En el caso de que el organismo competente que ordena la intervención sea distinto de la Autoridad Portuaria, el titular de la licencia pondrá de inmediato en conocimiento de ésta tal requerimiento.
3. Las intervenciones realizadas como resultado de estas obligaciones devengarán las tarifas establecidas en el presente Pliego de prescripciones particulares.

Para los titulares de licencias en la modalidad STS con medios materiales sin base en puerto y para los titulares de licencias restringidas al ámbito geográfico de estaciones marítimas o terminales dedicadas al uso particular, únicamente será de aplicación la obligación de servicio público de cooperación en ejercicios y simulacros contemplada en el punto B, no correspondiendo ninguna compensación económica al prestador por parte de la Autoridad Portuaria.

Distribución de las obligaciones de servicio público entre los prestadores del servicio.

A todos los titulares de un mismo tipo de licencia de prestación abierta al uso general, se les exigirá el cumplimiento de las obligaciones de servicio público en igualdad de condiciones, según lo establecido en este Pliego de prescripciones particulares.



SECCIÓN IV: CONDICIONES Y CALIDAD DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

Condiciones de la prestación del servicio

A. General

1. Para la realización de operaciones de suministro de combustible será imprescindible ser titular de una licencia de este servicio de cualquiera de los tipos definidos en este Pliego, y haber obtenido de la Autoridad Portuaria la autorización técnica asociada a ubicación del suministro, medio suministrador y buque suministrado, y haber notificado en los plazos la operación concreta de suministro, todo ello referido en la Instrucción Técnica, anexo I de este pliego.
2. El titular de la licencia prestará el servicio según lo previsto en el TRLPEMM, en el Reglamento UE 2017/352, en las condiciones establecidas en el presente Pliego de prescripciones particulares, en la Instrucción Técnica, en la licencia otorgada por la Autoridad Portuaria y en la/s autorización/es para prestar el servicio, conforme a los principios de objetividad y no discriminación, evitando en todo momento incurrir en prácticas anticompetitivas.
3. El prestador debe notificar toda modificación de su actividad relativa a la prestación del servicio, así como fusiones, adquisiciones o cambios en su composición accionarial que tengan alguna implicación en la prestación del servicio o sobre la situación financiera o el régimen de incompatibilidades previsto en el artículo 121 del TRLPEMM. La Autoridad Portuaria evaluará si dichas modificaciones alteran la situación de cumplimiento de las condiciones de solvencia o incompatibilidad establecidas en este Pliego de prescripciones particulares o en la Ley.

B. Medios marinos con base en puerto

La Autoridad Portuaria habilitará puntos de atraque, fondeo o estancia en función de la disponibilidad y condiciones meteorológicas, para los buques de suministro con licencia abierta al uso general con base en el puerto.

Cuando los medios con base en el puerto abandonen la zona de servicio del puerto, y con independencia de la obligación de información a la Capitanía Marítima, deberán informar de manera fehaciente a la Autoridad Portuaria, indicando el motivo de la salida del puerto y la fecha / hora prevista de vuelta. Las salidas del puerto serán expresamente autorizadas por la Autoridad Portuaria.

Cuando un buque de suministro con licencia abierta al uso general con base en el puerto vaya a quedar fuera de servicio por operaciones de mantenimiento o revisión que estén programadas de antemano, el licenciatario deberá informar a la Autoridad Portuaria, con indicación de la fecha prevista de reposición del buque de suministro para el

servicio. En el caso de que el mantenimiento o reparación supere el plazo de 15 días, el licenciatario deberá presentar a la Autoridad Portuaria un plan de acción que minimice los efectos negativos en el servicio durante el tiempo de parada. Esta misma consideración se hace extensiva a situaciones de averías o accidentes que obliguen la retirada del buque de suministro del servicio.

Cuando un buque de suministro asignado a una licencia abierta al uso general con base en puerto cese su actividad de forma permanente, deberá abandonar el punto de atraque asignado en un plazo máximo de 15 días.

C. Riesgo y ventura. Impuestos y gastos derivados de la prestación del servicio. Responsabilidad

1. El servicio se realizará por el titular de la licencia bajo su exclusivo riesgo y ventura.
2. Serán por cuenta del titular de la licencia todos los impuestos, arbitrios o tasas derivadas de la prestación del servicio, con arreglo a la legislación vigente en cada momento; los consumos de combustible, agua y electricidad; así como cualquier otro servicio que pueda utilizar en el puerto y todos los demás gastos que ocasione la prestación y que sean necesarios para el funcionamiento del servicio.
3. La Autoridad Portuaria no será responsable, en ningún caso, de los daños producidos a terceros como consecuencia de la prestación del servicio, siendo, en su caso, responsabilidad del titular de la licencia los daños y perjuicios que éste pueda producir durante el desarrollo del mismo. Cuando tales daños y perjuicios hayan sido ocasionados como consecuencia inmediata y directa de una orden de la Administración, será esta responsable dentro de los límites señalados en las leyes. En el caso de que los medios no sean propiedad del licenciatario, este será igualmente responsable frente a terceros de los daños ocasionados por los medios a su disposición.

D. Adaptación al progreso

1. El prestador del servicio deberá incorporar durante el plazo de la licencia las innovaciones tecnológicas básicas que, a juicio de la Autoridad Portuaria, puedan contribuir a una mejora en la calidad de la prestación del servicio.
2. La Autoridad Portuaria podrá introducir las variaciones en la forma de prestación del servicio que estime oportunas para la mejora de este.
3. El prestador del servicio adquirirá el compromiso de participar en cualquier iniciativa que la Autoridad Portuaria promueva para la mejora de la calidad de los servicios y tendrá la obligación de colaborar con la Autoridad Portuaria en el estudio de mejoras en la prestación del servicio y en la planificación de acciones futuras.
4. El prestador podrá, por propia iniciativa, proponer cambios que en ningún caso podrán implicar deterioro o pérdida de calidad en la prestación del servicio.



Cualquier cambio será debidamente justificado y precisará de su previa aprobación por la Autoridad Portuaria, y previa experimentación de su puesta en uso.

5. Cuando la adaptación al progreso represente una modificación de las condiciones establecidas en estas Prescripciones Particulares, esta se realizará con idénticos trámites que los seguidos para su aprobación. Cualquier modificación de adaptación al progreso deberá afectar por igual a todos los prestadores.

Calidad de la prestación del servicio. Indicadores de productividad, rendimiento y de calidad

1. La prestación del servicio se realizará con la debida diligencia evitando retrasos en el inicio del mismo y observando las buenas prácticas del sector. El prestador del servicio deberá desarrollar las operaciones de suministro en un tiempo razonable acorde con las características del buque suministrado y las características concretas del medio material utilizado, las condiciones operativas concretas, las condiciones meteorológicas y los puntos de inicio y fin de la prestación del servicio, así como las órdenes del Capitán del buque suministrado o personal responsable.
2. Los prestadores del servicio deberán disponer en el plazo máximo de 1 año a partir del otorgamiento de la licencia y durante todo el periodo de vigencia de la licencia, un sistema de calidad según la ISO 9001 certificado, que comprenda como alcance:
 - a. la operativa del servicio
 - b. sistema de indicadores
 - c. sistema de notificación de accidentes e incidentes
 - d. programa de mantenimiento para el equipo de suministro de GNL
 - e. plan de formación del personal

El certificado debe estar emitido por una entidad acreditada a tal efecto por ENAC conforme a la norma ISO/IEC 17065.

3. En todo caso, el prestador mantendrá los estándares de calidad establecidos por la Autoridad Portuaria en este Pliego de prescripciones particulares, y los respetará, con carácter de mínimos, durante el desarrollo de las actividades comprendidas en la prestación del servicio.

Los indicadores de calidad serán los siguientes:

- a. Incidentalidad: porcentaje de servicios con incidente. El indicador será el cociente entre el número de servicios con incidentes y el número de servicios prestados en un año. El porcentaje máximo admisible será del 5% para todos los tipos de licencias.
- b. Quejas y reclamaciones por deficiencias en la prestación del servicio: número de quejas y reclamaciones recibidas. Este indicador será el cociente entre el número de

servicios con quejas o reclamaciones, que sean atribuidas al prestador a criterio de la Autoridad Portuaria, respecto al número de servicios prestados. El porcentaje máximo admisible será del 5% para todos los tipos de licencias.

4. Se excluyen a los efectos de valoración de estos indicadores todas las situaciones de incumplimiento que no sean imputables al prestador
5. Los indicadores anteriores se evaluarán para cada licencia de forma independiente.
6. El incumplimiento de los indicadores anteriores dará lugar a la aplicación de las penalizaciones establecidas en el presente Pliego de prescripciones particulares. Asimismo, su reiterado incumplimiento podrá dar lugar a la extinción de la licencia, sin perjuicio de los efectos que pudieran derivarse de dichos incumplimientos.
7. En el caso de que se produzca una demora en el inicio de un servicio o se reciban reclamaciones o quejas por la prestación del mismo, se deberán registrar las causas que han provocado las desviaciones, para conocimiento de la Autoridad Portuaria.
8. En caso de reclamación formal relativa a las tarifas y previa solicitud, el prestador pondrá a disposición de la autoridad correspondiente toda la información pertinente sobre los elementos que sirven de base para determinar la estructura y nivel de las tarifas por servicios portuarios de conformidad con lo establecido en el artículo 12.3 del Reglamento UE 2017/352.

Suministro de información a la Autoridad Portuaria

A. Información general

1. El prestador del servicio deberá facilitar a la Autoridad Portuaria la información detallada que esta precise para ejercer su responsabilidad de control sobre la correcta prestación del servicio, de forma que pueda verificar el cumplimiento del TRLPEMM y de este Pliego de prescripciones particulares. Esta información deberá facilitarse en el formato y por los medios establecidos por la Autoridad Portuaria. Los prestadores aportarán la información que se solicite a través de los sistemas que se pongan a disposición para el envío de dicha información, SIGEIN o el que lo sustituya.
2. Los prestadores con licencia STS facilitarán y mantendrán actualizados los detalles del responsable de explotación y persona designada de seguridad, así como los datos de contacto.
3. Las quejas o reclamaciones presentadas al prestador deberán ser trasladadas de forma inmediata a la Autoridad Portuaria, donde se tramitarán de acuerdo con las normas y procedimientos aplicables a su naturaleza.

B. Información detallada sobre los servicios prestados



1. Información con periodicidad trimestral para permitir evaluar el cumplimiento de los indicadores de calidad y productividad:
 - a) Disponibilidad de los medios materiales adscritos al servicio.
 - b) Listado de servicios no atendidos, indicando el número de escala y el motivo.
 - c) Listado de operaciones en las que se hayan producido accidentes laborales que sean considerados graves por la Inspección de Trabajo, indicando número de escala y descripción del accidente.
 - d) Listado de las operaciones en las que se hayan producido incidentes en la prestación del servicio y descripción del incidente.
 - e) Listado de reclamaciones y quejas por prestación deficiente del servicio.
2. El prestador deberá cumplimentar documentalmente un registro informatizado con datos de los servicios que presta a los buques y ponerlo a disposición de la Autoridad Portuaria. Cuando el acceso a este registro no sea continuo, se facilitará con frecuencia mensual. Este Registro deberá contener los siguientes datos:
 - a) Número de escala a la que se presta el servicio, asignado por la Autoridad Portuaria
 - b) Nombre, bandera, tipo y tamaño (GT) del buque a suministrar
 - c) Buque suministrador (en caso de STS), terminal donde se realiza el suministro y muelle donde se realiza el suministro
 - d) Cantidad (tn), energía (MWh) y volumen (m³) suministrado. En el caso de que la cantidad sea diferente a la solicitada en más de un 10 %, indicar la causa
 - e) Calidad del producto suministrado: % metano, Poder calorífico superior (kWh/kg), densidad GNL (kg/m³), número de metano
 - f) Fecha y hora de solicitud del servicio
 - g) Fecha, hora y lugar para la que se solicita el servicio
 - h) Fecha y hora de llegada al costado del buque a suministrar
 - i) Fecha, hora y lugar de inicio y finalización del servicio
 - j) Matrícula e identificación de los medios de suministro utilizados en el servicio
 - k) Incidentes o accidentes acaecidos durante la prestación del servicio y su descripción
 - l) Cualquier otra información que el prestador considere relevante indicar o que la Autoridad Portuaria solicite
3. El prestador del servicio enviará por correo electrónico, el siguiente día hábil, cada *bunker delivery note* y *checklist* cumplimentado de cada una de las operaciones.

4. La documentación soporte del contenido del registro estará disponible para su consulta por parte de la Autoridad Portuaria durante un periodo mínimo de 5 años.

C. Otro tipo de información

1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 122 del TRLPEMM, las cuentas anuales de la empresa deberán contar con una estricta separación contable entre la actividad correspondiente a cada una de las licencias que el prestador desarrolle en el/los puerto/s de esta Autoridad Portuaria y en su caso, otras actividades que pudiera desarrollar el prestador. La Memoria deberá incluir una cuenta de pérdidas y ganancias y un estado del capital empleado correspondientes a la actividad amparada en la licencia, de forma separada a la de otras actividades de la empresa prestadora.
2. Cualquier modificación en la composición accionarial o de socios del titular de la licencia deberá ser notificada a la Autoridad Portuaria en cuanto esta se produzca o se tenga conocimiento de que se va a producir, a efectos de poder comprobar el cumplimiento de lo establecido en el artículo 121 del TRLPEMM y en la Prescripción 13ª de este Pliego de prescripciones particulares.
3. Cualquier inversión de capital en otras sociedades titulares de licencias de este mismo servicio en esta Autoridad Portuaria deberá ser notificada de forma inmediata.
4. Cuando sea solicitado de forma expresa por la Autoridad Portuaria se le deberá trasladar la información relativa a la estructura de costes del servicio, con suficiente detalle que permita la valoración del coste del mismo y la valoración de cada uno de sus componentes. En concreto, se deberán detallar y justificar, al menos, las siguientes partidas:
 - a) Para los medios materiales que no sean propios, los importes de los alquileres o pólizas de fletamento
 - b) Para los medios materiales que sean propios, la cuantía de inversión, así como de amortización anual y los costes financieros
 - c) Los gastos de personal
 - d) Los importes correspondientes a avituallamientos de combustible, lubricantes y otro material náutico
 - e) Los importes dedicados a mantenimiento preventivo y correctivo
 - f) Los importes de las pólizas de seguro
 - g) Otros costes de explotación

D. Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios

Toda la información suministrada por el prestador podrá ser remitida a Puertos del Estado para que sirva de base en la elaboración del *Informe Anual de Competitividad* a



partir del análisis y las conclusiones del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios con arreglo a lo previsto en el artículo 123 del TRLPEMM.

Facultad de control e inspección

La Autoridad Portuaria podrá inspeccionar en todo momento los medios adscritos a la prestación del servicio, así como comprobar su correcto funcionamiento y podrá verificar el cumplimiento de todas y cada una de las condiciones de la licencia otorgada.

A tal fin, el prestador facilitará el acceso al registro contemplado en el apartado b de la anterior Prescripción a la Autoridad Portuaria en cualquier momento que esta lo requiera.

Responsabilidades del prestador del servicio

A. Ante sus trabajadores

1. Los titulares de licencias se mantendrán al corriente del cumplimiento de las obligaciones fiscales, laborales y de seguridad social durante todo el periodo de duración de la licencia.
2. En cumplimiento de lo establecido en el apartado a) del artículo 113.8 del TRLPEMM, las licencias incluirán la siguiente cláusula que establecerá de forma expresa que: *“La Autoridad Portuaria no responderá en ningún caso de las obligaciones de cualquier naturaleza que correspondan al prestador del servicio frente a sus trabajadores, especialmente las que se refieran a relaciones laborales, salario, prevención de riesgos o seguridad social”*.

B. Ante usuarios y terceros

En cumplimiento de lo establecido en el apartado b) del artículo 113.8 del TRLPEMM, las licencias incluirán la siguiente cláusula que establecerá de forma expresa que: *“Será obligación del prestador, indemnizar todos los daños y perjuicios que se causen a terceros como consecuencia de la prestación del servicio objeto de la licencia. Cuando tales daños y perjuicios hayan sido ocasionados como consecuencia inmediata y directa de una orden de la Administración, será esta responsable dentro de los límites señalados en las leyes”*.

C. Cobertura de riesgos. Seguro de Responsabilidad Civil

1. Antes de comenzar la actividad, la empresa prestadora deberá suscribir un seguro de responsabilidad civil que cubra los posibles daños causados durante la prestación del servicio portuario cuya responsabilidad recaiga sobre el prestador, así como las indemnizaciones por riesgos profesionales. La cuantía de dicho seguro debe ser la que el prestador estime suficiente para cubrir los riesgos propios de la prestación del servicio y será, en todo caso, igual o superior a las indicadas para cada tipo de licencia:

- Suministro de GNL modalidad TTS: 5.000.000 €
- Suministro de GNL modalidad STS: 25.000.000 €
- Suministro de GNL modalidad PTS: 5.000.000 €

Para acreditar la disponibilidad de seguro de Responsabilidad Civil que dé cobertura de la actividad desarrollada se presentará copia vigente de las condiciones de la póliza de seguros y recibo de estar al corriente de pago. La compañía de seguros deberá ser informada, en detalle y mediante documentación escrita, de los riesgos de la actividad, con objeto de que el valor del seguro se ajuste a las circunstancias de riesgo asumidas.

Estas cantidades podrán ser actualizadas cada cinco años por la Autoridad Portuaria conforme a la variación del IPC.

2. Asimismo, el prestador deberá establecer las garantías medioambientales que se deriven de la evaluación de riesgos realizada, conforme a lo establecido en la Ley de Responsabilidad Medioambiental por alguno de los medios establecidos en dicha Ley. Esta garantía podrá estar incluida en el seguro de responsabilidad civil.

Garantías

1. A fin de garantizar el cumplimiento de las obligaciones derivadas de estas Prescripciones Particulares, de las sanciones que pudieran imponerse y de los daños y perjuicios que pudieran producirse, de la renuncia a la licencia sin el preaviso previo de 3 meses, o del abandono indebido del servicio, el prestador deberá constituir la garantía a favor del Presidente de la Autoridad Portuaria, cuya cuantía será de, al menos, la indicada a continuación para cada tipo de licencia:

- Licencia de suministro de GNL por camión o contenedor cisterna (TTS): 15.000 euros por licencia
- Licencia de suministro de GNL con medios flotantes con base en puerto (STS): 120.000 euros por licencia
- Licencia de suministro de GNL con medios flotantes sin base en puerto (STS): 60.000 euros por licencia
- Licencia de suministro de GNL con tubería fija (PTS): 15.000 euros por licencia

Asimismo, la garantía responderá de que se inicie la actividad dentro del plazo máximo establecido para ello de acuerdo con la Prescripción 12ª. De esta forma, en el caso de que el licenciataria no inicie la actividad en dicho plazo perderá el 50% de la cuantía de la garantía constituida.

2. La garantía se constituirá en metálico, o mediante aval bancario o de compañía de seguros, conforme al modelo del Anexo VI de este PPP. La garantía, que será solidaria,



podrá ser otorgada por persona o entidad distinta del titular de la licencia, entendiéndose, en todo caso, que la garantía queda sujeta a las mismas responsabilidades que si fuese constituida por él mismo y sin que puedan utilizarse los beneficios de excusión, división y orden.

3. Las garantías anteriores podrán actualizarse cada cinco años por la Autoridad Portuaria, conforme a la evolución acumulada del IPC general.
4. La constitución de la garantía no supone en ningún caso que la responsabilidad del titular de la licencia quede limitada a su importe.
5. Extinguida la licencia, conforme a los supuestos previstos en estas Prescripciones Particulares, se llevará a cabo la devolución de la garantía o su cancelación, una vez satisfecho el pago de las obligaciones pendientes con la Autoridad Portuaria y siempre que no proceda la pérdida total o parcial de la misma por responsabilidades en que hubiera incurrido el prestador del servicio o las penalizaciones o sanciones que le hubieran sido impuestas y no hayan sido abonadas.
6. El incumplimiento de las obligaciones económicas y de las condiciones establecidas en este Pliego de prescripciones particulares por parte del prestador permitirá la ejecución o disposición inmediata de la garantía constituida.
7. Cuando, por aplicación de lo dispuesto en los párrafos anteriores, la Autoridad Portuaria tuviese que hacer uso de la garantía, total o parcialmente, el prestador vendrá obligado a reponerla o complementarla en el plazo de 1 mes contado desde el acto de disposición. Si el interesado no restituyese o completase la garantía en el referido plazo, la Autoridad Portuaria podrá extinguir la licencia, así como emprender las acciones legales que considere oportunas.

Cuando se produzca un cambio o sustitución de medios asignados a la licencia no será necesario hacer modificaciones en la garantía depositada.

Penalizaciones y régimen sancionador

A. Penalizaciones

1. Para garantizar un correcto cumplimiento de estas Prescripciones y, sin perjuicio de la sanción o de la reclamación de daños y perjuicios a que hubiere lugar y de otros derechos y acciones que correspondan a la Autoridad Portuaria, esta podrá imponer penalizaciones por incumplimiento de las condiciones establecidas en este Pliego de prescripciones particulares y de los indicadores de productividad, rendimiento y calidad expuestos en el presente Pliego de prescripciones particulares, siempre que tal incumplimiento no sea sancionado como infracción conforme al régimen sancionador del TRLPMM.
2. A continuación, se detallan las penalizaciones que se aplicarán como consecuencia del incumplimiento de los siguientes indicadores, por periodo estudiado:

Indicadores de calidad	Licencia STS con base en puerto	Licencia STS sin base en puerto	Licencia TTS	Licencia PTS
Incidentalidad	10.000 euros	10.000 euros	10.000 euros	10.000 euros
Por quejas y reclamaciones relacionadas con la prestación del servicio	3.000 euros	3.000 euros	3.000 euros	3.000 euros

3. Por renuncia a la licencia incumpliendo el plazo de preaviso establecido en el párrafo 5 de la Prescripción 6ª, abandono del servicio o extinción de la licencia por alguna de las causas indicadas en el párrafo 2 de la Prescripción 11ª, salvo las contempladas en los puntos f), g), o), se establece una penalización por el total de la garantía establecida en este Pliego de prescripciones particulares. En el caso del mencionado punto f), la pérdida de la garantía será del 50%.
4. Por el incumplimiento de los plazos señalados en los distintos apartados del presente Pliego de prescripciones particulares se establecerá una penalización de 500 euros por cada día de retraso en cada uno de los documentos que el prestador está obligado a suministrar a la Autoridad Portuaria.
5. Las penalizaciones anteriores se actualizarán cada cinco años conforme a la variación acumulada del IPC general nacional.
6. Estas penalizaciones solo serán de aplicación cuando los incumplimientos sean imputables al prestador del servicio, previa audiencia al mismo y mediante la correspondiente resolución motivada, y darán derecho a la Autoridad Portuaria a la incautación de la cantidad correspondiente de la garantía, la cual deberá ser repuesta por el prestador en el plazo indicado en este Pliego de prescripciones particulares.
7. Las penalizaciones referidas no excluyen las indemnizaciones a las que puedan tener derecho la Autoridad Portuaria, los usuarios o terceros, por los daños o perjuicios ocasionados por el prestador del servicio, ni la revocación de la licencia de acuerdo con lo establecido en las prescripciones de este Pliego de prescripciones particulares.

B. Régimen sancionador

1. Este Pliego de prescripciones particulares se ajusta en materia de infracciones y sanciones al Título IV, Régimen sancionador, del TRLPEMM, y en especial al artículo 306.2.a) con relación a las infracciones leves, al 307.5 en lo que se refiere a infracciones graves y al artículo 308.5 referido a las muy graves.



2. Las sanciones estarán a lo dispuesto en el Capítulo II del TRLPEMM en sus artículos 312 y 313.
3. A efectos de imposición de sanciones, recurso y suspensiones cautelares de las posibles sanciones, se regirá por las reglas de procedimiento administrativo común, siendo susceptibles de ser recurridas ante la jurisdicción contencioso-administrativa competente.
4. En el caso de incumplimiento del Reglamento UE 2017/352 se aplicarán las sanciones que corresponda conforme al régimen sancionador establecido en estos pliegos en cumplimiento del artículo 19 de dicho Reglamento.

SECCIÓN V: RÉGIMEN ECONÓMICO DEL SERVICIO

Tarifas por la prestación del servicio

Cada prestador abierto al uso general publicará sus tarifas oficiales y pondrá a disposición de la Autoridad Portuaria y de los usuarios del puerto información adecuada sobre la naturaleza y el nivel de las mismas conforme a lo establecido en el artículo 15.3 del Reglamento UE 2017/352.

Dichas tarifas serán transparentes, equitativas y no discriminatorias.

En caso de observarse situaciones de inexistencia de una competencia efectiva en la prestación del servicio, la Autoridad Portuaria fijará y revisará las tarifas máximas de conformidad con lo establecido en el art. 12 del Reglamento UE y en el art. 113.4 letra h) del TRLPEMM.

Tasas portuarias

Los titulares de licencias para la prestación del servicio portuario de suministro de GNL a buques abonarán a la Autoridad Portuaria las siguientes tasas:

A. Tasa de actividad

1. La cuota íntegra de la tasa se calculará aplicando a la base imponible el tipo de gravamen de acuerdo con lo siguiente:
 - a) La base imponible y el tipo de gravamen, de acuerdo con los criterios y límites establecidos en el artículo 188.b) del TRLPEMM serán para cada uno de los tipos de licencias, los siguientes:
 - Suministro de GNL por camión o contenedor cisterna. Se establece un tipo de gravamen por tramos en función del suministro acumulado en el año natural de acuerdo al siguiente esquema:
 - Entre 0 m³ y 1.000 m³ al año: 0,40 €/ m³
 - Entre 1.001 m³ y 5.000 m³ al año: 0,35 €/ m³
 - Más de 5.000 m³ al año: 0,30 €/ m³
 - Suministro de GNL con medios flotantes. Se establece un tipo de gravamen por tramos en función del suministro acumulado en el año natural de acuerdo al siguiente esquema:
 - Entre 0 m³ y 10.000 m³ al año: 0,40 €/ m³
 - Entre 10.001 m³ y 50.000 m³ al año: 0,35 €/ m³
 - Más de 50.000 m³ al año: 0,30 €/ m³



- - Suministro de GNL con tubería fija. Se establece un tipo de gravamen por tramos en función del suministro acumulado en el año natural de acuerdo al siguiente esquema:
 - Entre 0 m³ y 10.000 m³ al año: 0,40 €/ m³
 - Entre 10.001 m³ y 50.000 m³ al año: 0,35 €/ m³
 - Más de 50.000 m³ al año: 0,30 €/ m³
 - b) El tipo de gravamen se actualizará conforme a lo establecido en el artículo 190 del TRLPEMM, sin perjuicio de la modificación de este pliego.
 - c) La base imponible y el tipo de gravamen asociado a la misma se establecerá en la licencia y no será revisable salvo por lo indicado en el punto b anterior o por modificación de este Pliego de prescripciones particulares.
2. La liquidación de las tasas se realizará de forma trimestral.
3. De acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 188.b) del TRLPEMM, el importe de la cuota íntegra anual devengada por la Autoridad Portuaria por este concepto tendrá los siguientes límites:
- a) La cuota íntegra anual no será inferior al uno por ciento del importe neto anual de la cifra de negocio o, en su defecto, del volumen de negocio desarrollado en el puerto al amparo de la licencia, siempre que no exista ocupación de dominio público, y cuando así sea no podrá ser inferior al 20 % de la cuota líquida anual de la tasa de ocupación correspondiente a los valores de los terrenos y de las aguas ocupadas.
 - b) la cuota íntegra anual no será superior al seis por ciento del importe neto anual de la cifra de negocio o, en su defecto, del volumen de negocio desarrollado en el puerto al amparo de la licencia si no existe ocupación de dominio público, y del 100 % de la cuota líquida anual de la tasa de ocupación, cuando existiera dicha ocupación, o de la cantidad que resulte de aplicar el tipo de gravamen previsto al volumen de tráfico portuario manipulado.
4. Al finalizar cada ejercicio, el titular de la licencia facilitará el importe neto anual de la cifra de negocio y la cuantía real de la base imponible correspondiente a la prestación del servicio objeto de la licencia, que servirá de base para la regularización de la cuota íntegra anual. Este volumen de negocio deberá ser acreditado adecuadamente mediante la presentación de las cuentas anuales. Tras la aprobación definitiva de las cuentas anuales y su presentación a la

Autoridad Portuaria, esta regularizará de forma definitiva la cuota íntegra anual del ejercicio correspondiente.

5. A solicitud del prestador y previa acreditación del cumplimiento de las condiciones exigidas, se aplicarán las posibles bonificaciones previstas en el artículo 245 del TRLPEMM.

B. Tasa del buque

1. Los prestadores abonarán la tasa al buque que corresponda a los buques de suministro conforme a lo establecido en los artículos 194 a 204 del TRLPEMM, debiendo, en cualquier caso, aplicarse el artículo 197.e) 2º, en base al principio de especialidad normativa.

C. Tasa de ayudas a la navegación

1. Esta tasa se liquidará a los licenciarios titulares de licencias para suministro mediante buque (STS) conforme a lo establecido en los artículos 237 a 244 del TRLPEMM.

D. Tasa de ocupación

1. En caso de que existiera una concesión o autorización vinculada al servicio otorgada al prestador, este deberá abonar la tasa de ocupación de dominio público correspondiente de acuerdo con lo establecido en el título de dicha concesión o autorización y en el TRLPEMM.

Tarifas por intervención en situaciones de emergencias, operaciones de salvamento, extinción de incendios o lucha contra la contaminación

1. Las intervenciones directas en respuesta a solicitudes de la autoridad competente en situaciones de emergencias, operaciones de salvamento, extinción de incendios o lucha contra la contaminación, que ocasionen costes puntuales identificables, darán lugar al devengo de las siguientes tarifas:
 - 1.000 euros (€/hora) por buque de suministro empleado.
 - 50 euros (€/hora) por camión cisterna empleado

Los medios materiales deberán ir acompañados de su personal habitual, el cual queda incluirlo en el precio indicado.

2. Estas tarifas serán revisadas de acuerdo con el procedimiento establecido por la legislación vigente.
3. No se considera incluido el coste de los productos consumibles, que se pudieran utilizar, así como los costes de limpieza en el caso de lucha contra la contaminación, los cuales se pagarán al precio de reposición debidamente justificado por el prestador. El periodo a facturar se computará desde el momento en que se dé la orden y el medio que intervenga



parta de su base habitual, o posición en la que se encuentre, hasta que finalicen los trabajos y regrese a su posición de trabajo habitual.

4. Los servicios podrán ser ordenados por la Autoridad Marítima, por la Autoridad Portuaria o por el buque o instalación auxiliada, e irán con cargo a estos últimos. También irá con cargo al buque o instalación auxiliada la reposición de los consumibles utilizados en el transcurso de la intervención (barreras, espumógeno, etc.), así como los costes de eliminación de los residuos recogidos o generados en la intervención. A estos efectos serán solidariamente responsables el naviero, el propietario, el asegurador de la responsabilidad civil y el Capitán del buque; y, en el caso de instalaciones, el propietario de la misma, el titular de la actividad empresarial, en su caso, y el asegurador de la actividad.
5. La Autoridad Portuaria podrá ordenar la participación de los medios materiales de los licenciarios en operaciones en ejercicios y simulacros con el objeto de potenciar la seguridad del puerto. Estos ejercicios y simulacros serán desarrollados intentando minimizar los efectos negativos que pudieran tener en la actividad del buque, no superaran un numero de [24ª.5.ID5] días y no generará cargo alguno para la Autoridad Portuaria.
6. Cualquier otro servicio adicional solicitado deberá ser ofertado previamente no realizándose en ningún caso el servicio hasta no obtener el visto bueno al presupuesto presentado.

Suspensión temporal del servicio a un usuario

1. Los prestadores del servicio podrán suspender temporalmente la prestación del mismo a un usuario cuando haya transcurrido al menos un periodo de un mes desde que se le haya requerido fehacientemente el pago de las tarifas, sin que el mismo se haya hecho efectivo o haya sido garantizado suficientemente. A estos efectos, el requerimiento se practicará por parte del prestador acreedor por cualquier medio que permita tener constancia del acto de recepción y su fecha por parte del usuario.
2. La suspensión del servicio por impago solo podrá ejercerse previa autorización de la Autoridad Portuaria y siempre que no lo impidan razones de seguridad.
3. Cuando la prestación del servicio haya sido suspendida a un usuario, dicha suspensión deberá ser levantada, cuando sea requerido por la Autoridad Portuaria, por motivos de seguridad debidamente motivados.
4. La Autoridad Portuaria resolverá sobre la suspensión en el plazo máximo de 15 días desde la solicitud del prestador y podrá acordar, hasta la resolución que dictamine la suspensión del servicio, la constitución por el usuario de un depósito previo que garantice la cuantía de las tarifas a devengar.
5. La posibilidad de suspensión deberá ser objeto de publicidad, de modo que el usuario haya podido tener acceso a esta información.

6. Una vez realizado el pago de lo adeudado por el usuario suspendido del servicio, este se reanudará en condiciones de normalidad.



SECCIÓN VI: ENTRADA EN VIGOR Y TRANSITORIEDAD

Entrada en vigor de estas prescripciones particulares.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 4.6 del Reglamento UE 2017/352, este pliego de prescripciones particulares será de aplicación a los tres meses de su publicación en el BOE.

GLOSARIO

- **Licencia:** Habilitación que otorga la Autoridad Portuaria previa solicitud, que permitirá a su titular, prestar el servicio de suministro de GNL como combustible a buques previa solicitud de las autorizaciones técnicas necesarias para prestar un suministro concreto.
- **Licenciatario:** Titular de la licencia otorgada por la Autoridad Portuaria para la prestación del servicio portuario de suministro GNL como combustible a buques, sujeto a los derechos y obligaciones previstos en la misma así como al resto de normativa aplicable a la actividad, en particular el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y al Reglamento UE 2017/352 por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos.
- **Autorización Técnica:** Autorización que la Autoridad Portuaria otorga a un licenciatario del servicio, para la prestación del servicio en una ubicación, con un medio de suministro y a un buque específicos.
- **Abarloamiento:** Maniobra de posicionamiento de un buque u otro medio flotante al costado del otro buque u otro medio flotante.
- **Accidente:** se entiende por accidente todo suceso o acontecimiento repentino y sobrevenido por causa u ocasión de la actividad propia del prestador que causa daños a personas, equipos, materiales, otros buques o infraestructuras portuarias.
- **ADR:** “Agreement on dangerous goods by road”, en castellano traducido como Acuerdo para el transporte de mercancías peligrosas por carretera.
- **Boil-off:** Vapores de gas natural generados como consecuencia del calor ambiental o el trasiego del gas natural licuado.
- **Buque de suministro:** embarcación diseñada o adaptada para la prestación del servicio portuario de suministro de GNL a buques como combustible conforme a las normas y estándares aplicables.
- **Camión cisterna LGBF:** Cisterna para materiales en estado líquido (L), con una presión mínima de cálculo (G), con aberturas de llenado y vaciado situadas en el parte inferior con 3 cierres (B) y con un dispositivo de protección contra la propagación del fuego o resistente a la presión generada por una explosión (F).
- **Camión cisterna:** Vehículo construido para transportar: líquidos, Gases, y que comprende una o varias cisternas fijas, además del vehículo propiamente dicho o los elementos del vehículo portador.
- **Comercializador:** Persona física o jurídica comercializadora del producto a suministrar, que podrá ser a su vez o no licenciataria del servicio. En esta denominación genérica de



la parte vendedora del combustible se incluye al proveedor físico del combustible, al comerciante o trader y al corredor o bróker)

- **Consejero de seguridad:** Es la persona perteneciente a la empresa prestadora con capacidad y responsabilidad de buscar medios y promover acciones que faciliten la ejecución de las actividades, con sujeción a la normativa aplicable y en condiciones de seguridad.
- **Convención SCTW:** Convenio sobre las normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar.
- **Convenio SOLAS:** Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar
- **Estar en disposición de ser utilizado:** situación en la cual los medios adscritos al servicio se encuentren en condiciones técnicas y operativas de prestar servicio, libres de averías o de cualquier otra limitación de esta índole.
- **Fondos propios:** aquellos definidos como tales en el Plan General Contable aprobado por el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad.
- **Fuerza mayor:** todo acontecimiento imprevisible y excepcional, independiente de la voluntad del prestador del servicio y de la Autoridad Portuaria, que no es imputable a una falta o negligencia del prestador y que no hubiera podido evitarse aplicando la mayor diligencia posible, y que impide llevar a cabo la prestación del servicio.
- **Gas natural licuado (GNL):** Gas natural en estado líquido, que se mantiene en dicho estado a -161 °C.
- **IGC Code:** Código internacional de construcción y equipamiento de buques que transporten gases licuados a granel
- **IGF Code:** Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación
- **Impuntualidad:** grado de incumplimiento del prestador respecto de la hora en que debería comenzar la prestación del servicio, de acuerdo con las previsiones del Pliego.
- **Incidente:** todo suceso o acontecimiento repentino y sobrevenido por causa u ocasión de la actividad propia del prestador, con potencial de ser un accidente, pero que no causa daños a personas, equipos, materiales, otros buques o infraestructuras portuarias o medioambiente.
- **Prestador:** Persona física o jurídica titular de una licencia para la prestación del servicio portuario de suministro de GNL a buques como combustible.
- **Manifold (Colector):** Emplazamiento exterior de las tuberías de carga o descarga de un buque, con el objetivo de facilitar el acceso y conexión a terceros.
- **Punto de suministro:** Posición física donde se realiza el suministro.

- **Retraso:** tiempo transcurrido desde el tiempo máximo de respuesta permitido hasta que da inicio el servicio de suministro.
- **Salida:** es la operación náutica de desatraque y salida de puerto de un buque, incluyendo los reviros y cualquier otra maniobra necesaria.
- **Sistema automático de desacople de emergencia:** Sistema automático de desacople entre el buque suministrador y el suministrado activado de forma manual o automática antes emergencias
- **Sistema de apagado de emergencia ESD (Emergency Shut Down):** Sistema de elementos y métodos que de forma efectiva y segura paran la transferencia de GNL entre el buque de suministro y el buque suministrador en caso de evento anómalo o emergencia
- **Sistema de desconexión automática ERS (Emergency reléase system):** Sistema automático de desconexión y apagado rápido, formado por un sistema ERC y ESD
- **Sistemas de conexión QC/DC (Quick connection and dry coupling):** Sistema de acople seco para GNL con conexión y desconexión rápida, ofreciendo una manera simple y rápida de realizar las conexiones, sin la necesidad atornillar manualmente las conexiones.
- **Tiempo de respuesta:** tiempo transcurrido desde que se realiza la confirmación de la petición del servicio por el mando del buque a suministrar hasta que el prestador del servicio llega al costado del buque con los medios humanos y materiales necesarios para iniciar el servicio, excluyéndose las demoras debidas a causas de fuerza mayor o a circunstancias extraordinarias que no hubieran podido evitarse incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables o las debidas a que los medios se encuentren ocupados en otro servicio, todo ello debidamente justificado a juicio de la Autoridad Portuaria. Cuando exista más de un prestador con licencia abierta al uso general, cada uno de ellos deberá adoptar las medidas necesarias para cumplir el tiempo de respuesta, disponiendo de los medios necesarios para atender todos los servicios solicitados y aceptados por el prestador.
- **Tiempo de retraso medio:** promedio de los retrasos producidos en el inicio de los servicios por causas imputables al prestador.



Instrucción Técnica

[A DETALLAR POR CADA PUERTO]

DOCUMENTACIÓN A PRESENTAR

A. De carácter administrativo

1. Documentación acreditativa de la **capacidad de obrar** del solicitante:

Si se trata de una persona física, copia del documento nacional de identidad o, en el supuesto de ciudadanos extranjeros, el documento equivalente.

Las personas jurídicas mediante la presentación de una copia de la escritura o documento de constitución o de modificación en la que consten los estatutos o el acto fundacional de la empresa de acuerdo con lo que exige la legislación aplicable, en los que conste su objeto social, las normas por las que se regula su actividad, debidamente inscritos, en su caso, en el registro público que corresponda, según el tipo de persona jurídica de que se trate.

Cuando se trate de empresarios no españoles que sean nacionales de Estados miembros de la Unión Europea, la capacidad de obrar se acreditará por su inscripción en el registro procedente de acuerdo con la legislación del Estado donde estén establecidos, o mediante la presentación de una declaración jurada o un certificado, en los términos que se establezcan en la normativa de desarrollo de la legislación de contratos del sector público. Los demás empresarios extranjeros, deberán acreditar su capacidad de obrar con informe de la Misión Diplomática Permanente de España en el Estado correspondiente o de la Oficina Consular en cuyo ámbito territorial radique el domicilio de la empresa.

Si los documentos aportados no están otorgados en España (por ser documentos que acrediten la existencia y personalidad de una entidad extranjera, su inscripción en el registro procedente, etc.), los mismos deben ir acompañados de traducción oficial al castellano realizada por un traductor jurado o a través de representaciones consulares o diplomáticas, y también deben ir acompañados de una certificación de autenticidad mediante copias legalizadas, por la representación diplomática correspondiente o mediante apostilla de La Haya.

2. Documentos que **acrediten la representación**. Los que comparezcan o firmen solicitudes en nombre de otros, deberán presentar poder notarial suficiente al efecto, en su caso, debidamente inscrito en el Registro Mercantil, acompañado del correspondiente certificado de su vigencia, y copia documento nacional de identidad o, en el supuesto de ciudadanos extranjeros, el documento equivalente.
3. **Designación de un representante**, con facultades suficientes y con oficina en España, a los efectos de establecer una comunicación regular con la Autoridad Portuaria.
4. Declaración de la **composición accionarial o de participaciones** en el momento de la solicitud. Cualquier cambio producido durante el procedimiento de tramitación de la licencia deberá ser puesto inmediatamente en conocimiento de la Autoridad Portuaria,



de manera que quede constancia de la citada composición accionarial o de participaciones en la fecha de otorgamiento de la licencia.

5. **Alta en el epígrafe de Impuesto de Actividades Económicas (IAE)** correspondiente y declaración censal de alta, modificación y baja en el censo de obligados tributarios (modelo 036 o modelo 037).
6. Sendas certificaciones acreditativas del cumplimiento de las obligaciones de carácter **fiscal y laboral por la Administración Tributaria y de la Seguridad Social**.
7. Declaración responsable del cumplimiento de lo exigido en el artículo 121 del TRLPEMM sobre **incompatibilidades** y de no estar incurso en las causas establecidas en los artículos 71, 72 y 73 de la Subsección referida a las prohibiciones de contratar de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.
8. Declaración responsable de **honorabilidad** conforme al modelo adjunto en el Anexo V.
9. Declaración responsable de **cumplir y mantener a lo largo de la vigencia de la licencia**, los requisitos y condiciones exigidas en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, el Pliego de prescripciones particulares y en la propia licencia.
10. Declaración responsable de disponer, y mantener a lo largo de la vigencia de la licencia, los **permisos, autorizaciones y licencias** legalmente exigibles para el ejercicio de la actividad.
11. Declaración de someterse a la **jurisdicción de los Juzgados y Tribunales españoles** de cualquier orden para todas las incidencias que, de modo directo o indirecto, pudieran surgir de la licencia concedida, con renuncia, en su caso, al fuero jurisdiccional extranjero que pudiera corresponder al solicitante. Los solicitantes españoles no deberán presentar tal declaración.
12. En el caso de los solicitantes de licencias restringidas al ámbito geográfico de una estación marítima de pasajeros o terminal de mercancías dedicadas a uso particular sin ser el titular de la concesión o autorización, **copia del contrato suscrito entre dicho titular y el solicitante de licencia**, de acuerdo con lo previsto en el artículo 116.3 del TRLPEMM.

B. De carácter económico-financiero

1. Documentación acreditativa de la **solventía económico-financiera** del solicitante, de acuerdo con lo establecido en la Prescripción 13ª.
2. Acreditación de la constitución de la garantía establecida en la Prescripción 23ª por la cuantía correspondiente a la modalidad solicitada.
3. Declaración responsable de contratar, antes del inicio de la actividad, un **seguro de responsabilidad civil** que cubra los riesgos propios de la prestación del servicio por la cantidad mínima establecida en la Prescripción 22ª y de presentar la documentación acreditativa una vez contratado.

4. Declaración responsable de presentar, antes del inicio de la actividad, la documentación acreditativa de disponer de la garantía financiera medioambiental que en su caso resulte. Esta garantía podrá estar incluida en el seguro de responsabilidad civil.
5. Tarifas a aplicar por sus servicios incluyendo toda la información pertinente sobre la naturaleza y nivel de las mismas, conforme a lo establecido en el artículo 15.3 del Reglamento UE 2017/352.

C. De carácter técnico

1. **Memoria de actividad**, que deberá incorporar:
 - i. **Acreditación de la solvencia y experiencia profesional y técnica** del prestador del servicio que solicita la licencia en el sector del GNL, con objeto de garantizar la solvencia y competencia necesaria para llevar a cabo las operaciones. La solvencia técnica también puede demostrarse a través de experiencia profesional y técnica de las empresas subcontratadas.
 - ii. **Medios a disposición** para el suministro en el Puerto de Algeciras, tanto si son propios como subcontratados. Incluirá la documentación técnica que acredite el cumplimiento de las condiciones de prestación que se exigen en la *“Instrucción Técnica”*.
 - iii. **Memoria descriptiva**, donde se describa:
 - a. Tipo de licencia que se solicita y modalidad de prestación
 - b. Buques a los que se prevé suministrar
 - c. Procedimientos. Incluirán una propuesta detallada de la operativa y de los medios materiales y humanos que intervienen en la misma
 - d. Los sistemas para registrar las solicitudes, el desarrollo de las actividades, los incidentes o accidentes y las reclamaciones de cada servicio.
2. **Documentación relativa a los estudios de seguridad**, que incluirá:
 - i. Estudio cualitativo de riesgos específico para la actividad que incluya el estudio básico y el HAZID del apartado 7 de la norma ISO 18683. El alcance del HAZID se limitará a la operación de suministro.
 - ii. Plan de contingencias de la operación de suministro de GNL, ya sea TTS, STS o PTS. El alcance de este plan se limitará a la operación de suministro incluyendo el medio suministrador hasta el punto de conexión con el buque receptor del suministro.
 - iii. Procedimientos operativos de la operación de suministro de GNL y propuesta de check-list.



- iv. En el caso de STS con base en puerto, plan de emergencia que incluya los riesgos durante la estancia del buque en base y contemple la organización y las situaciones de respuesta.
- 3. **Acreditación específica de disponer de los medios humanos y materiales** que se adscribirán al servicio. Asimismo, se aportará copia de todos los certificados, seguros y homologaciones correspondientes de los medios, vehículos y del resto de equipos, en cumplimiento de la normativa vigente. En el supuesto de que los medios materiales adscritos al servicio no fueran propiedad de la empresa solicitante, se aportarán los contratos de arrendamiento correspondientes.
- 4. **Certificación del sistema de gestión de la calidad y del medioambiente** (para la calidad la ISO 9001, y para el medio ambiente la ISO 14001 o acreditaciones EMAS) o, en su defecto, compromiso de aportar dicha certificación en el plazo establecido en las Prescripciones 15ª y 19ª.

D. De otro carácter

- 1. Comunicaciones informativas relativas a la **Ley Orgánica de Protección de Datos (Anexo IV)** hechas a cada una de las personas físicas cuyos datos sean cedidos a la Autoridad Portuaria y firmadas individualmente por cada uno de los afectados.
- 2. Declaración expresa de **conocer y aceptar todas las condiciones** de este Pliego de prescripciones particulares.
- 3. Declaración responsable de **participar en cualquier iniciativa** que la Autoridad Portuaria promueva para la mejora de la calidad de los servicios portuarios en general.
- 4. Declaración responsable de **notificar a la Autoridad Portuaria cualquier modificación** o circunstancia que afecte o pueda afectar al contenido de la documentación relacionada en los párrafos anteriores y se produzca con posterioridad a la solicitud y/o al otorgamiento de la licencia.

PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

_____ se compromete con la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (en adelante Autoridad Portuaria) a satisfacer las siguientes exigencias referidas tanto a las actividades y servicios a desarrollar, como a los trabajadores, equipos y maquinaria, sustancias y preparados que _____ destine a la realización de los mismos:

- a. Cumplir con las disposiciones generales de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales y cuantas normas legales y reglamentarias en esta materia le sean de aplicación.
- b. Haber adoptado alguna de las modalidades previstas en el artículo 10 del Capítulo III del Reglamento de los Servicios de Prevención (R.D. 39/97), en lo relativo a la organización de recursos para el desarrollo de las actividades preventivas necesarias para el desarrollo de su actividad.
- c. Adoptar los procedimientos y medidas establecidos y a cumplir los pactos y normas que, en relación con la seguridad y salud de los trabajadores, se implanten dentro de la zona portuaria.
- d. Haber informado adecuadamente a todos sus trabajadores sobre los riesgos inherentes a su puesto de trabajo y sobre las medidas de protección o prevención que se deben adoptar.
- e. Haber formado adecuadamente a todos sus trabajadores sobre el desempeño de su trabajo en condiciones de seguridad y salud.
- f. Poner a disposición de los trabajadores equipos de trabajo que cumplan la legislación que les son de aplicación.
- g. Poner a disposición de los trabajadores sustancias y preparados envasados y etiquetados conforme a la legislación aplicable.
- h. Poner a disposición de los trabajadores equipos de protección individual adecuados y con arreglo a la reglamentación vigente.
- i. Satisfacer la obligación legal en cuanto a la acreditación de la aptitud médica de los trabajadores para el desempeño seguro de su puesto de trabajo.
- j. Establecer los adecuados medios de coordinación con la Autoridad Portuaria y/o con otras empresas/trabajadores autónomos que puedan desarrollar tareas en el centro de trabajo durante la prestación del servicio, de acuerdo con el R.D. 171/2004. En el caso que sea necesaria la designación, por parte del prestador, de una persona encargada de la coordinación de las actividades empresariales esta deberá disponer de una formación preventiva correspondiente, como mínimo, a las funciones de nivel básico.
- k. Disponer de la presencia en el centro de trabajo de los recursos preventivos necesarios cuando se dé alguna de las circunstancias mencionadas en el artículo 4 del artículo 32



bis de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales (introducido por Ley 54/2003), sin menoscabo de lo señalado en el punto j. anterior.

- l. Compromiso por parte del prestador de que en caso de que se decida subcontratar alguna parte de la actividad comprendida en el servicio, requerirá de la subcontrata la misma documentación que la reflejada en los puntos anteriores y que será entregada a la Autoridad Portuaria.
- m. Establecer los adecuados medios de comunicación y de coordinación con la Autoridad Portuaria para garantizar una respuesta eficaz ante las situaciones de emergencia.

En _____, a ____ de _____ de 20____

Firmado

SOBRE EL TRATAMIENTO DE DATOS DE CARÁCTER PERSONAL

1. En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, con domicilio social en Avda. de la Hispanidad, 2, 11207 Algeciras (Cádiz), informa al interesado de que los datos personales que en su caso sean recogidos a través de la presentación de la documentación requerida para el otorgamiento de una licencia para la prestación del servicio portuario objeto de las presentes prescripciones particulares serán objeto de tratamiento, automatizado o no, bajo la responsabilidad de la Autoridad Portuaria.

La Política de Privacidad de la Autoridad Portuaria se encuentra disponible en www.apba.es



MODELO DE CESIÓN DE DATOS PERSONALES DEL SOLICITANTE A LA AUTORIDAD PORTUARIA

Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras

[DIRECCIÓN]

D/Dª _____, mayor de edad, con domicilio en la calle _____ número _____, población _____, código postal _____, con DNI/NIE _____, del cual adjunto fotocopia, mediante este escrito manifiesto la voluntad de ceder mis datos personales, de conformidad con el artículo 6 de la Ley Orgánica 3/2018, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales y el artículo 4.11 del Reglamento UE 2016/679.

Para lo cual, autorizo el tratamiento de los datos personales recogidos en la solicitud de licencia de prestación del servicio portuario de suministro de combustible a buques, que son necesarios y serán utilizados por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras para el otorgamiento de la licencia solicitada, así como durante toda la duración de la misma. La política de privacidad de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras es la que se indica en la siguiente dirección web: www.apba.es

En cualquier caso, se podrán ejercer los derechos de acceso, rectificación, supresión, limitación del tratamiento, portabilidad y oposición, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 13 al 18 de la Ley Orgánica 3/2018, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, así como en los artículos 15 al 22 del Reglamento UE 2016/679. En caso de que estos derechos no se vean atendidos debidamente, se podrá presentar reclamación ante la autoridad de protección de datos competente.

En _____, a ____ de _____ de 20____

Firmado

DECLARACIÓN DE HONORABILIDAD

Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras

D/Dª _____, mayor de edad, con domicilio en la calle _____ número _____, población _____, código postal _____, con DNI/NIE _____, del cual adjunto fotocopia, en representación de _____, con número de registro _____, domicilio social en _____ y NIF-IVA _____, mediante este escrito:

(1) Declara que el solicitante se encuentra o no en una de las situaciones siguientes:

	SÍ	NO
(a) está incurso en un procedimiento concursal, de liquidación o insolvencia, sus activos están siendo administrados por un administrador concursal o por un tribunal, ha llegado a un acuerdo con sus acreedores, ha suspendido sus actividades empresariales o se encuentra en cualquier otra situación similar resultante de un procedimiento de la misma naturaleza vigente en las legislaciones y normativas del Estado español o del país en el que está establecido;	☐	☐
(b) se ha establecido mediante sentencia firme o una decisión administrativa firme que el solicitante está en situación de incumplimiento de sus obligaciones relativas al pago de impuestos o cotizaciones a la seguridad social, de acuerdo con las disposiciones legales del Estado español o del país en el que está establecido;	☐	☐
(c) se ha establecido mediante una sentencia firme o una decisión administrativa definitiva que el solicitante o sus gestores son culpables de una falta profesional grave por violación de disposiciones legales o reglamentarias o de las normas deontológicas de la profesión a la que pertenecen, o por haber incurrido en cualquier conducta punible que pueda influir en su credibilidad profesional, cuando dicha conducta denote un propósito doloso o negligencia grave, incluida, en particular, cualquiera de las conductas siguientes:		
(i) tergiversación de forma fraudulenta o negligente de la información exigida para verificar la inexistencia de motivos de denegación de la	☐	☐



licencia o para el cumplimiento de los requisitos de acceso o para la prestación del servicio;		
(ii) celebración de un acuerdo con otros operadores con el fin de falsear la competencia;	☐	☐
(iii) violación de los derechos de propiedad intelectual;	☐	☐
(iv) intento de influir en el proceso de toma de decisiones de la Autoridad Portuaria durante el procedimiento de otorgamiento;	☐	☐
(v) intento de obtener información confidencial que pueda conferirle ventajas indebidas en el procedimiento de otorgamiento;	☐	☐
(d) una resolución judicial firme ha dictaminado que el solicitante o sus gestores son culpables de uno de los siguientes delitos conforme a la legislación europea, del Estado español o del país en el que está establecido:		
(i) fraude;	☐	☐
(ii) corrupción;	☐	☐
(iii) participación en una organización delictiva;	☐	☐
(iv) blanqueo de capitales o financiación del terrorismo	☐	☐
(v) delitos relacionados con el terrorismo o delitos ligados a las actividades terroristas	☐	☐
(vi) trabajo infantil y otras formas de trata de seres humanos	☐	☐
(e) el solicitante o sus gestores han sido sentenciados en firme por infracción grave en materia profesional que pone en entredicho su integridad, de integración laboral y de igualdad de oportunidades y de no discriminación de las personas con discapacidad o de extranjería, de conformidad con lo establecido en la normativa vigente;	☐	☐
(f) el solicitante o sus gestores han mostrado deficiencias significativas en el cumplimiento de las obligaciones principales constatadas en la ejecución de un contrato o prestación de un servicio para la Autoridad Portuaria, lo que ha dado lugar a su resolución anticipada o a la aplicación de indemnizaciones u otras sanciones contractuales, o descubiertas a raíz de controles, auditorías o investigaciones de la Autoridad Portuaria, el Tribunal de Cuentas o cualquier otra institución;	☐	☐
(g) una sentencia firme o decisión administrativa firme ha establecido que el solicitante o sus gestores han creado una entidad bajo una jurisdicción diferente a la española con la intención de eludir obligaciones fiscales, sociales o de otro carácter legal de obligada aplicación en la jurisdicción en la	☐	☐

que está registrada su sede, administración central o centro principal de actividad;		
(h) <i>(solo para personas jurídicas)</i> una sentencia firme o decisión administrativa firme ha establecido que la personalidad jurídica ha sido creada con la intención prevista en el punto (f);	☐	☐
(i) para las situaciones referidas en los puntos (c) al (g) anteriormente descritos, el solicitante o sus gestores están inmersos en:		
i. hechos establecidos en el contexto de investigaciones o auditorías realizadas por la Fiscalía, el Tribunal de Cuentas, o de una auditoría interna, o de cualquier otro examen, auditoría o control efectuado bajo la responsabilidad de un ordenante de una institución o de una agencia u órgano de la UE, del Estado español o del país en el que esté establecido;	☐	☐
ii. decisiones administrativas que no sean definitivas y que puedan incluir medidas disciplinarias adoptadas por el organismo de supervisión competente responsable de la verificación de la aplicación de los estándares de ética profesional;	☐	☐
iii. decisiones de la CNMC relativas a la infracción de las normas de competencia o de su equivalente en el país donde el solicitante esté establecido relativas a la infracción de la legislación en materia de competencia nacional o de la Unión	☐	☐
(j) ha incluido datos falsos o engañosos en la información requerida por la Autoridad Portuaria como condición para la participación en el procedimiento de otorgamiento, o no ha aportado dicha información;	☐	☐

- (1) Si el solicitante declara alguna de las situaciones de exclusión indicadas arriba, debe indicar las medidas que han sido tomadas para corregir cualquier situación de exclusión, así como para demostrar su fiabilidad. Esto puede incluir, por ejemplo, medidas técnicas, organizacionales y personales para prevenir incidencias posteriores, compensación del daño o pago de multas, de tasas o contribuciones a la seguridad social, así como el cumplimiento de condenas o sanciones. La evidencia documental correspondiente que ilustre las medidas correctoras adoptadas deberá ser aportada como anexo a esta declaración. Lo anterior no aplica a las situaciones indicadas en el punto (d) del apartado anterior de esta declaración.

Para evaluar la honorabilidad del solicitante, la Autoridad Portuaria tendrá en cuenta tanto las incidencias marcadas en el apartado (1), como la documentación adicional aportada conforme a este apartado (2).



- (2) Reconoce que se podrá rechazar la participación en el presente procedimiento del solicitante y que este podrá ser objeto de sanciones administrativas (exclusión o sanción financiera) si se demuestra la falsedad de cualquiera de las declaraciones o informaciones facilitadas como condición para la participación.

En _____, a ____ de _____ de 20____

Firmado

MODELO DE AVAL/SEGURO

EL BANCO/CAJA/COMPAÑÍA DE SEGUROS _____ y en su nombre y representación, D. _____ y D. _____, con poderes suficientes para obligarse en este acto, según Escritura de fecha _____, otorgada ante el Notario D. _____ de _____ (ciudad), registrada con el número _____ de su protocolo.

AVALA / ASEGURA

SOLIDARIAMENTE a _____ ante la AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS, por la cantidad de XX.XXX Euros (xx MIL EUROS), en concepto de garantía para responder de las obligaciones de la licencia para la prestación del servicio de suministro de gas natural licuado como combustible a buques desde XXXXXXXXXXXXXXXX del puerto de XXXXXX, de acuerdo con lo previsto en los 113 y 117 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, en relación con el artículo 1 del Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de febrero de 2017 por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios.

Este aval/seguro responderá del pago de las liquidaciones que se establezcan por tasas y otros conceptos originados por la prestación del servicio, incluidos sanciones, recargos, demoras y daños que se pudieran ocasionar en las instalaciones portuarias, en virtud de lo dispuesto por el Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante y las Normas para la determinación de las garantías de cobro aprobadas por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria en su sesión de 16 de febrero de 2015.

El indicado aval/seguro se presta por el Banco/Caja/Cía. de Seguros con carácter solidario y con expresa y formal renuncia de los beneficios de excusión, división, orden y cualquier otro que pudiera, en su caso, ser de aplicación. De modo especial, el Banco/Caja/Cía de Seguros _____, se compromete a hacer efectiva a requerimiento del Sr. Presidente de la AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS, con carácter incondicional y, como máximo, dentro de los ocho (8) días siguientes a su requerimiento, la suma o sumas que, hasta la concurrencia de la cifra afianzada (_____ Euros) se exprese en el requerimiento, renunciando el Banco /Caja/Cía de Seguros, expresa y solemnemente, a toda excepción o reserva respecto de la entrega de las cantidades que le fueran reclamadas, cualquiera que fuera la causa o motivo en que aquellas pudieran fundarse y aun cuando se manifestara oposición o reclamación por el avalado, el avalista o por terceros, cualesquiera que éstos fueran.

El presente Aval/Seguro, de naturaleza irrevocable, se establece con carácter indefinido, estando en vigor hasta que el Presidente de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, o quien en su nombre sea habilitado legalmente para ello, autorice su cancelación o devolución, habiendo sido inscrito en el Registro especial de Avaluos/ Seguros con el número.



VERIFICACIÓN DE LA REPRESENTACIÓN POR LA ASESORÍA JURÍDICA DE LA C.G.D. O ABOGACÍA DEL ESTADO		
Provincia:	Fecha:	Número o Código:

(lugar y fecha)

(razón social de la Entidad)

(firmas de los Apoderados)

Legitimación por Notario.



Instrucción técnica para el bunkering de GNL en la Autoridad Portuaria de la bahía de Algeciras



Versión 1.0

21 de oct. 2021

ÍNDICE

1 INTRODUCCIÓN.....	8
2 MARCO NORMATIVO	9
3 LICENCIA DE BUNKERING Y AUTORIZACIONES DE OPERACIÓN	10
4 ROLES Y RESPONSABILIDADES (Medios humanos).....	11
4.1 Responsabilidades.....	11
4.2 Cualificación y formación de los medios humanos	14
5 PROCEDIMIENTOS Y EQUIPOS DE ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE	16
5.1 Procedimientos de abastecimiento de combustible y evaluación de la compatibilidad	16
5.2 Conformidad de los equipos y certificados	17
6 ANÁLISIS DE RIESGOS Y ZONAS DE CONTROL	20
6.1 Criterios de riesgo de la Autoridad Portuaria.....	20
6.2 Técnicas de análisis de riesgos	21
6.3 Zonas de control	22
7 OPERACIONES SIMULTÁNEAS (SIMOPS)	26
8 COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES	27
9 OPERACIONES DE BUNKERING EN FONDEO	28
10 CONDICIONES LIMITE METEOROLÓGICAS	29
11 PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS (ERP).....	30
12 SISTEMAS DE GESTIÓN	31
13 NOTIFICACIÓN DE LAS OPERACIONES A LA AUTORIDAD PORTUARIA.....	32
14 ENTREGA DE INFORMACIÓN DE LA ACTIVIDAD	33
ANEXOS.....	34
Anexo 1 Lista de componentes y certificados	34
Anexo 2 Procedimientos y compatibilidad del buque receptor	42
Anexo 3 Carpetas de documentos para la obtención de una Autorización de operación.....	45
Anexo 4 Comunicaciones con la APBA	51

DEFINICIONES

Se aplican todas las definiciones de la norma ISO 20519.

Organismo acreditado: en el contexto del bunkering de GNL, se reconoce que un organismo acreditado tiene la competencia y la experiencia para llevar a cabo el trabajo de certificación con respecto a las normas internacionales de los componentes, equipos, software y sistemas como parte del sistema de bunkering de GNL.

Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (APBA): es el organismo público encargado de dirigir y gestionar el Puerto de Algeciras.

Boil-Off Gas (BOG): El Boil-Off Gas (BOG) es el vapor de GNL continuamente evaporado o en ebullición que hace que la presión dentro del tanque aumente debido al calor que entra en el tanque criogénico durante el almacenamiento y el transporte, lo que cambia la calidad del GNL con el tiempo. Este BOG se genera principalmente debido a la entrada de calor desde la atmósfera a través del aislamiento del tanque o tuberías de recirculación y durante la carga, la descarga.

Bunkering: operación de transferencia de combustible GNL a un buque (definición ISO 20519)

Operador de la instalación de bunkering (BFO): la empresa responsable de la explotación de la instalación de bunkering.

Zonas de control: áreas que se extienden desde los colectores de aprovisionamiento en el buque receptor de GNL y la fuente de suministro de GNL durante las operaciones de aprovisionamiento de GNL que tienen restricciones. Estas restricciones incluyen la limitación del acceso del personal, las fuentes de ignición y las actividades no autorizadas. Las zonas controladas se subdividen en zonas peligrosas, zonas de seguridad y zonas de control y seguridad (definición ISO 20519)

Sistema de liberación de emergencia (ERS): sistema integral diseñado para proteger el sistema de transferencia de GNL (por ejemplo, tuberías unidas a brazos mecánicos, mangueras soportadas por una estructura intermedia) en caso de movimiento excesivo, más allá de su envoltura de trabajo definida. El sistema de liberación de emergencia funciona aislando y desconectando automáticamente cualquiera de los extremos del sistema de transferencia de GNL, lo que permite que un buque receptor se separe de forma segura del activo de bunkering. Véase también la función de liberación de emergencia ESD II.

Sistema de parada de emergencia (ESD): es un sistema integrado diseñado para minimizar las consecuencias de diferentes escenarios de emergencia de GNL. Esto incluye los peligros que surgen de las alteraciones, los fallos de la operación de bunkering de GNL, pero también los peligros externos como las colisiones, los incendios adyacentes que plantean consecuencias de seguridad para el bunkering de GNL. Hay dos tipos de activación de la ESD: la ESD I provoca la parada controlada y el aislamiento del sistema de suministro de GNL. La ESD II inicia la parada brusca, el aislamiento y la separación del sistema de aprovisionamiento de GNL.

Análisis de Modos de Fallo y Efectos (FMEA) - es el proceso de descomponer y revisar las partes elementales (reemplazables) que forman un componente, equipo para identificar sus posibles modos de fallo, incluyendo sus causas raíz y los efectos consiguientes.

Gas: un fluido que tiene una presión de vapor superior a 0,28 MPa a 37,8 ° C.

Peligro: es el potencial de causar daños a las personas, los bienes y el medio ambiente. Los peligros del bunkering de GNL proceden de diversas fuentes, como fallos del equipo, errores humanos, etc.

Estudio de Identificación de Peligros (HAZID) - es un método para identificar los riesgos relevantes, prevenir y reducir cualquier impacto adverso que pueda causar daños al personal, incluyendo el daño o la pérdida del activo y del medio ambiente.

Estudio de peligros y operabilidad (HAZOP): es un proceso sistemático de comprensión de los riesgos en el equipo de bunkering de GNL, el software de control y los sistemas para definir y comprender las diferentes vulnerabilidades durante las operaciones.

Hazardous zone: área en la que puede producirse una atmósfera explosiva en cantidades tales que requieran precauciones especiales para proteger la seguridad del personal y de los bienes. Estas precauciones especiales se refieren a los requisitos de construcción, instalación y uso de componentes y equipos descritos en la norma BS EN 60079 -10-1.

Sistema de transferencia de GNL: tal y como se define en la norma ISO 20519, consiste en todos los componentes y equipos situados entre la brida del colector de aprovisionamiento del activo que suministra el combustible GNL y la brida del colector de aprovisionamiento del buque que recibe el combustible GNL. Esto incluye, entre otros, los brazos de transferencia de buque a buque, las tuberías rígidas articuladas y las mangueras de GNL, el acoplamiento de liberación de emergencia (ERC), las bridas aislantes y los acoplamientos de conexión/desconexión rápida (QC/DC), el software de control de abastecimiento de combustible, el enlace ESD buque/tierra o el enlace buque/buque utilizado para conectar los sistemas ESD de suministro y recepción.

Límite inferior de inflamabilidad (LFL): define la concentración de gas o vapor inflamable en el aire por debajo de la cual la cantidad combinada de vapor y aire es insuficiente para soportar y mantener la combustión. En el caso del metano, el LFL es de aproximadamente el 4,5% del volumen en el aire.

Sistema de gestión: conjunto de procedimientos que debe seguir una organización para cumplir sus objetivos (definición ISO 20519)

Persona a cargo (PIC): Para cada operación de carga de combustible, se asignará una persona cualificada a cargo (PIC) para el buque receptor y una persona a cargo para el proveedor de GNL. Estas personas no tendrán otras funciones que puedan interferir con sus deberes como Persona a Cargo durante las operaciones de abastecimiento de combustible, incluyendo la capacidad de activar la ESD inmediatamente si se produce una condición insegura (ISO 20519 - 6.5.2.1.)

Autoridad Portuaria (AP): es la entidad pública encargada de gestionar los puertos de titularidad estatal. La AP depende del Ministerio de Fomento y se rige por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Operador del buque receptor (RSO): la empresa responsable de la operación del buque receptor, en particular durante las operaciones de abastecimiento de combustible.

Buque receptor (RV): buque que va a recibir el GNL y utilizarlo como combustible.

Riesgo: es la combinación de la gravedad/consecuencia de un peligro determinado, incluida su probabilidad de ocurrencia, teniendo en cuenta sus estadísticas históricas.

Matriz de riesgo (nivel de riesgo): es una matriz que se utiliza durante la evaluación del riesgo del bunkering de GNL para definir el nivel de riesgo considerando la categoría de probabilidad o posibilidad frente a la categoría de gravedad de las consecuencias. Se trata de un mecanismo para aumentar la visibilidad de los riesgos en el bunkering de GNL y ayudar a la toma de decisiones en términos de cambios y/o mitigaciones operativas.

Safety Zone: área definida y reforzada durante las operaciones de aprovisionamiento de GNL dentro de la cual sólo se permite al personal esencial y se controlan las posibles fuentes de ignición. La

extensión de la zona de seguridad puede definirse mediante el análisis de fugas creíble en el peor de los casos o, alternatively, mediante una evaluación cuantitativa del riesgo.

Security zone: de mayor amplitud que la Safety zone requerida durante el bunkering de GNL, con el fin de establecer un perímetro más amplio para controlar el acceso, el tráfico rodado y otras actividades portuarias en las proximidades de la operación de bunkering de GNL.

SIMOPS = Operaciones Simultáneas: Definidas como dos o más actividades que ocurren al mismo tiempo, una de las cuales implica un proceso de Bunkering de GNL, y cuya combinación puede conducir a un mayor riesgo de seguridad. Las actividades paralelas incluyen, pero no se limitan a, el desembarco/embarque de pasajeros y/o tripulación, la recogida de pasajeros, la carga/descarga de vehículos, la manipulación de la carga, el repostaje o la lubricación,

Operador de la Terminal (TO): la entidad responsable de una parte física del Puerto y de la realización de una operación o gama de operaciones que tienen lugar dentro.

ACRONYMS

Abreviatura	Descripción
ADR	Acuerdo europeo sobre el transporte de mercancías peligrosas por carretera
BFO	Organización operadora de la instalación de bunkering
BOG	Boil-off gas
EMSA	Agencia Europea de Seguridad Marítima
ERS	Sistema de liberación de emergencia
ERC	Acoplamiento de liberación de emergencia
ESD	Sistema de parada de emergencia
FMEA	Análisis modal de fallos y efectos
FMECA	Análisis de los modos de fallo y sus efectos
HAZID	Estudio de identificación de riesgos
HAZOP	Estudio de operatividad del peligro
IACS	Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación
IAPH	Asociación Internacional de Puertos
IGC	Código Internacional para la Construcción y el Equipamiento de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel (Código de Gaseros)
IGF	Código internacional de seguridad para buques que utilizan gas u otros combustibles de bajo punto de inflamación
IR	Riesgo individual
ISM	Código Internacional de Gestión de la Seguridad
ISO	Organización Internacional de Normalización
LFL	Límite de inflamabilidad bajo
GNL	Gas natural licuado
AP	Autoridad Portuaria
PIC	Persona responsable
PPE	Equipo de protección personal
PTS	Tubería a barco
QCDC	Acoplamiento de conexión y desconexión rápida
QRA	Análisis de riesgos cuantitativo
RA	Análisis de riesgos
RSO	Operador de buques receptores
RV	Buque receptor alimentado con GNL

Abreviatura	Descripción
SGMF	the Society of Gas as Marine Fuel
SIGGTO	Operadores internacionales de tanques y terminales de gas
SIMOPs	Operaciones simultáneas
ISMS	Sistema de gestión de la seguridad
STCW	Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar
STS	De barco a buque
TO	Empresa responsable de la terminal portuaria
TTS	Camión a buque

1 INTRODUCCIÓN

La presente Instrucción Técnica de Bunkering de GNL, aprobada por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (APBA), establece los criterios mínimos de seguridad y calidad para las operaciones de bunkering de GNL en la zona de servicio del Puerto de Algeciras y del Puerto de Tarifa.

Esta Instrucción considera todos los requisitos para el suministro de GNL como combustible marino desde las evaluaciones de riesgo previas, la gestión de las zonas de control, los equipos, los procedimientos, la coordinación de las de las actividades empresariales, definición de funciones y responsabilidades, etc. para cualquiera de los modos de transferencia de combustible: barco a barco (STS), camión a barco (TTS) y tubería a barco (PTS).

Con la elaboración de esta Instrucción, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras cumple con la Directiva de Combustibles Alternativos 2014/94/UE complementada y modificada por el Reglamento Delegado UE 2019/1745 de la Comisión. La citada Directiva establece que el repostaje de los buques de navegación marítima en los puertos europeos debe cumplir la norma EN ISO 20519. Además, esta Instrucción sigue el documento de orientación sobre el repostaje de gas natural licuado (GNL) para las autoridades y administraciones portuarias publicado por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) y otras directrices internacionales del sector. Esta Instrucción Técnica fue informada favorablemente por la *Capitanía Marítima de Algeciras*, (Dirección General de la Marina Mercante).

El Pliego de Prescripciones Particulares para obtener una Licencia del servicio de bunkering de GNL publicadas por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, -además de otros requisitos económicos y administrativos-, incluye la obligación de cumplir con esta Instrucción Técnica y futuras versiones de esta.

2 MARCO NORMATIVO

Las principales normas que enmarcarán el servicio de bunkering en la Autoridad Portuaria de Algeciras son:

- Todas las ordenanzas portuarias
- Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), Real Decreto Legislativo 2/2011.
- Código IGF, Código internacional de seguridad para buques que utilizan gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación.
- Código IGC. Código internacional de construcción y equipamiento de buques que transportan gases licuados a granel.
- Código ADR. Acuerdo europeo sobre el transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera.
- Directiva 2014/94 de la UE sobre el despliegue de infraestructuras de combustibles alternativos.
- Directiva EIA 2011/92/UE. Evaluación del impacto ambiental.
- Real Decreto 393/2007, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos e instalaciones dedicados a actividades que puedan dar lugar a situaciones de emergencia.
- Real Decreto 171/2004, de 30 de enero, por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995 de coordinación de actividades empresariales.
- Plan de Coordinación de Actividades Empresariales de la APBA. Revisión 2 de mayo de 2015.
- Real Decreto 840/2015 por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas.
- Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de febrero de 2017 por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos.

En cuanto al abastecimiento de GNL, la APBA también obliga a cumplir las siguientes normas:

- UNE-EN ISO 20519 Especificación para el abastecimiento de combustible de los buques alimentados con gas natural licuado.
- ISO/TS 18683 Directrices para los sistemas e instalaciones de suministro de GNL como combustible a los buques.
- IEC 60079-10-1 Atmósferas explosivas. Clasificación de áreas con atmósferas de gas explosivas.
- ISO 31010 Técnicas de evaluación de riesgos.
- UNE-EN 1474 Instalación y equipos para gas natural licuado - Diseño y ensayo de sistemas de transferencia marina.

3 LICENCIA DE BUNKERING Y AUTORIZACIONES DE OPERACIÓN

España regula la actividad portuaria, - de interés general -, a través de la Ley de Puertos y Marina Mercante. Bajo dicho marco legal, los puertos son responsables de regular la prestación segura de los servicios portuarios y comerciales, así como de las actividades industriales, comerciales y de servicios. En el caso del bunkering de GNL, debido a la naturaleza del producto es necesario establecer un marco común que garantice que el suministro a los buques se realiza bajo un conjunto mínimo de protocolos de seguridad y calidad regulados, asegurando al mismo tiempo la coordinación efectiva de todas las partes implicadas. Este documento pretende aportar claridad y transparencia a todas las partes interesadas. Sirve como base uniforme para las operaciones de bunkering en la APBA y ayuda a evaluar la preparación técnica de los operadores para obtener primero una Licencia, y después, las respectivas Autorizaciones de operación.

Tal y como indican las principales normas para las operaciones de bunkering de GNL - ISO 20519 e ISO/TS 18683 -, la evaluación de la seguridad de las operaciones de bunkering de GNL debe adaptarse a las condiciones específicas de BFO, RSO y TO, no sólo porque los riesgos inherentes y la compatibilidad de los equipos pueden variar si cambia alguna de estas partes, sino también para garantizar que las tres partes comparten procedimientos para actuar de forma coordinada, permitiendo responder rápidamente a las necesidades técnicas, operativas o administrativas específicas de los operadores, en el marco de sus competencias.

Una operación de abastecimiento de combustible no puede comenzar hasta que el BFO cumpla los siguientes requisitos:

1. Está en posesión de una Licencia de bunkering de GNL para prestar el servicio expedida por la APBA. Este documento acreditará la capacidad de la BFO para cumplir con los requisitos económicos y administrativos derivados del TRLPEMM.
2. Está en posesión de una Autorización emitida por la APBA para realizar una operación de bunkering a un buque receptor específico en un lugar concreto y con un método y equipo específico.
3. Ha notificado a la APBA con 24 horas de antelación indicando qué Autorización específica corresponde a la operación y proporcionando un resumen exhaustivo de las condiciones - Capítulo 12- de la operación a realizar, especificando las condiciones operativas a vigilar y si procede SIMOPS.

En circunstancias especiales, la APBA podrá conceder permisos puntuales a los operadores que soliciten una autorización para una determinada (única) operación. Este podría ser el caso de operadores potenciales que no estén en posesión de una Licencia de Abastecimiento de GNL o que estén en proceso de conseguirla. Para estos permisos únicos, sólo deberían cumplirse los puntos 2 y 3 anteriores, y la autorización resultante sólo sería válida para esa operación concreta (única).

4 ROLES Y RESPONSABILIDADES (Medios humanos)

Las siguientes partes interesadas/agentes participarán en la operación de abastecimiento de combustible y serán responsables de la operación y de su seguridad:

4.1 Responsabilidades

1. **Responsable de la operación de suministro¹ (BFO-PIC):** debe ser designada por el BFO, su principal responsabilidad es verificar que la operación de abastecimiento de combustible se lleve a cabo de forma correcta y segura y tendrá el control general de toda la operación de abastecimiento de combustible. El BFO-PIC se centrará exclusivamente en las operaciones de bunkering, siendo sus principales responsabilidades:

- Inicio y parada del bunkering,
- Garantizar que se realicen todas las comunicaciones necesarias con la APBA,
- Garantizar que se sigan los procedimientos operativos específicos y que la operación se lleve a cabo de conformidad con todos los requisitos reglamentarios portuarios aplicables, asegurándose de que se cumplimente toda la documentación de la operación y los *checklists* correspondientes,
- Garantizar que se realicen todos los informes requeridos a las autoridades correspondientes,
- Acordar la disposición de amarre, confirmando con el RSO-PIC, la correcta ubicación relativa del buque de bunkering y el buque receptor, así como la colocación de defensas. Los planes de amarre deben tener en cuenta la planificación de las zonas peligrosas de ambos buques.
- Confirmar que las SIMOPS, en su caso, han sido aprobadas por la APBA antes de su inicio.
- En el caso de STS, control de la integridad de la disposición de amarre (en comunicación con el responsable del RV);
- Realización de una reunión de seguridad previa a la operación con los responsables tanto de la instalación de repostaje, como del buque receptor (RSO-PIC) y el representante de la terminal donde se realiza la operación de repostaje de GNL (TO).
- Evaluar las condiciones meteorológicas actuales y previstas para la duración de la operación de abastecimiento de combustible, asegurándose de que todas las salvaguardias y medidas de prevención de riesgos están establecidas antes de iniciar el flujo de combustible, para garantizar que la operación se mantendrá dentro de la ventana ambiental aceptada para la duración del abastecimiento de combustible y los límites meteorológicos de la Terminal/Muelle.
- Supervisión de las comunicaciones durante toda la operación.
- Conocer los resultados de la evaluación de riesgos del emplazamiento de la operación y asegurarse de que todos los medios específicos de mitigación de riesgos están en funcionamiento (cortina de agua, protección contra incendios, etc.), incluidas las zonas de seguridad y protección.
- Garantizar el cumplimiento de los procedimientos de seguridad y la realización de pruebas de purga y fugas en el sistema de abastecimiento de combustible antes de la transferencia.
- Responsable de la activación de los Procedimientos de Emergencia relacionados con el funcionamiento del sistema de abastecimiento de combustible, asegurando que el sistema

¹ Esta función es equivalente al ROS ("Responsable de la Operación de Suministro") según la normativa española y los programas de certificación de formación.

de transferencia está en buen estado y que el sistema de parada de emergencia está correctamente conectado y probado.

- Garantizar el cumplimiento de los procedimientos de seguridad y la conexión de las mangueras de transferencia de líquidos y vapores, la conexión/desconexión segura del sistema de transferencia y los sistemas de liberación de emergencia (ERS) asociados.
- Garantizar el cumplimiento de los procedimientos seguros de drenaje y purga del sistema de bunkering antes de la desconexión.
- Supervisión de los índices de transferencia y descarga de combustible, incluida la gestión de los vapores.
- Supervisar la desconexión de las mangueras/tuberías de líquido y vapor.
- Supervisar el desamarre y la separación de los buques o, en el caso del abastecimiento de combustible por camión, la salida del mismo; y
- Supervisar el despliegue/retorno de las defensas y/o de la utilidad de apoyo adicional al buque de carga.
- Asesorar a las partes implicadas cuando se completa el abastecimiento de combustible.

En la modalidad de transferencia de suministros TTS, se recomienda designar a una persona específica con la cualificación y formación adecuadas, además del conductor del camión.

En el caso del STS, la función podría ser asumida por el capitán del buque de abastecimiento de combustible o por cualquier empleado de la empresa con la cualificación y la formación necesarias.

2. **Responsable del buque receptor (RSO-PIC):** es el principal responsable de la operación en el lado receptor y mantendrá el control sobre su buque durante toda la operación de abastecimiento de combustible, con derecho a detenerla siempre que las condiciones se desvíen de las previstas y acordadas. (puede ser el Capitán o un representante) Las principales responsabilidades del RV- PIC son:

- Se encarga de las operaciones de aprovisionamiento de GNL a bordo del buque y está en contacto con el BFO-PIC.
- Aprobación de la cantidad de GNL que se va a transferir,
- Aprobar la composición, la temperatura y la presión de entrega del GNL (algunos aspectos de esto pueden haber sido acordados antes de la operación de repostaje como parte del contrato de suministro de GNL),
- Asegurar que el proceso de bunkering sigue las indicaciones incluidas en el apartado 5.1 de este documento.
- Acordar por escrito los procedimientos de transferencia, incluyendo el enfriamiento y, si es necesario, la gasificación; la velocidad máxima de transferencia en todas las etapas y el volumen a transferir,
- Completar y firmar los *checklists* de la operación requeridos.
- Considere los requisitos mínimos de dotación de seguridad para cuando se realicen operaciones simultáneas durante el abastecimiento de GNL y asegúrese de que, como mínimo, se dispone de la siguiente dotación:
 - Puentes con dotación permanente de acuerdo con los requisitos del STCW (formación, titulación y guardia de la gente de mar). Sin embargo, debe tenerse en cuenta que cuando las operaciones involucran a un buque de bunkering con una eslora menor a la del buque receptor, el buque de menor tamaño puede no mantener una guardia de amarre separada y puede depender del capitán de amarre del buque receptor para asegurar que se mantiene una guardia segura. Esta cuestión debe abordarse en la reunión de seguridad previa al abastecimiento de combustible.
 - El control de la sala de máquinas debe ser atendido y ha de disponer del sistema de propulsión para su uso inmediato.

- El equipo de control específico a la operación de transferencia debe ser atendido a tiempo completo durante la operación de abastecimiento.

El RSO-PIC se centrará exclusivamente en el seguimiento de la operación y no atenderá a otras operaciones simultáneas en curso.

Aunque se recomienda que esta función sea asumida por el capitán del barco, se debe nombrar a un representante con conocimiento del puerto para que asista a las reuniones previas, por ejemplo, los agentes marítimos.

3. **Vigilante de la operación de suministro (BFO-HW):** debe ser designado por el BFO para gestionar el sistema de transferencia en el lado del abastecimiento de combustible, siendo sus principales responsabilidades:

- Comprobación de la estanqueidad de todos los equipos que intervienen en el traslado del producto
- Realizar las conexiones necesarias e iniciar la operación cuando el BFO-PIC dé la orden.
- Control de los parámetros de bunkering en el lado del bunkering
- Ejecución de la ventilación de seguridad según las instrucciones de BFO-PIC
- Comunicación de emergencia
- Ejecución del proceso de inertización tras el bunkering.

En el TTS, el vigilante de la operación de suministro debe ser el conductor del camión cisterna. En el STS y el PTS, la función puede ser desempeñada por el BFO-PIC, pero se recomienda designar a un oficial delegado para garantizar que las tareas operativas no interfieran con cualquier actividad que deba coordinarse entre tres partes.

4. **Vigilante de la operación en el buque receptor (RV-HW):** debe ser designado por el RSO-PIC para gestionar el sistema de transferencia en el lado receptor, siendo sus principales responsabilidades:

- Comprobación de la estanqueidad de todos los equipos que intervienen en el traslado del producto
- Accionar las válvulas para permitir el trasvase del producto
- Conexiones en la fase de vapor (si se aplica)
- Control de los parámetros de abastecimiento de combustible en el depósito de destino
- Control del llenado y del desbordamiento en el depósito de destino
- Ejecución del vaciado de seguridad según las instrucciones del RSO-PIC.
- Comunicación de emergencia
- Gestión de la fase gaseosa contenida en el sistema del buque

5. **Representante del operador de la terminal (TO-R):** debe ser designado por el TO cuando la operación de bunkering se vaya a realizar en una terminal privada. En el caso de los muelles públicos el BFO con asistencia de la APBA.

El TO-R deberá realizar las tareas que se indican a continuación:

- Antes de proceder al abastecimiento de combustible, TO-R tiene que validar los análisis de riesgo realizados por BFO y confirmar que se ajustan a las características de la terminal y al funcionamiento normal,
- Es responsable de establecer la coordinación entre la actividad de abastecimiento de combustible y cualquier otra actividad que pueda realizarse en la propia zona y que pueda tener un impacto en la operación de abastecimiento. Esta responsabilidad será clave en caso de suministro de SIMOPS o TTS, donde la coordinación con tierra es muy importante.

- Durante el bunkering, comunicará cualquier situación excepcional que modifique los parámetros de bunkering aceptados o que requiera detener la operación de bunkering. Asimismo, será responsable de la activación de los planes de emergencia de la zona y de la coordinación con servicios externos como los bomberos.
6. **Supervisor de SIMOPS:** se debe designar a una persona específica como responsable de la coordinación del SIMOPS para garantizar una visión general adecuada, la comunicación y la difusión de las alarmas a través de todas las partes implicadas en la operación. De este modo, el BFO-PIC y el RSO-PIC quedarían liberados de las responsabilidades de visión general y coordinación del SIMOPS. El supervisor del SIMOPS se encargaría de las comunicaciones con todos los operadores implicados en el SIMOPS y de la difusión de las alarmas.

4.2 Cualificación y formación de los medios humanos

De acuerdo con las normas internacionales y nacionales, la cualificación y la formación requeridas para cada función deben ser:

1. Responsable de la operación de suministro (BFO-PIC):

En todos los casos debe hablar inglés con fluidez y entender los términos y el vocabulario de los equipos marinos, teniendo en cuenta que debe firmar las listas de comprobación del abastecimiento de GNL como representante de la BFO y entender sus términos e implicaciones

Modo STS

- STCW V/1-2 "Formación avanzada para las operaciones de carga en buques tanque de gas licuado" (código IGC).
- Formación avanzada STCW recomendada para el personal de las categorías A, B, C, D, E, F, G, H y cualquier miembro de la tripulación con responsabilidades en la respuesta a emergencias

Modo TTS

- Certificaciones derivadas del marco competencial del INCUAL UJ_7019_3 "*Supervisar operaciones de suministro de GNL desde cisternas o contenedores a buques*".
- Certificaciones derivadas del marco competencial del INCUAL UJ_7014_3: "*Actuación en situaciones de emergencia en operaciones de suministro de GNL a buques*".
- Hasta la aprobación del marco de formación oficial INCUAL, la empresa BFO podría firmar una declaración responsable en la que se indique la capacitación del personal en base a su experiencia y formación interna para el abastecimiento de GNL.
- Se recomienda incluir la certificación de Sedigas "*Técnicos de Plantas Satélite de GNL Alcance Tipo C*" para ampliar los conocimientos sobre los equipos de los camiones cisterna.

Modo PTS

- Certificaciones derivadas del marco competencial del INCUAL UJ_7020_3: "*Supervisar operaciones de suministro de GNL desde instalaciones fijas a buques*".
- Certificaciones derivadas del marco competencial del INCUAL UJ_7014_3: "*Actuación en situaciones de emergencia en operaciones de suministro de GNL a buques*".

- Hasta la aprobación del marco de formación oficial INCUAL, la empresa BFO podría firmar una declaración responsable en la que se indique la capacitación del personal en base a su experiencia y formación interna para el abastecimiento de GNL.

2. Personal del buque receptor (RSO-PIC) y (RSO-HW)

- El RSO-PIC y el RV-HW deberán estar cualificados según el "STCW V/3 Formación avanzada en buques sujetos al código IGF".
- Toda la tripulación del buque deberá estar cualificada según el "V/3 Formación básica en buques sujetos al código IGF".

3. Vigilante de la operación de suministro (BFO-HW):

Modo STS

- STCW V/1-2 "Formación avanzada para las operaciones de carga en buques tanque de gas licuado" (código IGC).
- Formación avanzada STCW recomendada para el personal de las categorías A, B, C, D, E, F, G, H y cualquier miembro de la tripulación con responsabilidades en la respuesta a emergencias.

Modo TTS (conductor de camión)

- Certificación Sedigas "Técnicos de Plantas Satélite de GNL Alcance Tipo C"
- Calificación ADR
- Futuras certificaciones derivadas del marco competencial del INCUAL UJ_7014_3: "Actuación en situaciones de emergencia en operaciones de suministro de GNL a buques"

Modo PTS

- Certificación Sedigas "Técnicos de Plantas Satélite de GNL Alcance Tipo A y B".
- Futuras certificaciones derivadas del marco competencial del INCUAL UJ_7014_3: "Actuación en situaciones de emergencia en operaciones de suministro de GNL a buques"

4. Representante del operador de la terminal (TO-R) y supervisor de SIMOPS

- Deberá estar acreditado, al menos, como Operador de Terminal Portuaria en cumplimiento del Real Decreto 145/89 y la Orden Ministerial de 30 de mayo de 1990.

Además de lo anteriormente indicado, todo el personal a bordo de un buque de abastecimiento de combustible debe haber completado una formación básica o avanzada de acuerdo con las disposiciones del Código STCW A-V/1-2 y tener la correspondiente certificación.

5 PROCEDIMIENTOS Y EQUIPOS DE ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE

Debe establecerse un plan conjunto de gestión del búnker de GNL (en inglés “*Joint Bunker Management Plan*”) para que las partes implicadas (BFO, RV, TO) se pongan de acuerdo técnica y comercialmente sobre el procedimiento, la seguridad y otros factores del búnker. Este plan reúne toda la información, certificados, procedimientos y listas de comprobación necesarios para una operación de bunkering de GNL eficaz y segura.

5.1 Procedimientos de abastecimiento de combustible y evaluación de la compatibilidad

El BFO debe proporcionar una descripción detallada de los procedimientos relacionados con la operación de abastecimiento de GNL, que incluya como mínimo:

1. **Evaluación de la compatibilidad y procedimiento de bunkering:** los procedimientos y parámetros de abastecimiento de combustible deben acordarse entre la instalación de abastecimiento de combustible y los buques receptores, documentando su compatibilidad para realizar las operaciones de abastecimiento de combustible de forma conjunta, y ser revisados por el TO para validar que se ajustan a la ubicación física. Los procedimientos deben describirse de acuerdo con esta estructura:
 - a) Procedimientos de evaluación de la compatibilidad antes del abastecimiento de combustible, incluido el plan de amarre para las operaciones STS, tal como se describe en las Directrices de seguridad para el abastecimiento de combustible SGMF V2, apartado 6.2.5.6.
 - b) Implantación de las zonas de control (*hazardous, safety and security*), prueba de los sistemas ESD y de seguridad y procedimientos de notificación a la autoridad. Los detalles de los cálculos se facilitarán en la carpeta de análisis de riesgos
 - c) Procedimiento de conexión, procedimientos de inertización y purga de gas natural previa.
 - d) Procedimientos de llenado/transferencia de GNL (secuencia de arranque-llenado hasta el límite de llenado)
 - e) Procedimientos de desconexión, desplazamiento del gas atrapado e inertización.

En el Anexo 2 se ofrece una descripción detallada del contenido mínimo que debe incluirse en la evaluación de la compatibilidad y la descripción del procedimiento.

2. La **comunicación** entre el BFO, el RV y el TO se mantendrá antes, durante y después de las operaciones de abastecimiento de combustible. Los procedimientos de comunicación deben ser descritos y documentados por el BFO. Siempre debe haber al menos dos medios de comunicación fiables e independientes disponibles durante las operaciones de abastecimiento de combustible. Si la comunicación falla, todas las operaciones de bunkering deben ser suspendidas inmediatamente. Las señales para la comunicación no verbal deben acordarse antes de comenzar las operaciones.
3. En cada operación habrá de cumplimentarse un **checklist operativo**. Los *checklists* de la IAPH se utilizan como norma en esta Autoridad Portuaria, aunque el BFO podría proporcionar otro formulario que tiene que ser revisado y aprobado por la APBA.
4. **Gestión del boil-off gas (BOG):** el BFO debe identificar y aplicar un conjunto adecuado de medidas para mitigar las emisiones de metano. El evitar la liberación de metano a la

atmósfera debe ser expresado por BFO como un objetivo en su Sistema de Gestión pertinente. Además, el código IGF exige que los sistemas de abastecimiento de combustible se organicen de forma que no produzcan ningún venteo durante el llenado de los tanques de almacenamiento.

El venteo a la atmósfera ya sea resultado de una acción automatizada o manual, a través del accionamiento de la válvula de seguridad o a través de cualquier otra salida posible del sistema de almacenamiento o abastecimiento de GNL, sólo estará permitido en caso de emergencia, por razones de seguridad. Un venteo de emergencia de los vapores de GNL debe ser notificado, cuantificado y las razones que conducen a que se produzca el venteo de emergencia deben ser comprendidas y sometidas a análisis.

Para el abastecimiento de combustible de los buques con tanques atmosféricos (OMI tipo A, B o de membrana) siempre se debe proporcionar una línea de retorno de vapor; esto no es obligatorio para los tanques de tipo C, sin embargo, el BFO debe demostrar que el buque receptor puede hacer frente al aumento de presión si no se dispone de una línea para el retorno del gas.

5. Períodos de no abastecimiento de combustible y movimientos dentro del puerto

El BFO deberá declarar si el buque de bunkering va a permanecer en el puerto (atrancado o en fondeo) y proporcionar al puerto la documentación que demuestre que la zona elegida es segura, que el acceso de terceros está restringido, que no origina ningún riesgo inaceptable y que existe un plan de emergencia, de acuerdo con los requisitos del ISPS.

En caso de suministro TTS se deberá analizar y proponer una ruta de acceso y zona de aparcamiento (si se requiriesen), en las cuales el tránsito y estacionamiento de los camiones cisterna se considere seguro. Se deberán proponer rutas alternativas y los movimientos deben hacerse en una secuencia que evite la presencia de múltiples proveedores en las rutas asignadas.

5.2 Conformidad de los equipos y certificados

Todos los equipos utilizados en la operación de abastecimiento de GNL deben estar certificados según normas internacionales u organismos de acreditación reconocidos.

- **Buque receptor:** deberá cumplir con el código IGF y la normativa de bandera que le sea de aplicación.
- **Buque de aprovisionamiento:** deberá cumplir con el código IGC y la normativa de bandera que le sea de aplicación.
- **Camión cisterna:**
 - Estar certificado según el código ADR y equipado con los equipos exigidos por el código.
 - Los tanques de GNL se certificarán según las normas ISO 1469-3 e ISO 2008-1. Los sistemas de combustible y transferencia de GNL (es decir, válvulas, reguladores de presión, tuberías de GNL, detector de incendios, etc.) se certificarán según la norma ISO/DIS 12614-13.
- **Tanque de almacenamiento de GNL:**
 - Los tanques a presión de GNL y sus componentes deben estar certificados según la Directiva Europea 2014/68.

- El tanque de almacenamiento de fondo plano de GNL y sus componentes deben estar certificados según la norma API 625/620 o NFPA 59A
- **Sistemas de transferencia de GNL:** Todos los componentes del sistema de transferencia se fabricarán para cumplir con los códigos IGF/IGC, según corresponda, y con las normas que se indican a continuación:
 - Mangueras: EN 1472-2 o EN 12434 o BS 4089
 - Acoplamientos de conexión y desconexión en seca para GNL: ISO 21593
 - Brida del colector: EN 1473-3/ISO 16904
 - Juntas giratorias: EN 1473-3/ISO 16904
 - Bridas: EN 1473-3/ASME B16.5
 - Rodamientos: EN 1473-3/ISO 16904
 - Acoplamiento de ruptura: EN 1473-3/ ISO 16904
 - Brazos de transferencia: EN 1473-3/ISO 16904
 - El BFO debe demostrar que todos los sistemas de transferencia de GNL van a estar adecuadamente soportados para operar sin exceder los límites de carga o flexión establecidos por los fabricantes de los equipos y, si es necesario, proporcionarán el soporte necesario de conformidad con la norma ISO 16904 o EN 1474-3.
 - En cada brazo de transferencia o manguera se instalará una brida de aislamiento que cumpla los requisitos aplicables de la Guía de Seguridad ISGOTT 5ª edición. En caso de suministro de TTS, el vehículo se conectará a un punto de puesta a tierra en el muelle de conformidad con los códigos eléctricos nacionales.
 - Además, de acuerdo con la sección 7 de la norma ISO 20519, el BFO deberá llevar a cabo o hacer que una organización competente realice un análisis de diseño del sistema de transferencia para confirmar y documentar la funcionalidad del sistema, los parámetros de funcionamiento para los que está diseñado el sistema de transferencia y si la carga o las tensiones generadas en el sistema de transferencia no superan las tensiones máximas admisibles establecidas en la norma EN-1474/ISO16904.
- **Sistemas de seguridad para el bunkering de GNL:**
 - Todos los sistemas de transferencia de GNL estarán equipados con un sistema de liberación de emergencia (ERS) y conectados a un sistema de parada de emergencia (ESD). En el caso de que los camiones no estén equipados con un ESD, la funcionalidad del ESD en cuanto a la monitorización, la detección de fugas y la iniciación de acciones de parada segura debe considerarse en las evaluaciones de riesgos (HAZID/HAZOPs) y reflejarse en el Procedimiento de Respuesta de Emergencia. El enlace del ESD y el ERS debe diseñarse de acuerdo con el capítulo 5.4 de la norma ISO 20519 y la regla de clase aplicable.
 - El medio de suministro y los buques receptores contarán con un enlace ESD para garantizar el funcionamiento coordinado de ambos sistemas.
 - Otros sistemas de seguridad deben estar cubiertos por el código de diseño o las reglas de clase aplicables (ADR, IGF, IGC, etc.).
- **Sistema de comunicaciones:**
 - Cumplimiento de ATEX para el sistema operado en Hazardous zone.
 - BFO debe contar con equipos de repuesto disponibles.
 - Los equipos para la comunicación no verbal deben ser robustos y fiables.

- **Equipo de protección personal y protección contra incendios:**
 - Los EPIs deberán tener el marcado CE y estar en buenas condiciones de funcionamiento.
 - El equipo de protección contra incendios requerido para la operación TTS deberá seguir las disposiciones del código ADR. O
 - El equipo de protección contra incendios requerido para la operación STS deberá seguir las disposiciones del código IGC.
 - El equipo de protección contra incendios requerido para el buque receptor deberá seguir las disposiciones del código IGF.

Todos los certificados de los equipos deben estar actualizados, y la APBA podría iniciar un procedimiento de revisión para confirmar que las certificaciones están en vigor o exigir los informes de auditoría externa del sistema de gestión de la BFO requeridos por las secciones 7, 8 y 9 de la norma ISO 20519, como se describe en el capítulo 11 de este documento.

Además de lo aquí expuesto se incluye en el Anexo 1 una lista detallada de todos los equipos y certificaciones asociadas con las que han de contar los operadores.

6 ANÁLISIS DE RIESGOS Y ZONAS DE CONTROL

Las evaluaciones de riesgos (RA) son necesarias para evaluar las zonas de control requeridas, las condiciones ambientales seguras, las medidas de mitigación y la idoneidad de realizar SIMOPS durante la operación.

Las normas ISO 20519 e ISO/TS 18683 establecen la obligatoriedad de realizar análisis de riesgos previos en los servicios de bunkering de GNL, dichos análisis podrán llevarse a cabo mediante una serie de técnicas disponibles que se detallan en este capítulo (QualRA (HAZID, HAZOP), QRA, FMECA, etc.).

Los estudios de evaluación de riesgos deben ser desarrollados por profesionales independientes en el campo de la seguridad y los riesgos del GNL, con experiencia reconocida y demostrada.

6.1 Criterios de riesgo de la Autoridad Portuaria

Los niveles de riesgo resultantes del RA deben ser acordes con los criterios de riesgo de la APBA, que se detallan a continuación:

Tabla. 6.1 Matriz de riesgos propuesta por la ISO/TS 18683 para la evaluación cualitativa de riesgos (QualRA). Fuente: ISO 17776

Consequence					Increasing probability			
Severity rating	People	Assets	Environment	Reputation	A	B	C	D
					Has occurred in E&P industry	Has occurred in operating company	Occurred several times a year in operating company	Occurred several times a year in location
0	Zero injury	Zero damage	Zero effect	Zero impact	Manage for continued improvement			
1	Slight injury	Slight damage	Slight effect	Slight impact				
2	Minor injury	Minor damage	Minor effect	Limited impact				
3	Major injury	Local damage	Local effect	Considerable impact	Incorporate risk-reducing measures	Fail to meet screening criteria		
4	Single fatality	Major damage	Major effect	Major national impact				
5	Multiple fatalities	Extensive damage	Massive effect	Major international impact				

Los criterios de aceptación del riesgo para la evaluación cuantitativa (QRA) del riesgo para el personal deben expresarse como riesgo individual anual (AIR) para los diferentes grupos de personal expuestos al riesgo. Los criterios de aceptación de RA de la ISO/TS 18683 se resumen en la tabla siguiente.

Tabla 6.2 ISO/TS 18683 Criterios de aceptación del riesgo para la QRA.

Table A.1 — Risk acceptance criteria

	Acceptance criteria	Comment
Individual risk 1 st party personnel	$AIR < 10^{-5}$	Applies to crew and bunkering personnel
Individual risk 2 nd party personnel	$AIR < 5 \cdot 10^{-6}$	Port personnel
Individual risk 3 rd party personnel	$AIR < 10^{-6}$	General public without involvement in the activity

6.2 Técnicas de análisis de riesgos

La APBA solicitará un QualRA para cada operación al BFO y también podría solicitar un análisis cuantitativo (QRA o ACR), aunque podría ser requerido en otras situaciones como:

- El abastecimiento de combustible no es de tipo estándar (PTS, STS o STS) como se define en la norma ISO/TS 18683.
- Está previsto que se lleven a cabo operaciones simultáneas (SIMOPS) junto con el abastecimiento de GNL en *Hazardous Zones* -ver capítulo 7-.
- Se pretende una reducción de la *Safety Zone*, basada en los datos probabilísticos y de consecuencias para el lugar específico de abastecimiento de GNL.
- El diseño, las disposiciones y las operaciones difieren de las orientaciones dadas en la norma ISO/TS 18683 o en la IACS Rec.142.
- Se introducen elementos de automatización para reducir significativamente la intervención humana en las operaciones (vinculadas al análisis del sistema).

En ambos casos, estos elementos deben considerarse claves fundamentales para una adecuada evaluación de la viabilidad derivada de una evaluación de riesgos:

- Representación adecuada de la instalación y operación de abastecimiento de GNL en la evaluación de riesgos.
- Composición del equipo de AR (experiencia, competencia demostrada, número de participantes)
- Número de escenarios de riesgo diferentes considerados (incluyendo el ámbito completo de las operaciones).

En caso de que BFO emplee componentes novedosos, hechos a medida o no estándar (por ejemplo, colectores hechos a medida para MTTS) en las operaciones de abastecimiento de combustible, debería exigirse un FMECA para identificar posibles fallos que pudieran dar lugar a niveles de riesgo inaceptables.

En el caso de la concesión de licencias de TTS, el BFO también debe identificar los peligros asociados al transporte dentro del sistema de viales del puerto, abordando como mínimo:

- La seguridad del transporte terrestre dentro del sistema portuario
- El número de camiones necesarios para completar las operaciones específicas de TTS y las instalaciones de aparcamiento seguras disponibles en el muelle propuesto donde tendrá lugar el TTS.
- Que se ha abordado el posible impacto de las operaciones de camiones en las operaciones simultáneas (SIMOPS).

- Procedimientos adecuados de respuesta a emergencias y su integración con los de la APBA, para que esta involucre cualquier apoyo de emergencia externo (bomberos, grúas móviles, etc.) que pudiera requerir ser movilizado en caso de emergencia.
- Garantizar que la ruta de los camiones dentro del puerto se decidirá de acuerdo con las normas de tráfico establecidas por la AP.

Los informes de análisis de riesgos deben seguir las recomendaciones y la estructura propuestas por la norma ISO/TS 18683 para los análisis HAZID y QRA y la propuesta por la Rec. 142 de IACS para los análisis HAZOP.

Los informes de análisis de riesgos deben incluir una propuesta de zonas de control y un plan de medidas de mitigación.

6.3 Zonas de control

La evaluación de las zonas de control debe ser realizada por los BFO junto con las evaluaciones de riesgo (RA) y su aprobación corresponderá a la APBA y en el caso de que estas pudieran afectar a la zona marítima también la Capitanía Marítima de Algeciras.

Tabla 6.3 Funciones recomendadas en las zonas de control.

	Calculate/Determine	Plan	Approve	Implement	Control
<u>Hazardous Zone</u>	BFO + RSO	N/A	APBA for the bunkering interface (Hazardous Zones on the ship side approved as per Ship Certification/Flag approval)	BFO + RSO	BFO + RSO
<u>Safety Zone</u>	BFO + RSO + TO	BFO + RSO + TO	PA	BFO with APBA support	BFO
<u>Security Zone</u>	BFO/ BFO + TO	BFO/ BFO + TO	PA	BFO/ BFO + TO with APBA support	BFO/ BFO + TO

El BFO debe proporcionar a la APBA, junto con el RA, una propuesta de zona de control que incluya al menos:

- Identificación de las Zonas de Control en diagramas/planos adecuados, donde se representa todo el sistema de bunkering de GNL, incluyendo los elementos de infraestructura circundantes.

- También deben identificarse claramente las áreas cercanas a la *Safety zone*, en particular la existencia de *Hazardous zones*, áreas pobladas, fuentes potenciales de ignición y puntos de atrapamiento de gas.
- Otras *Safety zones* aprobada, por ejemplo, como resultado de un análisis de localizaciones preliminar que pudiera realizar la APBA.
- Informe justificativo de los cálculos realizados, indicando la metodología y las hipótesis consideradas.
- Elementos necesarios para la señalización de las Zonas de Control y el control de acceso.

6.1.1 Hazardous zone

Las zonas peligrosas dictarán las especificaciones de los equipos eléctricos (los equipos de esta zona deben tener la certificación ATEX) y definirán las áreas en las que puede haber otros peligros (como la asfixia, por agotamiento del oxígeno o por baja temperatura / criogenia).

- Los cálculos de las zonas peligrosas deben hacerse de acuerdo con:
 - IEC 60079-10-1:2015 Parte 10-1 para el sistema de transferencia
 - Código IGF 12.5 para el buque receptor.
 - Código IGC 1.2.24. para buque/barcaza de abastecimiento de combustible
- Las zonas peligrosas deben ser definidas para todos los componentes de la cadena de suministro de GNL por sus respectivos propietarios, siendo responsabilidad de BFO comprobar y confirmar la compatibilidad de las múltiples zonas peligrosas entre ellos.
- Debe detallarse cómo va a garantizar el BFO que cualquier equipo o personal no genere fuentes de ignición dentro de las *Hazardous Zones*.

6.1.2 Safety zone

La *Safety zone* es de carácter temporal, sólo está presente durante el abastecimiento y puede extenderse más allá de los medios implicados en el suministro.

La propuesta de *Safety zone* del BFO tiene que ser aprobada por la APBA, y debe tener en cuenta:

- Referencias normativas a seguir: ISO/TS 18863 e ISO 20519.
- La *Safety zone* nunca debe ser menor que la *Hazardous zone*, los requisitos específicos del puerto o las normas nacionales/regulación de seguridad potencialmente aplicables.
- El TO deberá revisar, acordar y aceptar la distancia de seguridad y las estrategias de mitigación proporcionadas por la BFO como resultado del RA. La revisión de la propuesta evaluará la idoneidad de la zona de abastecimiento de combustible propuesta en función del equipo de la terminal, el procedimiento operativo y la proximidad del personal y el público.
- Una vez definida la zona, el BFO establecerá los medios necesarios para limitar el acceso a la zona sólo al personal autorizado, utilizando vallas/barreras y/o personal de seguridad debidamente formado.

- Antes de las operaciones, debe realizarse una confirmación de los parámetros de abastecimiento de GNL y de las salvaguardias consideradas en la definición de la zona de seguridad.

La *Safety Zone* aplicable podría ser establecida por la BFO de dos maneras diferentes:

1. **Enfoque determinista/cualitativo:** como resultado del análisis QualRA realizado por BFO.
 - Este cálculo debe basarse en el cálculo de la distancia al LFL (límite inferior de inflamabilidad) para una liberación de gas máxima definida de forma conservadora como parte del HAZID.
 - La recomendación de la APBA es utilizar la metodología de cálculo de la Zona de Seguridad desarrollada por el SGMF: El modelo de cálculo llamado BASIL se utiliza para estimar el tamaño de la *Safety zone* basándose en la extensión de la nube de gas al 100% del LFL. Esta metodología permite estimar de forma conservadora las dimensiones de la Zona de Seguridad para una amplia gama de configuraciones de bunkering, caudales y ubicaciones.
2. **Enfoque probabilístico/cuantitativo (*Risk-based approach*):** El análisis QRA puede utilizarse si el enfoque determinista da lugar a distancias demasiado grandes. Cuando la determinación de una zona de seguridad se apoye en cálculos computacionales, los BFOs tendrán especial consideración a la representatividad del modelo, no sólo para las condiciones locales (condiciones de contorno, viento, temperatura) sino también para los parámetros de la operación de bunkering de GNL (caudal, presión de transferencia, ubicación de la línea de bunkering).

6.1.3 *Security Zone* y zona de exclusión marítima

Tal y como indican las normas ISO 20519 e ISO/TS 18683, debe implementarse una zona de vigilancia y seguridad como medio para proteger la *Safety Zone* de invasiones, fuentes de ignición y otros peligros potenciales.

El BFO propondrá una *Security Zone* que refleje el conocimiento de la situación de la zona portuaria basándose en los elementos aportados por todas las partes implicadas. El TO o la APBA según proceda validará esta propuesta y acordará un plan de implementación junto con el BFO.

Deberían considerarse al menos las siguientes actividades:

- Otros buques que pasen por las proximidades del lugar de abastecimiento de combustible.
- Barcos atracados en posición cercana
- El tráfico rodado circundante, las plantas industriales, las fábricas y las instalaciones públicas, incluidos los restaurantes, los centros comerciales y otros comercios.
- Movimiento de vehículos dentro de la zona portuaria
- Drones
- Grúas y otras operaciones de carga y descarga
- Obras de construcción y mantenimiento
- Trabajos en las cajas de distribución/empalme de electricidad
- Actividades e infraestructuras de servicios públicos y telecomunicaciones.

La *Security zone* no debe ser inferior a la *Safety zone*.

La *Security zone* debe ser controlada por el TO en el caso de la terminal privada o el BFO en los muelles públicos, ya sea por medio de barreras físicas o por medio de comunicaciones con todos los puntos de contacto/coordinadores responsables involucrados en las actividades portuarias, asegurando la alerta temprana y la difusión de la alarma en caso de cualquier problema con la operación.

La implantación de la *Security zone* no debe interrumpir la actividad normal del Puerto.

Las comunicaciones con la APBA se establecerán según las indicaciones del Anexo 4.3

6.1.3.1 Zona de exclusión marítima

Las zonas de exclusión marítima serán aprobadas por la Capitanía Marítima de Algeciras y la APBA y gestionadas por la APBA estableciendo comunicaciones con todos los puntos de contacto/coordinadores responsables involucrados en las actividades portuarias, difundiendo la ubicación de la operación de bunkering que debe ser conocida por otros buques, monitoreando y asegurando la alerta temprana y la difusión de alarmas en caso de cualquier problema con la operación. No obstante, el BFO debe prestar atención a los buques cercanos y comunicar a la APBA cualquier situación que pueda ser potencialmente peligrosa.

El BFO debe señalizar claramente el buque de aprovisionamiento con la señal de “GNL” que alerte a los buques que pasen cerca.

El BFO debe supervisar el respeto de la zona de exclusión marina, alertando al control de tráfico de la APBA de cualquier incidente que pueda ocurrir.

Las comunicaciones con la APBA se establecerán según las indicaciones del Anexo 4.3

7 OPERACIONES SIMULTÁNEAS (SIMOPS)

El BFO debe evaluar cada SIMOPS de forma específica e individual presentando un informe describiéndola, evaluando los riesgos de las posibles interacciones entre la operación y el bunkering de GNL y proponiendo un plan de contingencia.

El BFO deberá demostrar que los niveles de riesgo de la SIMOP analizada se ajustan a los criterios de riesgo establecidos por la APBA en el punto 6.1, a la metodología general descrita en el punto 6.2 y a las recomendaciones de las siguientes referencias: *LGC NCOE 01-2017 Recommended Process For Analyzing Risk Of Simultaneous Operations (SIMOPS) During Liquefied Natural Gas (LNG) Bunkering*, *EMSA Guidance for LNG Bunkering* y la guía *SGMF: SIMOPS during LNG bunkering*.

Cualquier operación de suministro que implique SIMOPS deberá realizarse con el acuerdo explícito de todas las partes implicadas

Debería designarse un supervisor de SIMOPS para garantizar una adecuada coordinación de las partes implicadas, una comunicación fluida y la difusión de alarmas a todos los actores implicados en la operación de una manera ágil. De este modo, el BFO-PIC y el RSO-PIC quedarían liberados de las responsabilidades referente a la coordinación del SIMOPS y podrán centrarse exclusivamente en el control de la operación de bunkering. El supervisor del SIMOPS gestionaría las comunicaciones con todos los operadores que participan en la SIMOP y la difusión de las alarmas.

De manera general los principales condicionantes para la realización de SIMOPS en función del tipo de operación portuaria son:

- Portacontenedores:

En buques Portacontenedores, para evitar el riesgo de caída de un contenedor sobre los equipos de suministro, se limita la manipulación de contenedores en la última fila (en inglés, *row*) exterior lado mar en todas las bahías (en inglés, *bay*) que quedan dentro de la proyección vertical de la eslora del buque suministrador, en el caso STS. En el caso de que se diera el suministro TTS o PTS, se limita a la última fila de contenedores (en inglés, *row*) exterior lado tierra en todas las bahías (en inglés, *bay*) que quedan dentro de la proyección vertical de la zona de seguridad. En caso de que se pretendan manipular los contenedores de esta última fila afectada por la prohibición, se deberá presentar un ACR que justifique que el riesgo de la operativa es aceptable.

Además, queda prohibido el movimiento de cargas elevadas por encima de la zona de ubicación de la operación de suministro.

- Embarque y desembarque de pasajeros:

El embarque y desembarque de pasajeros, simultáneamente con la operación de bunkering de GNL, no se autorizará salvo circunstancias excepcionales y requerirá un análisis exhaustivo en conjunto con la AP.

8 COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES

Con carácter general, la coordinación de actividades empresariales se llevará a cabo entre todas las partes implicadas, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, y el Real Decreto 171/2004 sobre coordinación de actividades empresariales por el que se desarrolla el mismo, así como la normativa específica en materia de protección de buques e instalaciones portuarias.

En aplicación del artículo 65 del TRLEPMM, la responsabilidad en la coordinación de actividades empresariales recaerá en:

- En cualquier espacio concesionado o autorizado recaerá sobre el titular de dicho emplazamiento.
- En el resto de los espacios, esta recaerá el consignatario que actúe en representación del armador

El empresario titular del centro de trabajo tiene la responsabilidad de:

- Informará a la APBA de la posible existencia en sus instalaciones o actividades de riesgos que pudieran proyectarse sobre terceros. En caso de existir estos riesgos, el prestador habrá de informar igualmente a la APBA sobre las medidas a adoptar para el control de los mismos.
- Remitir un documento de riesgos proyectados (DRP) junto con la notificación de la operación, de acuerdo con el de Plan de Coordinación de Actividades Empresariales de la APBA. Revisión 2 de mayo de 2015. Esta comunicación se formalizará como un componente de la Notificación de las operaciones que se detalla en el punto 13 de esta instrucción.
- Contactar con la Oficina de Coordinación de la APBA (OCAE-APBA), con carácter previo al inicio de la actividad, con el objeto de regular las actuaciones a desarrollar en materia de coordinación de actividades empresariales desde el punto de vista preventivo.
- Deberá contactar con la OCAE-APBA para comunicar cualquier accidente ocurrido durante el desarrollo de la actividad objeto del servicio, incluso cuando no se produzcan víctimas, procediendo a realizar un informe de investigación en el que se reflejen las causas originarias del accidente y las medidas preventivas adoptadas, así como las situaciones de riesgo que pudieran detectarse en el desarrollo de su actividad y que no hayan sido detectadas previamente.
- En caso de subcontratación de empresa externa, con carácter previo al inicio de los trabajos, la empresa prestadora deberá documentar el cumplimiento de todos los requisitos en materia de prevención de riesgos laborales según se ha definido anteriormente.

Todas las operaciones estarán amparadas por una Autorización aprobada por la Autoridad Portuaria que ha sido suscrita por las partes implicadas

9 OPERACIONES DE BUNKERING EN FONDEO

La APBA llevará a cabo un análisis preliminar para establecer las posibles ubicaciones y condiciones de seguridad para realizar el bunkering de GNL en las zonas de fondeo de la APBA. Estos análisis establecerán un procedimiento predefinido para realizar las operaciones en los fondeaderos, reduciendo el tiempo de tramitación de las autorizaciones y favoreciendo operaciones a buques que operan en mercados tipo *tramp*. Mientras tanto, las operaciones en el fondeadero pueden ser autorizadas siguiendo las prescripciones incluidas en esta guía.

10 CONDICIONES LIMITE METEOROLÓGICAS

Las condiciones limite meteorológicas se refieren a un rango limitado de parámetros en los que las operaciones serán seguras y los equipos no operan fuera de sus límites de diseño. Estas condiciones son evaluadas por los BFO durante el proceso de RA junto con el cálculo de las zonas de control.

Ninguna operación de abastecimiento de combustible debe iniciarse o reanudarse cuando las condiciones locales estén fuera de los márgenes operativos.

Debe establecerse un procedimiento de comunicación entre la APBA y la BFO desde que éste notifica la operación hasta que ésta finaliza, con el fin de mantener informado al personal implicado en la operación sobre las condiciones locales que pueden dar lugar a condiciones limite que deben tenerse en cuenta en las operaciones de bunkering de GNL.

11 PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS (ERP)

Tal y como se detalla en el pliego de este servicio, el BFO debe contar con un plan de respuesta a emergencias propio (de ahora en adelante ERP) desde el momento de la concesión de la licencia hasta su conclusión redactado de acuerdo al RD 393/2007.

No obstante, dado el carácter particular del servicio de suministro de GNL como combustible marino y teniendo en consideración las indicaciones de la guía EMSA sobre sistemas de emergencia para el bunkering de GNL, la obtención de una Autorización requerirá concretar ciertos aspectos relativos a la coordinación en respuesta a emergencias, una vez se conoce la localización concreta y el buque receptor del combustible. Estos son:

- Se deberá comprobar que el plan considera los procedimientos de emergencia del sistema de gestión de la seguridad del buque receptor (ISM) de acuerdo con los requisitos del código IGF
- Se especificarán los medios contra emergencias de los que dispone el buque receptor
- Se especificarán los mecanismos de comunicación de alarmas y las personas de contacto en el buque receptor en caso de emergencia.
- Se añadirán las disposiciones específicas o extraordinarias para limitar los riesgos para las personas que se encuentren en el lugar que correspondan, incluyendo la forma en que se darán las advertencias y las medidas que se espera que tomen las personas al recibir una advertencia.
- Se añadirán las disposiciones específicas o extraordinarias para prestar asistencia en las acciones de mitigación fuera del sitio que correspondan.

El buque receptor habrá de conocer en detalle el ERP del BFO y estar de acuerdo con su contenido.

Cada parte implicada en la operación debe tener un procedimiento de notificación de incidentes, accidentes o emergencias. Según el modo de suministro los procedimientos son:

- Para las operaciones TTS, el reglamento ADR especifica en el apartado 1.8.5 los requisitos de notificación/información de incidentes.
- Para las terminales de GNL, la directiva SEVESO especifica la información necesaria para la notificación de incidentes.
- En el caso de los buques, tanto los datos de recepción como los de suministro deben enviarse a las Administraciones de bandera y del puerto, y tras la investigación, el Estado de bandera debe enviarlos al sistema GISIS de la OMI.
- Asimismo, la Directiva 2009/18/CE establece la obligación de proporcionar información sobre siniestros marítimos a nivel europeo a través de la Plataforma Europea de Información sobre Siniestros Marítimos (EMCIP).

12 SISTEMAS DE GESTIÓN

El BFO debe demostrar que incluye la conformidad con la ISO 20519 como un objetivo de gestión en sus sistemas. Siendo los sistemas que se pueden utilizar ISO 9001, ISO 14001, ISM, ISO/TS 29001 y API Spec Q1.

El BFO debe demostrar que existe un conjunto adecuado de medidas para mitigar la liberación de gas natural a la atmósfera, adecuadamente identificadas en los procedimientos de operación - capítulo 5.1-. El BFO debe expresar la eliminación de cualquier venteo a la atmósfera como un objetivo en un sistema de gestión ambiental pertinente.

13 NOTIFICACIÓN DE LAS OPERACIONES A LA AUTORIDAD PORTUARIA

El BFO avisará previamente de cada operación de bunkering que pretenda realizar a la Autoridad Portuaria de Algeciras con al menos 24 horas de antelación según las indicaciones recogidas en el Anexo 4.3.

Las siguientes condiciones deben incluirse en la presentación para ser verificadas, y todas deben cumplirse:

- 1) La operación cuenta con una Autorización de operación activa, concedida a un BFO correctamente licenciado. El BFO proporcionará al personal de la APBA que reciba las notificaciones un resumen de la autorización vigente para que compruebe la notificación. La información que maneje el personal que valide una notificación será clara y directa, sin lugar a discrepancias. En caso de que la BFO tenga previsto cambiar alguna de las condiciones autorizadas, no deberá utilizar el canal de notificación, deberá solicitar un cambio de autorización con tiempo suficiente para su aprobación.
- 2) Todas las funciones y los medios de abastecimiento de combustible están claramente identificados y se proporcionan medios de contacto para cada parte.
- 3) La operación se llevará a cabo dentro de los límites meteorológicos establecidos en la autorización y en este documento - capítulo 9 -. Se comprobarán las condiciones meteorológicas y marítimas para las horas siguientes para asegurar que se cumplen las condiciones.
- 4) Las condiciones de tráfico previstas no impiden la ejecución segura del servicio. Se controlarían los movimientos portuarios, el dragado, los trabajos de mantenimiento o cualquier otra actividad incompatible con las operaciones de bunkering.
- 5) Documento de riesgos proyectados, de acuerdo con el Plan de Coordinación de Actividades Empresariales de la APBA. Revisión 2 de mayo de 2015.
- 6) En caso de SIMOPS: se contará con la aprobación de la APBA, se proporcionará un detalle de las medidas especiales a considerar y del personal designado para las comunicaciones relacionadas con el SIMOPS.

Eventualmente, la APBA podría denegar la operación o proponer una hora de inicio alternativa en base a la revisión de las condiciones mencionadas.

14 ENTREGA DE INFORMACIÓN DE LA ACTIVIDAD

Una vez finalizada la operación de bunkering, se presentará a la Autoridad Portuaria una copia de las listas de comprobación cumplimentadas y firmadas por todas las partes implicadas.

Cada mes, el BFO debe enviar a la APBA un registro de los servicios realizados con al menos la siguiente información por servicio:

- Id de las escalas suministradas
- Fecha y hora de la solicitud de la operación
- Fecha y hora de inicio de la operación
- Fecha y hora de finalización de la operación
- Nombre, pabellón y GT del buque
- Volumen y energía suministrada
- Velocidad media de bombeo
- Incidentes durante la operación, si hubieran sucedido
- Albarán de entrega del GNL suministrado, según el anexo IGF, o la norma ISO 23306:2020

ANEXOS

Anexo 1 Lista de componentes y certificados

1 Certificación de equipos bunkering TTS

Tipo de información	Normas aplicables, reglas de clase, reglamentos	Rol	
		Clase, organismos acreditados	Autoridad Portuaria
1. Camión cisterna de GNL	-Acuerdo de la UE sobre el transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera -Normas ISO		
1.1 Depósito de GNL	ISO 1496-3 - 1 Contenedores para líquidos, gas ISO 20088-1 Resistencia a las salpicaduras criogénicas de los materiales aislantes		
1.2 Sistema de combustible y transferencia de GNL	ISO/DIS 12614 Componentes del sistema de GNL para vehículos de carretera		
Rendimiento y métodos de prueba generales	ISO/DIS 12614-2		
Válvulas de retención	ISO/DIS 12614-3	Evaluación realizada por un organismo de acreditación reconocido (por ejemplo, TUV, UL)	La Autoridad Portuaria podrá auditar los registros de la revisión independiente, las pruebas del tanque de GNL y el sistema de abastecimiento de combustible realizadas por organismos independientes y acreditados y sociedades de clasificación
Válvulas manuales	ISO/DIS 12614-4		
Manómetros para depósitos	ISO/DIS 12614-5		
Regulador de sobrepresión	ISO/DIS 12614-6		
Válvula de alivio de presión	ISO/DIS 12614-7		
Válvula de exceso de flujo	ISO/DIS 12614-8		
Carcasa estanca al gas y manguera de ventilación	ISO/DIS 12614-9		
Tuberías para GNL y vapores	ISO/DIS 12614-10		
Accesorios	ISO/DIS 12614-11		
Regulador de presión	ISO/DIS 12614-13		
Indicador de nivel de GNL de presión diferencial	ISO/DIS 12614-14	-Sociedad de Clasificación a través de su Esquema de Aprobación de Tipo	
Medidor de nivel de capacitancia	ISO/DIS 12614-15		
Intercambiador de calor (vaporizador, unidad de acumulación de presión)	ISO/DIS 12614-16		
Detector de incendios	ISO/DIS 12614-17		
Detector de gas	ISO/DIS 12614-17		
Sensor de temperatura	ISO/DIS 12614-18		

2 Certificación de equipos para bunkering STS

Tipo de información	Normas aplicables, reglas de clase, reglamentos	Rol	
		Clase, organismos acreditados	Autoridad Portuaria
2. Abastecimiento de GNL Barcaza, buque	Reglas de clase para el transporte de gases licuados a granel, Código Internacional de Gaseros IGC		
2.1 Tanque de almacenamiento de GNL	Reglas de clase, IGC Capítulos 4, 6		
Aislamiento de tanques de GNL	Reglas de la clase, capítulos 4 y 9 del IGC	Las aprobaciones de los componentes son realizadas por la Sociedad de Clasificación a través del Esquema de Aprobación de Tipo.	La Autoridad Portuaria podrá auditar los registros (evaluación del diseño, certificado de clase, registros de pruebas) del trabajo realizado por las Sociedades de Clasificación
Doble barrera del tanque de GNL	Reglas de clase, IGC Capítulo 4		
Válvula(s) de alivio de presión	Reglas de clase, IGC Capítulos 8, 15 ISO 18154		
Terminación de la ventilación	Reglas de la clase, capítulo 8 del IGC		
2.2. Sistema de transferencia de combustible de GNL			
Bombas de GNL (suministro, pulverización/recirculación)	Reglas de clase, IGC Capítulos 5,7	-Revisión del sistema a través de la evaluación del diseño.	
Compresores de vapor	Reglas de clase, IGC Capítulos 5,7		
Sistema de licuefacción	Reglas de clase, IGC Capítulo 7		
Oxidantes térmicos	Reglas de clase, IGC Capítulo 7		
Protección al vacío	Reglas de la clase, capítulo 8 del IGC		
Sistema de gas inerte	Reglas de la clase, capítulo 8 del IGC	- Dimensionamiento, trabajo de verificación de la capacidad mediante requisitos empíricos en Rules	
Intercambiadores de calor (unidades de acumulación de presión, vaporizadores)	Reglas de clase, IGC Capítulo 7		
Válvulas de aislamiento (manuales, con mando a distancia)	Reglas de clase, IGC Capítulos 5,7		
Válvulas de alivio	Reglas de clase, IGC Capítulo 5		
Sensores de presión	Reglas de la clase, capítulo 13 del IGC		
Sensores de temperatura	Reglas de la clase, capítulo 13 del IGC	-Asistencia y evaluación de diferentes pruebas de verificación y validación	
Indicadores de nivel del depósito	Reglas de la clase, capítulo 13 del IGC		
Accesorios	Reglas de la clase, capítulos 4,5,7 del IGC		
Tuberías de GNL y vapores	Reglas de clase, IGC Capítulos 5,7		

Detectores de gas	Reglas de la clase, capítulo 13 del IGC
Detectores de temperatura de vertido	Reglas de la clase, capítulo 13 del IGC
Detección de incendios	Reglas de la clase, capítulo 11 del IGC
Lucha contra el fuego	Reglas de la clase, capítulo 11 del IGC
Sistema de seguridad ESD	Reglas de clase, IGC Capítulos 6, 18
Clasificación de zonas peligrosas	Reglas de clase, capítulos 3 y 18 del IGC

3 Certificación de equipos para el abastecimiento de combustible PTS

Tipo de información	Normas aplicables, reglas de clase, reglamentos	Autoridad de aprobación	
		Organismos acreditados	Autoridad Portuaria / Autoridad regional
3. Tanque de almacenamiento de GNL (bunkering de GNL de tubería a barco)	Normas ISO, normas norteamericanas como NFPA 59A, API 625/620		
3.1 Tanque de almacenamiento de GNL	Norma ISO/AWI TR 18624 sobre diseño y pruebas de tanques de almacenamiento de GNL		
Aislamiento de tanques de GNL			
Doble barrera del tanque de GNL			
Válvula(s) de alivio de presión	Norma NFPA 59A para la producción, el almacenamiento y la manipulación de gas natural licuado (GNL)		
Terminación de la ventilación	Sistemas de tanques API 625/620 para el almacenamiento de gas licuado refrigerado		
3.2. Sistema de transferencia de combustible de GNL			
Bombas de GNL (suministro, pulverización/recirculación)	NFPA 59A		
Compresores de vapor	NFPA 59A		
Sistema de licuefacción	NFPA 59A		
Oxidantes térmicos	NFPA 59A		
Recondensadores	NFPA 59A		
Protección al vacío	NFPA 59A		
Sistema de gas inerte	NFPA 59A		
Intercambiadores de calor (unidades de acumulación de presión, vaporizadores)	NFPA 59A		
Válvulas de aislamiento (manuales, con mando a distancia)	NFPA 59A, API 625/620		
Válvulas de alivio	NFPA 59 ISO 21013 Servicio criogénico de alivio de presión		
Sensores de presión	NFPA 59A, API 625/620		
Sensores de temperatura	NFPA 59A, API 625/620		
Indicadores de nivel del depósito	NFPA 59A, API 625/620		
Accesorios	NFPA 59A, API 625/620		
Tuberías para GNL y vapores	NFPA 59A, API 625/620		
Detectores de gas	NFPA 59A,		

Las homologaciones de componentes y equipos pueden ser realizadas por organismos de acreditación reconocidos, como TUV.

Revisión del sistema de transferencia de GNL por parte de la Autoridad Portuaria en colaboración con otras autoridades nacionales y regionales y con PYMES reconocidas en materia de seguridad del GNL.

-dado que las instalaciones fijas de tanques de GNL serán en su mayoría superiores a 50 toneladas (110m3) y probablemente superen las 200 toneladas (440 m3), la revisión de la seguridad de dichas instalaciones debe cubrir los requisitos de la directiva Seveso III.

Detección de incendios	NFPA 59A
Detectores de temperatura de vertido	NFPA 59A, API 625/620
Lucha contra el fuego	NFPA 59 A
Sistema de seguridad ESD	NFPA 59A,
Clasificación de zonas peligrosas	IEC 60079:10

4 Certificación del equipo del buque receptor

Tipo de información	Normas aplicables, reglas de clase, reglamentos	Rol	
		Clase, organismos acreditados	Autoridad Portuaria
Barco a gas (Recepción de buques de GNL)	Reglas de clase para buques que utilizan gases como combustible, IGF		
4.1 Tanque de almacenamiento de GNL	Reglas de clase, IGF Capítulo 6		
Aislamiento de tanques de GNL	Reglas de clase, IGF Capítulo 6		
Doble barrera del tanque de GNL	Reglas de clase, IGF Capítulo 6		
Válvula(s) de alivio de presión	Reglas de clase, IGF Capítulo 6 ISO 18154		
Terminación de la ventilación	Reglas de clase, capítulos 6,12 del IGF	-Las homologaciones de los componentes son realizadas por la Sociedad de Clasificación a través del Esquema de Aprobación de Tipo.	La Autoridad Portuaria podrá auditar los registros (evaluación del diseño, certificado de clase, registros de pruebas) del trabajo realizado por las sociedades de clasificación
4.2. Sistema de recepción de combustible GNL			
Bombas de GNL (suministro, pulverización/recirculación)	Reglas de clase, IGF Capítulo 9		
Compresores de vapor	Reglas de clase, IGF Capítulo 9		
Sistema de licuefacción	Reglas de clase, IGF Capítulo 6		
Oxidantes térmicos	Reglas de clase, IGF Capítulo 6		
Sistema de gas inerte	Reglas de clase, capítulos 6,8 del IGF	-Revisión del sistema a través de la evaluación del diseño.	
Intercambiadores de calor (unidades de acumulación de presión, vaporizadores)	Reglas de clase, IGF Capítulo 6		
Válvulas de aislamiento (manuales, con mando a distancia)	Reglas de clase, capítulos 6,7,8 del IGF	- Dimensionamiento, trabajo de verificación de la capacidad mediante requisitos empíricos en Rules	
Válvulas de alivio	Reglas de clase, IGF Capítulo 6		
Sensores de presión	Reglas de clase, capítulos 6,15 del IGF		
Sensores de temperatura	Reglas de clase, IGF Capítulo 6,8,15		
Indicadores de nivel del depósito	Reglas de la clase, capítulo 13 de la IGF		
Accesorios	Reglas de clase, IGF Capítulo 6		
Tuberías de GNL y vapores	Reglas de clase, IGF Capítulos 5,7		
Detectores de gas	Reglas de la clase, capítulo 13 de la IGF		
Detectores de temperatura de vertido	Reglas de la clase, capítulo 13 de la IGF		
Sistema de seguridad ESD	Reglas de clase, IGF Capítulos 6, 18		
Clasificación de zonas peligrosas	Reglas de clase, capítulos 3 y 18 de la IGF	-Asistencia y evaluación de diferentes pruebas de verificación y validación	

5 Certificación de equipos para los componentes del sistema de transferencia de GNL

Tipo de información	Normas aplicables, reglas de clase, reglamentos y directrices	Rol	
		Clase, organismos acreditados	Autoridad Portuaria
5. Transferencia de GNL (bunkering) y sistema de seguridad	Normas de clase, ISO, IEC, NFPA		
5.1 Componentes de la transferencia			
Manguera criogénica	EN 1474-2, EN 12434		
Brida del colector	EN 1474-3		
Acoplamiento en seco, conexión rápida, acoplamiento de desconexión	ISO 18683 ISO 21593		
Brazo de carga	EN 1474-3	Las aprobaciones de los componentes son realizadas por la Sociedad de Clasificación a través del Esquema de Aprobación de Tipo.	La Autoridad Portuaria podrá auditar los registros (evaluación del diseño, certificado de clase, registros de pruebas) del trabajo realizado por las sociedades de clasificación y los organismos de acreditación
Articulación giratoria	EN 1474-3		
Rodamiento	EN 1474-3		
Integración de componentes y equipos de transferencia de GNL	Normas de clasificación Código IGC Guías SIGTTO Guías del SGMF EN 1474 EN ISO 28460 NFPA 59A		
5.2 Componentes de seguridad		-Las homologaciones de componentes y equipos pueden ser realizadas por organismos de acreditación reconocidos, como el TUV.	
Purga de nitrógeno	Reglas de clase, IGC, Código IGF		
Válvulas de cierre de emergencia	Reglas de clase, IGC, Código IGF		
Acoplamiento de liberación de emergencia	EN ISO 20519		
Válvulas de alivio de presión	Reglas de clase, IGC, Código IGF		
Acoplamiento motorizado de liberación de emergencia (PERC)	**Diseños propios - Debe exigirse el FMECA si el PERC no es revisado por la clase u otros organismos acreditados.	-Revisión del sistema a través de la evaluación del diseño de la sociedad de clase.	
Detección de gases	Reglas de clase, IGC, Código IGF		
Detección de incendios	Reglas de clase, IGC, Código IGF		
Sistema de parada de emergencia	EN ISO 20519, SIGTTO		
Clasificación de zonas peligrosas	Reglas de clase, IGC, Código IGF, ES 60079:10		
Lucha contra el fuego	Código IGC y IGF ISO 7203-1,2,3 NFPA 59A		

Anexo 2 Procedimientos y compatibilidad del buque receptor

1 Procedimientos de evaluación de la compatibilidad previos al abastecimiento de combustible

- Lista de comprobación de la compatibilidad de las conexiones mecánicas y eléctricas entre el colector del buque receptor y el sistema de transferencia empleado por el proveedor de combustible.
- Lista de comprobación de la compatibilidad de los sistemas de control y seguridad de la transferencia de GNL (ESD).
- Lista de comprobación para llevar a cabo el enfriamiento del tanque receptor de GNL y sus tuberías de bunkering de GNL.
- Plan de amarre
- Calado de llegada, francobordo del buque receptor, incluida la altura de la estación de carga sobre la línea de flotación.
- Estimación de la diferencia de altura entre los colectores de suministro y recepción de GNL para la configuración del sistema de transferencia de GNL.
- Evaluación de las condiciones meteorológicas locales.
- Identificación y confirmación de la disponibilidad de personal de abastecimiento de GNL debidamente cualificado.

2 Zona de seguridad, implementación de la zona de seguridad, prueba de los sistemas de seguridad y ESD y procedimientos de notificación a la autoridad

- Lista de comprobación que confirme la *Safety zone* correcta basada en el peor escenario de fugas. Esto debería incluir características agravantes (por ejemplo, terreno inclinado) y atenuantes (por ejemplo, bandejas de goteo, fajas).
- Instrucciones y lista de comprobación sobre la implantación de la *Safety zone*, incluida la colocación de barreras y la asignación de personal de seguridad.
- Listas de comprobación y registros actualizados de las inspecciones y pruebas periódicas de los detectores de gas, los detectores de incendios y las alarmas del sistema (es decir, de acuerdo con los manuales de mantenimiento del OEM).
- Instrucciones para probar el mecanismo de liberación del acoplamiento de liberación de emergencia motorizado PERC, incluida su conexión con el sistema de parada de emergencia ESD. Los procedimientos de prueba deben confirmar que el acoplamiento de liberación y su iniciación de la ESD son operativos.
- Lista de inventario del equipo de protección del personal (EPP) para todo el personal de abastecimiento de combustible
- Protocolo acordado que implica la notificación a las autoridades portuarias, incluyendo el consentimiento que confirma si la operación de abastecimiento de combustible puede continuar.

2 Procedimientos de conexión, inertización y purga de gas natural

- Instrucciones y lista de comprobación para completar las conexiones de tuberías múltiples para líquido (LNG), vapor saturado (BOG) y gas inerte).
- Instrucciones para verificar el estado de inertización del GNL y de la tubería de vapor. Esto incluirá la comprobación del contenido de humedad y oxígeno en el sistema de transferencia.
- Advertencias y precauciones que prescriben la cantidad máxima de oxígeno y humedad que se puede tolerar en el sistema. Alternativamente, instrucciones que prescriben la cantidad mínima de inertización que requiere el sistema.
- Instrucciones para introducir gas natural (vapor saturado) para desplazar el gas inerte y mantener la calidad del combustible en el buque receptor. Esto puede ser en forma de un período de tiempo de purga.
- Procedimientos sobre cómo eliminar de forma segura el gas inerte (N₂) y la mezcla de vapores de gas. Esto puede lograrse utilizando oxidantes térmicos (es decir, unidades de combustión de gas) o, en algunos casos, la liberación controlada (ventilación). Si se trata de un equipo, deben incluirse en el procedimiento las instrucciones de funcionamiento del OEM.

4 Procedimientos de llenado/transferencia de GNL (secuencia de arranque-llenado hasta el límite de llenado)

- Instrucciones para activar y operar el equipo de transferencia. Normalmente, el trasvase de GNL se realizará utilizando una bomba centrífuga sumergida de GNL. Si este es el caso, el manual de funcionamiento del OEM de la bomba debe integrarse en el procedimiento.
- Si la transferencia de GNL se realiza mediante una unidad de acumulación de presión, deben estar disponibles instrucciones claras sobre cómo configurar las válvulas que permiten el flujo de GNL a través del intercambiador de calor, incluyendo el mecanismo de intercambio de calor.
- Instrucciones para operar (abrir/cerrar) tanto el buque receptor como el activo de bunkering GNL y las válvulas de aislamiento de vapor.
- Instrucciones de funcionamiento sobre el modo en que el sistema de transferencia de GNL se ajustará a la tasa de transferencia de diseño.
- Lista de comprobación de los puntos de ajuste de los instrumentos (sensores), incluidas las bandas normales y los umbrales anormales durante las fases de arranque - flujo total - recarga de la operación de transferencia.
- Instrucciones para llevar a cabo las operaciones de llenado de fondo y pulverización superior (es decir, la gestión de las condiciones en el tanque de recepción durante el bunkering)
- Instrucciones sobre cómo reducir la velocidad de transferencia (es decir, rellenar) antes de acercarse al límite de llenado del depósito
- Explicación y contexto detrás de las diferentes alarmas de alto nivel y el límite de llenado requerido.
- Advertencia de no sobrepasar el límite de llenado, incluyendo instrucciones operativas sobre cómo eliminar el exceso de GNL en caso de que se supere el umbral de llenado.

5 Revisión de los procedimientos de extracción, inertización y desconexión del GNL

- Instrucciones sobre cómo realizar el vaciado de la línea de líquido (tuberías de GNL), incluyendo el funcionamiento de las válvulas de aislamiento y el equipo de transferencia.
- Debe haber instrucciones para introducir nitrógeno para desplazar el vapor de gas restante tanto en las tuberías de GNL como en las de vapor antes de la desconexión.
- Debe haber instrucciones claras sobre la duración del período de purga de nitrógeno o la cantidad de consumo para asegurarse de que las líneas de GNL y de vapor están libres de vapores de gas.
- Instrucciones para desactivar el acoplamiento de emergencia.
- Procedimiento para desconectar el acople en seco y guardar con seguridad las mangueras criogénicas y los dispositivos de soporte.

Anexo 3 Carpetas de documentos para la obtención de una Autorización de operación

Anexo 3.1 Carpetas documentales para operaciones STS (Ship-to-Ship)

Carpeta 1: Plan conjunto de gestión del bunkering de GNL:

Debe establecerse un plan conjunto de gestión del bunkering de GNL para que las partes implicadas (buque receptor, operador de repostaje y terminal/puerto) se pongan de acuerdo técnica y comercialmente sobre el procedimiento, la seguridad y otros factores de repostaje. Este plan reúne toda la información, los certificados, los procedimientos y la(s) lista(s) de comprobación necesaria(s) para una operación de bunkering de GNL eficaz y segura y se compone de:

1. Relación de equipos junto con las normas con las que están certificados y los organismos acreditados que emiten la certificación y con su plan de mantenimiento, según el capítulo 5 y el anexo 1 de este documento.
2. Evaluación de la compatibilidad y procedimientos de abastecimiento de combustible acordados entre las tres partes implicadas. Incluyendo como mínimo: la evaluación de la compatibilidad y una amplia descripción de todo el procedimiento de abastecimiento de combustible, las listas de comprobación operativas que se utilizarán, los procedimientos de comunicación, las medidas de manipulación del BOG y los períodos de no abastecimiento de combustible, de acuerdo con el capítulo 5 y el anexo 2 de este documento.
3. Una descripción de las funciones y responsabilidades requeridas en el capítulo 4 de este documento con la certificación adjunta de la competencia del personal.
4. Requerimientos adicionales al plan autoprotección de la licencia de acuerdo con el capítulo 11 de este documento.

Carpeta 2: Análisis de riesgos (RA)

Como resultado de esta evaluación se establecerán las zonas de control requeridas, las envolventes operativas seguras, las medidas de mitigación y la idoneidad del SIMOPS para una operación segura de abastecimiento de GNL.

La carpeta incluirá al menos:

1. Un QualRA (HAZID+HAZOP para el sistema de transferencia) con un informe específico según la norma ISO/TS 18683 y el capítulo 6 de este documento.
2. Una propuesta de Zonas de Control según el capítulo 6.3 de este documento.
3. Una descripción de las medidas de mitigación y los medios necesarios para hacer cumplir las zonas de control
4. Una evaluación de las principales envolventes operativas derivadas del análisis de riesgos que deben seguirse durante la operación.
5. Un acuerdo firmado por todas las partes implicadas (BFO, RSO y TO) declarando compatible el análisis realizado con sus requisitos y características.

Si se dan las situaciones descritas en el apartado 6.2 de este documento o la APBA lo considera necesario, la presentación debe incluir un QRA o FMECA.

Carpeta 3: Evaluaciones SIMOPS

Esta carpeta debe incluir los informes específicos para la evaluación de SIMOPS de manera individualizada:

- **Definición del SIMOPS**, qué supuestos se hacen y los criterios de riesgo con los que debe juzgarse.
- **Identificación de los peligros de las posibles interacciones entre la operación y el abastecimiento de GNL** y las medidas de control que existen o podrían considerarse, utilizando metodologías HAZID (si se evalúa el SIMOP durante la fase de planificación, esto puede incluirse en la recopilación de RA).
- **Evaluación de riesgos**, estimación de las metodologías de riesgos y revisión de los mismos frente a los criterios de aceptación de riesgos establecidos en este documento o en las buenas prácticas de la industria (si el SIMOP se evalúa durante la fase de planificación se puede incluir la recogida de AR). La APBA puede solicitar el QRA, especialmente cuando el SIMOPS incluye a los pasajeros o se realiza en la *Hazardous zone*.
- **Aceptación de terceros**: Al desarrollar SIMOPS, el lugar -puerto o terminal- donde se realiza el bunkering debe participar en la evaluación de riesgos. El lugar debe revisar los factores locales para determinar que el plan de bunkering propuesto no incluye ningún riesgo que el operador de la terminal considere inaceptable. Las tres partes deben estar de acuerdo en que la SIMOP propuesta es aceptable; de lo contrario, no debería autorizarse.
- **Sistemas de organización y control**: descripción de quién está a cargo de la SIMOP (Supervisor del SIMOPS), cómo interactúan y se comunican las partes implicadas y cómo se organizan.
- **Planes de contingencia**: un resumen de cómo se gestionará un incidente y, cuando sea necesario, pruebas de las consultas con las organizaciones de respuesta a emergencias.

Carpeta 4: Sistemas de gestión del bunkering de GNL

Esta carpeta debe incluir los certificados que demuestren que BFO está enumerando la conformidad con la norma ISO 20519 y la evitación de la liberación de metano como objetivo en sus Sistemas de Gestión de Calidad. Los sistemas de gestión válidos se recogen en el capítulo 12 de este documento.

Anexo 3.2 Carpetas documentales para operaciones TTS (Truck-to-Ship)

Carpeta 1: Plan conjunto de gestión del bunkering de GNL:

Debe establecerse un plan conjunto de gestión del bunkering de GNL para que las partes implicadas (buque receptor, operador de repostaje y terminal/puerto) se pongan de acuerdo técnica y comercialmente sobre el procedimiento, la seguridad y otros factores de repostaje. Este plan reúne toda la información, los certificados, los procedimientos y la(s) lista(s) de comprobación necesaria(s) para una operación de bunkering de GNL eficaz y segura y se compone de:

1. Relación de equipos junto con las normas con las que están certificados y los organismos acreditados que emiten la certificación y con su plan de mantenimiento, según el capítulo 5 y el anexo 1 de este documento.
2. Evaluación de la compatibilidad y procedimientos de abastecimiento de combustible acordados entre las tres partes implicadas. Incluyendo como mínimo: la evaluación de la compatibilidad y una amplia descripción de todo el procedimiento de abastecimiento de combustible, las listas de comprobación operativas que se utilizarán, los procedimientos de comunicación, las medidas de manipulación del BOG y los períodos de no abastecimiento de combustible, de acuerdo con el capítulo 5 y el anexo 2 de este documento.
3. Una descripción de las funciones y responsabilidades requeridas en el capítulo 4 de este documento con la certificación adjunta de la competencia del personal.
4. Requerimientos adicionales al plan autoprotección de la licencia de acuerdo con el capítulo 11 de este documento.

Carpeta 2: Análisis de riesgos (RA)

Como resultado de esta evaluación se establecerán las zonas de control requeridas, las envolventes operativas seguras, las medidas de mitigación y la idoneidad del SIMOPS para una operación segura.

La carpeta incluirá al menos:

1. Un QualRA (HAZID+HAZOP para el sistema de transferencia) con un informe específico según la norma ISO/TS 18683 y el capítulo 6 de este documento.
2. Una propuesta de Zonas de Control según el capítulo 6.3 de este documento.
3. Una descripción de las medidas de mitigación y los medios necesarios para hacer cumplir las zonas de control
4. Un informe en el que se aborden los peligros asociados al transporte o al estacionamiento dentro del sistema de carreteras del puerto, de acuerdo con la sección 6.2 de este documento.
5. Una evaluación de las principales envolventes operativas derivadas del análisis de riesgos que deben seguirse durante la operación.
6. Un acuerdo firmado por todas las partes implicadas (BFO, RSO y TO) declarando compatible el análisis realizado con sus requisitos y características.

Si se dan las situaciones descritas en el apartado 6.2 de este documento o la APBA lo considera necesario (normalmente cuando se planifican operaciones de varios camiones a bordo), la presentación puede incluir también un QRA o un FMECA.

Carpeta 3: Evaluaciones SIMOPS

Esta carpeta debe incluir los informes específicos para la evaluación de SIMOPS de manera individualizada:

- **Definición del SIMOPS**, qué supuestos se hacen y los criterios de riesgo con los que debe juzgarse.
- **Identificación de los peligros de las posibles interacciones entre la operación y el abastecimiento de GNL** y las medidas de control que existen o podrían considerarse, utilizando metodologías HAZID (si se evalúa el SIMOP durante la fase de planificación, esto puede incluirse en la recopilación de RA).
- **Evaluación de riesgos**, estimación de las metodologías de riesgos y revisión de los mismos frente a los criterios de aceptación de riesgos establecidos en este documento o en las buenas prácticas de la industria (si el SIMOP se evalúa durante la fase de planificación se puede incluir la recogida de AR). La APBA puede solicitar el QRA, especialmente cuando el SIMOPS incluye a los pasajeros o se realiza en la *Hazardous zone*.
- **Aceptación de terceros**: Al desarrollar SIMOPS, el lugar -puerto o terminal- donde se realiza el bunkering debe participar en la evaluación de riesgos. El lugar debe revisar los factores locales para determinar que el plan de bunkering propuesto no incluye ningún riesgo que el operador de la terminal considere inaceptable. Las tres partes deben estar de acuerdo en que la SIMOP propuesta es aceptable; de lo contrario, no debería autorizarse.
- **Sistemas de organización y control**: descripción de quién está a cargo de la SIMOP (Supervisor del SIMOPS), cómo interactúan y se comunican las partes implicadas y cómo se organizan.
- **Planes de contingencia**: un resumen de cómo se gestionará un incidente y, cuando sea necesario, pruebas de las consultas con las organizaciones de respuesta a emergencias.

Carpeta 4: Sistemas de gestión del bunkering de GNL

Esta carpeta debe incluir los certificados que demuestren que BFO está enumerando la conformidad con la norma ISO 20519 y la evitación de la liberación de metano como objetivo en sus Sistemas de Gestión de Calidad. Los sistemas de gestión válidos se recogen en el capítulo 10 de este documento.

Anexo 3.3 Carpetas documentales para operaciones PTS (almacenamiento a barco)

Carpeta 1: Plan conjunto de gestión del bunkering de GNL:

Debe establecerse un plan conjunto de gestión del bunkering de GNL para que las partes implicadas (buque receptor, BFO y terminal/puerto si no coincidirá con el BFO) se pongan de acuerdo técnica y comercialmente sobre el procedimiento, la seguridad y otros factores de repostaje. Este plan reúne toda la información, los certificados, los procedimientos y la(s) lista(s) de comprobación necesaria(s) para una operación de bunkering de GNL eficaz y segura y se compone de:

1. Relación de equipos junto con las normas con las que están certificados y los organismos acreditados que emiten la certificación y con su plan de mantenimiento, según el capítulo 5 y el anexo 1 de este documento.
2. Evaluación de la compatibilidad y procedimientos de abastecimiento de combustible acordados entre las tres partes implicadas. Incluyendo como mínimo: la evaluación de la compatibilidad y una amplia descripción de todo el procedimiento de abastecimiento de combustible, las listas de comprobación operativas que se utilizarán, los procedimientos de comunicación, las medidas de manipulación del BOG y los períodos de no abastecimiento de combustible, de acuerdo con el capítulo 5 y el anexo 2 de este documento.
3. Una descripción de las funciones y responsabilidades requeridas en el capítulo 4 de este documento con la certificación adjunta de la competencia del personal.
4. Requerimientos adicionales al plan autoprotección de la licencia de acuerdo con el capítulo 11 de este documento.

Carpeta 2: Análisis de riesgos (RA)

Como resultado de esta evaluación se establecerán las zonas de control requeridas, las envolturas operativas seguras, las medidas de mitigación y la idoneidad del SIMOPS para una operación segura de abastecimiento de GNL.

La carpeta incluirá al menos:

1. Un QualRA (HAZID+HAZOP) con un informe específico según la norma ISO/TS 18683 y el capítulo 6 de este documento.
2. Una propuesta de Zonas de Control según el capítulo 6.3 de este documento.
3. Una descripción de las medidas de mitigación y los medios necesarios para hacer cumplir las zonas de control
4. Una evaluación de las principales envolturas operativas derivadas del análisis de riesgos que deben seguirse durante la operación.
5. Un acuerdo firmado por todas las partes implicadas (BFO, RSO y TO) declarando compatible el análisis realizado con sus requisitos y características.

Si se dan las situaciones descritas en el apartado 6.2 de este documento o la APBA lo considera necesario, la presentación debe incluir un QRA o FMECA.

Carpeta 3: Evaluaciones SIMOPS

Esta carpeta debe incluir los informes específicos para la evaluación de SIMOPS de manera individualizada:

- **Definición del SIMOPS**, qué supuestos se hacen y los criterios de riesgo con los que debe juzgarse.
- **Identificación de los peligros de las posibles interacciones entre la operación y el abastecimiento de GNL** y las medidas de control que existen o podrían considerarse, utilizando metodologías HAZID (si se evalúa el SIMOP durante la fase de planificación, esto puede incluirse en la recopilación de RA).
- **Evaluación de riesgos**, estimación de las metodologías de riesgos y revisión de los mismos frente a los criterios de aceptación de riesgos establecidos en este documento o en las buenas prácticas de la industria (si el SIMOP se evalúa durante la fase de planificación se puede incluir la recogida de AR). La APBA puede solicitar el QRA, especialmente cuando el SIMOPS incluye a los pasajeros o se realiza en la *Hazardous zone*.
- **Aceptación de terceros**: Al desarrollar SIMOPS, el lugar -puerto o terminal- donde se realiza el bunkering debe participar en la evaluación de riesgos. El lugar debe revisar los factores locales para determinar que el plan de bunkering propuesto no incluye ningún riesgo que el operador de la terminal considere inaceptable. Las tres partes deben estar de acuerdo en que la SIMOP propuesta es aceptable; de lo contrario, no debería autorizarse.
- **Sistemas de organización y control**: descripción de quién está a cargo de la SIMOP (Supervisor del SIMOPS), cómo interactúan y se comunican las partes implicadas y cómo se organizan.
- **Planes de contingencia**: un resumen de cómo se gestionará un incidente y, cuando sea necesario, pruebas de las consultas con las organizaciones de respuesta a emergencias.

Carpeta 4: Sistemas de gestión del bunkering de GNL

Esta carpeta debe incluir los certificados que demuestren que BFO está enumerando la conformidad con la norma ISO 20519 y la evitación de la liberación de metano como objetivo en sus Sistemas de Gestión de Calidad. Los sistemas de gestión válidos se recogen en el capítulo 10 de este documento.

Anexo 4 Comunicaciones con la APBA

Esta sección será desarrollada por la APBA en los meses siguientes a la publicación de este documento, mientras tanto dirija todas sus comunicaciones a la siguiente dirección de correo electrónico: bunkergnl@apba.es



Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras

**PLIEGO DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES
DEL SERVICIO PORTUARIO
AL PASAJE
EN EL PUERTO BAHÍA DE ALGECIRAS**

Versión Nº __, __ (mes) __ de __ (año) __

Fecha de aprobación por el Consejo de Administración: _____

Fecha de publicación en el BOE: _____

ÍNDICE

SECCIÓN I: OBJETO Y DEFINICIÓN DEL SERVICIO	4
Prescripción 1ª: Objeto y fundamento legal	4
Prescripción 2ª: Definición del servicio	4
Prescripción 3ª: Ámbito geográfico	4
SECCIÓN II: LICENCIA	2
Prescripción 4ª: Tipo de licencia	2
Prescripción 5ª: Plazo y criterios para considerar inversión significativa	2
Prescripción 6ª: Otorgamiento de licencia	2
Prescripción 7ª: Transmisión de la licencia	3
Prescripción 8ª: Modificación de este PPP y de la licencia	3
Prescripción 9ª: Extinción de la licencia	3
SECCIÓN III: ACCESO A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO	6
Prescripción 10ª: Requisitos de acceso y Régimen de incompatibilidades	6
Prescripción 11ª: Condiciones de solvencia económico-financiera y técnico-profesional	8
Prescripción 12ª: Medios humanos y materiales mínimos exigidos	9
Prescripción 13ª: Obligaciones de protección medioambiental y de contribución a la sostenibilidad	24
Prescripción 14ª: Obligaciones de servicio público portuario	24
Prescripción 15ª: Criterios para la distribución de las obligaciones de servicio público entre los prestadores del servicio	25
Prescripción 16ª: Criterios de cuantificación y distribución de las compensaciones por las obligaciones de servicio público	26
SECCIÓN IV: CONDICIONES Y CALIDAD DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO	27
Prescripción 17ª: Condiciones de la prestación del servicio	27
Prescripción 18ª: Calidad de la prestación del servicio. Indicadores de productividad, rendimiento y de calidad	34
Prescripción 19ª: Suministro de información a la Autoridad Portuaria	36
Prescripción 20ª: Responsabilidades del prestador del servicio	38
Prescripción 21ª: Garantías	39
Prescripción 22ª: Penalizaciones y régimen sancionador	40
SECCIÓN V: REGIMEN ECONÓMICO DEL SERVICIO	42
Prescripción 23ª: Estructura tarifaria, tarifas máximas y criterios de actualización y revisión	42
Prescripción 24ª: Tarifas por intervención en situaciones de emergencias, operaciones de salvamento, extinción de incendios o lucha contra la contaminación	47

Prescripción 25ª: Tasas y tarifas portuarias	47
Prescripción 26ª: Suspensión temporal del servicio a un usuario	48
SECCION VI. ENTRADA EN VIGOR.....	50
Prescripción 27ª: Entrada en vigor de estas prescripciones particulares.	50
Prescripción 28ª: Reclamaciones y recursos.....	50
ANEXO I: GLOSARIO.....	51
ANEXO II: DOCUMENTACIÓN A PRESENTAR JUNTO A LA SOLICITUD DE UNA LICENCIA.....	53
ANEXO III: PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES	57
ANEXO IV: SOBRE EL TRATAMIENTO DE DATOS DE CARÁCTER PERSONAL	58
ANEXO V: MODELO DE CESIÓN DE DATOS PERSONALES DEL SOLICITANTE A LA AUTORIDAD PORTUARIA.....	59
ANEXO VI: DECLARACIÓN DE HONORABILIDAD.....	60
ANEXO VII: ÍNDICES DE VARIACIÓN DE PRECIOS.....	63
ANEXO VIII: REQUISITOS PARA LOS EQUIPOS DE CONTROL DE SEGURIDAD	64
ANEXO IX: TABLAS DE TARIFAS MÁXIMAS SEGÚN TRAMOS DE PASAJEROS Y VEHÍCULOS EN EL CASO DE UNA SOLA LÍNEA MARÍTIMA EN SERVICIO.	73
ANEXO X: TABLAS DE TARIFAS MÁXIMAS SEGÚN TRAMOS DE PASAJEROS Y VEHÍCULOS EN EL CASO DE DOS LÍNEAS MARÍTIMAS EN SERVICIO.	77

SECCIÓN I: OBJETO Y DEFINICIÓN DEL SERVICIO

Prescripción 1ª: Objeto y fundamento legal

El objeto del presente Pliego de Prescripciones Particulares (en adelante, PPP) es la regulación del otorgamiento de licencias y de la prestación del servicio portuario al pasaje en régimen de transporte, en el Puerto Bahía de Algeciras, gestionado por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (en adelante, Autoridad Portuaria), y en virtud de lo dispuesto en el artículo 113 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante, TRLPEMM), aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

Prescripción 2ª: Definición del servicio

1. De acuerdo con el artículo 129 de la Ley de Puertos del Estado, el servicio portuario al pasaje incluirá las siguientes prestaciones:
 - a. El servicio de embarque y desembarque de pasajeros[†], que incluye la 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 y viceversa.
 - b. El servicio de carga y descarga de equipajes[†], que comprende la organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para la recepción de los equipajes en tierra, su identificación y traslado a bordo del buque y su colocación en el lugar establecido, así como su traslado a tierra y su entrega a cada uno de los pasajeros[†].
 - c. El servicio de carga y descarga de vehículos[†] en régimen de pasaje, que incluye la 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 el manejo de pasarelas, rampas y otros medios mecánicos de la Autoridad Portuaria cuando se efectúe con el propio personal de la misma.

2. El Anexo I incluye un Glosario de términos específicos utilizados en este PPP.

Prescripción 3ª: Ámbito geográfico

1. El ámbito geográfico de prestación de este servicio es el área portuaria delimitada por el Muelle de la Galera del Puerto Bahía de Algeciras, donde se encuentra la Estación Marítima y las zonas destinadas al embarque y desembarque de pasajeros y vehículos, que es la zona de servicio destinada al tráfico de pasajeros definida en su Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, aprobado por Orden Ministerial del Ministerio de Fomento de 12 de febrero de 1998 (BOE de 27 de febrero de 1998), modificado sustancialmente por la Orden Ministerial del Ministerio de Fomento, de 13 de febrero de 2007 (BOE de 28 de febrero de 2007).
2. No obstante, en casos excepcionales, un servicio podrá extenderse fuera del ámbito geográfico indicado en el párrafo anterior cuando la seguridad del servicio así lo aconseje, previa autorización de la Autoridad Portuaria.
3. Las modificaciones del ámbito de prestación que afecten de forma significativa a las condiciones de prestación serán tratadas conforme a lo establecido en la Prescripción 8ª. En

el caso de modificaciones no sustanciales de la zona de servicio se entenderá que quedan incorporadas automáticamente al ámbito geográfico de prestación del servicio tras su comunicación oficial al prestador.

4. A los efectos del párrafo anterior, se consideran modificaciones sustanciales del ámbito geográfico aquellas que impliquen una modificación de los medios mínimos materiales o humanos o de cualquier otra condición establecida en este Pliego que requiera su modificación de acuerdo con lo establecido en la Prescripción 8ª.

SECCIÓN II: LICENCIA

Prescripción 4ª: Tipo de licencia

La prestación del servicio portuario al pasaje en régimen de transporte se realizará mediante una licencia abierta al uso general.

Actualmente no se dan las circunstancias para el otorgamiento de otros tipos de licencias, pero en el caso de que estas circunstancias cambiaran se modificaría el pliego en consecuencia para su tramitación conforme a las normas correspondientes (arts. 113, 116, 133, 135 y 136 TRLPEMM).

Prescripción 5ª: Plazo y criterios para considerar inversión significativa

a. Criterios para considerar una inversión significativa

1. Se considerará que existe inversión significativa cuando el titular de la licencia realice una inversión, con valoración certificada, a adscribir de forma permanente al servicio portuario, adicional a la correspondiente a los medios mínimos definidos en la prescripción 12ª, y que sean de su propiedad, no inferior a:

Tipo de licencia	Inversión significativa en equipos y material móvil, por tipo de licencia
Régimen de transporte	
Transporte	1.500.000 €

b. Plazo de la licencia

1. El plazo máximo de vigencia de la licencia se establecerá en función de la consideración de la inversión como significativa, según el artículo 114.1 del TRLPEMM.
2. De acuerdo con la limitación del número de prestadores del servicio que se establece en el presente PPP, el plazo máximo de la licencia a otorgar será de 4,5 años en el caso de no existir inversión significativa, y de 7,5 años en el caso de que el prestador lleve a cabo una inversión significativa en equipos y material móvil de acuerdo con los requisitos que se especifican en el apartado a.1 anterior.
3. El titular de la licencia puede renunciar a la misma con un preaviso obligatorio de 12 meses.

c. Renovación de la licencia

1. La licencia no podrá renovarse al estar limitado el número de prestadores.

Prescripción 6ª: Otorgamiento de licencia

1. De manera general, el procedimiento de otorgamiento de las licencias y su contenido está regulado por el TRLPEMM en los artículos 115, 116 y 117. En lo relativo al servicio objeto de este PPP, la licencia contendrá, al menos, la información que corresponda sobre cada uno de los aspectos incluidos en el artículo 117.1 del TRLPEMM.
2. Al estar limitado el número de prestadores, la licencia se otorgará mediante concurso de conformidad con lo establecido en el artículo 115.2 del TRLPEMM y en la Prescripción 10ª. El Pliego de bases del concurso contendrá, al menos, la determinación del número de licencias a otorgar, los requisitos para participar en el concurso, el plazo de la licencia, la información a facilitar por el solicitante y los criterios de adjudicación. Las condiciones de prestación y los medios mínimos serán los establecidos en este PPP.

Prescripción 7ª: Transmisión de la licencia

1. El artículo 118 del TRLPEMM regula la transmisión de la licencia de prestación de servicio, que estará en todo caso subordinada a la previa conformidad de la Autoridad Portuaria y, en su caso, a la preceptiva autorización de las autoridades de competencia, teniendo respecto a los contratos de trabajo del personal del titular de la licencia, los efectos previstos en la legislación laboral.
2. La Autoridad Portuaria podrá denegar la transmisión, entre otras causas, por la existencia de obligaciones pendientes derivadas de la licencia por parte del transmitente, y en todo caso, serán responsables solidarios el transmitente y el adquirente, sobre las responsabilidades y obligaciones de la licencia correspondientes a fecha anterior a la transmisión.

Prescripción 8ª: Modificación de este PPP y de la licencia

a. Del PPP

1. La Autoridad Portuaria podrá modificar este PPP de acuerdo con lo establecido en el artículo 113.2 del TRLPEMM y siguiendo el procedimiento establecido en el artículo 113.1.
2. La modificación del PPP se realizará con idénticos trámites que los seguidos para su aprobación, procediéndose posteriormente a la modificación de la correspondiente licencia en los términos indicados a continuación.
3. Cuando las modificaciones del PPP impliquen un cambio en los costes del servicio, la modificación contemplará una revisión tarifaria conforme a lo establecido en el párrafo e. de la Prescripción 23ª.

b. De la licencia

1. De acuerdo con lo establecido en el artículo 117.2 del TRLPEMM, siguiendo los principios de objetividad y proporcionalidad, la Autoridad Portuaria podrá modificar el contenido de la licencia, previa audiencia al interesado, cuando haya sido modificado este PPP del servicio.
2. Cuando se modifique este PPP de acuerdo con lo indicado en el apartado a. anterior, el prestador deberá adaptarse a dichas modificaciones en el plazo máximo que se establezca en dicha modificación. Transcurrido dicho plazo sin que haya tenido lugar la adaptación, la licencia quedará sin efecto.
3. Las licencias existentes en el momento de aprobación de este PPP deberán adaptarse a lo dispuesto en el mismo en el plazo máximo de 6 meses desde su publicación en el BOE. Transcurrido dicho plazo sin que haya tenido lugar la adaptación, por causas imputables al prestador, las licencias quedarán sin efecto.
4. No obstante, las tasas, las tarifas máximas y las tarifas previstas para las intervenciones en emergencias, salvamento, extinción de incendios y lucha contra la contaminación establecidas en el presente PPP serán aplicables desde el momento de entrada en vigor del mismo. Sin perjuicio de lo anterior, cuando la modificación suponga cambios en los medios mínimos exigidos, las tarifas máximas serán efectivas cuando se produzca la adaptación de las licencias.

Prescripción 9ª: Extinción de la licencia

1. La licencia podrá ser extinguida de conformidad con las causas establecidas en el artículo 119.1 a), b), c), d) del TRLPEMM.

2. En virtud del artículo 119.1 e) del TRLPEMM el presente PPP establece las siguientes causas adicionales a las recogidas por el TRLPEMM por las que podrá ser revocada la licencia cuando la Autoridad Portuaria así lo considere en función de su gravedad:
- a. Por incumplimiento de alguna de las obligaciones de servicio público, así como de cualquiera de los requisitos de acceso que fueron exigidos para el otorgamiento de la licencia.
 - b. En el supuesto de impago a la Autoridad Portuaria de las tasas y tarifas que se devenguen, procederá la revocación de la licencia transcurrido el plazo de seis meses desde la finalización del período de pago voluntario, salvo que el deudor haya presentado un plan de pagos y cancelación de deuda, que sea aprobado por la Autoridad Portuaria. Si el plan de pagos fuera rechazado, el deudor dispondrá de otros 30 días para liquidar el total de la deuda, y en el caso de que no se liquidase, la licencia quedaría definitivamente extinguida.
 - c. Será causa de revocación del título, el incumplimiento de la obligación de suministrar a la Autoridad Portuaria la información que corresponda, así como facilitar información falsa o de forma incorrecta o incompleta reiteradamente.
 - d. El incumplimiento por el prestador durante dos años consecutivos, de los indicadores de calidad de servicio establecidos por la Autoridad Portuaria en este PPP, sin perjuicio de los efectos que pudieran derivarse de esos incumplimientos.
 - e. El incumplimiento por exceso de las tarifas del prestador publicadas y de las tarifas máximas cuando sean de aplicación.
 - f. Facturación de servicios o conceptos indebidos a los usuarios o a la Autoridad Portuaria o falseamiento de datos sobre los servicios prestados.
 - g. Renuncia del titular con el preaviso previsto en el párrafo 6 del apartado 2 de la Prescripción 5ª.
 - h. No iniciar la actividad en el plazo establecido, de acuerdo con lo indicado en la Prescripción 17ª.
 - i. Transmisión de la licencia a un tercero sin la autorización de la Autoridad Portuaria o arrendamiento de la misma.
 - j. Constitución de hipotecas u otros derechos de garantía sobre los medios materiales adscritos a la prestación del servicio sin haber informado a la Autoridad Portuaria antes de transcurrido un mes desde dicha constitución.
 - k. No constitución de la garantía y de los seguros indicados en este PPP en el plazo establecido.
 - l. No reposición o complemento de la garantía previo requerimiento de la Autoridad Portuaria en los plazos establecidos para ello.
 - m. Reiterada prestación deficiente o con prácticas abusivas del servicio, especialmente si afecta a la seguridad.
 - n. No disponer de los medios humanos y materiales mínimos establecidos.
 - o. Grave descuido en la conservación de los medios materiales necesarios para la prestación del servicio, sin haber atendido el requerimiento previo de subsanación de la Autoridad Portuaria, o sustitución de los mismos sin la aprobación de la Autoridad Portuaria.
 - p. Abandono de la zona de servicio del puerto por parte de alguno de los medios materiales adscritos al servicio sin la autorización previa de la Autoridad Portuaria e informe de la Capitanía Marítima en lo que afecte a la seguridad marítima, salvo causa de fuerza mayor u orden de la Administración Marítima cuando se trate de una emergencia.

- q. Fallecimiento del titular de la licencia si es persona física y no existe petición de continuidad por parte de sus sucesores, en el plazo de un año desde la fecha de defunción, y previo requerimiento de la Autoridad Portuaria.
 - r. La liquidación o extinción de la persona jurídica si el titular lo fuese.
 - s. Por mantener prácticas anticompetitivas o contrarias a la competencia.
3. La licencia se extinguirá por acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, previa audiencia al interesado, al que se otorga un plazo de 15 días a fin de que formule las alegaciones y fundamentos que considere pertinentes, en defensa de sus derechos. En el caso de que haya transcurrido el plazo establecido en la licencia, si la Autoridad Portuaria no ha aprobado la renovación de la misma la extinción se producirá de forma automática. En el supuesto contemplado en el punto g) del párrafo 2, la licencia se extinguirá una vez transcurrido el plazo de preaviso desde que el prestador notificase dicho preaviso.
4. La extinción de la licencia conllevará la aplicación de una penalización equivalente al total de la garantía establecida en este PPP, excepto en los supuestos recogidos en el artículo 119.1 a), c) y d) del TRLPEMM cuando la causa no sea achacable al titular en este último caso y en los puntos g) y q) del párrafo 2.
5. El titular de una licencia deberá cesar en la prestación del servicio desde el mismo momento en que ésta se extinga o le sea notificada su revocación, siendo objeto de un expediente sancionador de acuerdo con el TRLPEMM si continuara prestando dicho servicio.

SECCIÓN III: ACCESO A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

Prescripción 10ª: Requisitos de acceso y Régimen de incompatibilidades

a. Requisitos de acceso

1. De acuerdo con lo establecido en el TRLPEMM, el acceso a la licencia para la prestación del servicio está sujeto a:
 - a. Los requisitos mínimos de acceso establecidos en esta Sección III
 - b. La limitación del número de prestadores según se establece en la Prescripción 6ª
 - c. Las obligaciones de servicio público establecidas en la Prescripción 14ª, en las condiciones establecidas en las Prescripciones 15ª y 16ª.
2. El acceso a la condición de prestador del servicio portuario al pasaje requerirá la obtención de la correspondiente licencia que se otorgará por la Autoridad Portuaria, conforme a lo descrito en la Prescripción 6ª y con sujeción a lo dispuesto en el TRLPEMM y en este PPP.
3. Podrán optar a la licencia para la prestación del servicio 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 exijan dicho requisito, que tengan plena capacidad de obrar y no estén incurso en causa de incompatibilidad.
4. Teniendo en cuenta el principio de honorabilidad del empresario, no podrán optar a la licencia las personas físicas o jurídicas cuando existan motivos imperiosos para dudar de su fiabilidad. Esta limitación afectará igualmente, a cualquier persona física o jurídica vinculada a la primera o perteneciente al mismo grupo empresarial siempre y cuando haya contribuido a la realización de la conducta en la que se aprecia la infracción determinante de la falta de honorabilidad. Los solicitantes deberán cumplimentar el Anexo VI con la correspondiente Declaración de Honorabilidad.
5. Cuando se solicite licencia para la prestación del servicio ligada de forma directa e indisoluble a una superficie o estación marítima de pasajeros otorgada ya en concesión o autorización, sin ser el titular de dicha concesión o autorización, el otorgamiento de la licencia estará vinculado a la existencia de un contrato en vigor entre el solicitante de la licencia y el titular de la concesión.
6. Los solicitantes mantendrán al corriente el cumplimiento de las obligaciones fiscales, laborales y de seguridad social tanto en el momento de la solicitud como durante todo el periodo de duración de la licencia y así deberán acreditarlo ante la Autoridad Portuaria, de acuerdo con el Anexo II.
7. El prestador cumplirá la normativa social y laboral española, incluyendo las disposiciones de los convenios colectivos aplicables, los requisitos relativos a la tripulación y los requisitos relativos a los periodos de trabajo y de descanso de la gente de mar, y el cumplimiento de las normas aplicables en materia de inspección de trabajo.
8. Se acreditará el cumplimiento de las obligaciones de carácter laboral mediante la presentación de certificados oficiales o declaración responsable relativa a aspectos laborales de los servicios a prestar, en los que, como mínimo, se especificarán:
 - a) Cumplimiento de la legislación de prevención de riesgos laborales y seguridad y salud en el trabajo:

- i. La empresa prestadora del servicio cumplirá con lo dispuesto en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales (Ley 31/1995, de 8 de noviembre) y en la normativa complementaria, debiendo estar aprobado el Plan de Prevención de Riesgos antes del inicio de la prestación del servicio. Posteriormente comunicará las variaciones, alteraciones, ampliaciones o modificaciones de dicho Plan.
 - ii. En cumplimiento de lo establecido en el artículo 20 de la Ley 31/1995, de Prevención de Riesgos Laborales, antes del inicio de la actividad deberá presentar ante la Autoridad Portuaria su plan de medidas de emergencia con el fin de que la Autoridad Portuaria lo integre en su correspondiente Plan de Autoprotección, conforme a lo establecido en el Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo, por el que se aprueba la norma básica de autoprotección de centros, establecimientos y dependencias dedicados a actividades que puedan dar lugar a situaciones de emergencia, teniendo en cuenta cualquier otra normativa de carácter autonómico que pueda ser aplicable.
 - iii. El titular de licencia se comprometerá a atender las indicaciones relativas a la coordinación de las actividades empresariales de quien ejerza dicha coordinación como titular del centro de trabajo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 65.1 del TRLPEMM.
 - iv. El titular de licencia será responsable del cumplimiento de las obligaciones de coordinación de actividades empresariales en calidad de titular del centro de trabajo, tal y como prescribe el artículo 65.1 del TRLPEMM, cuando el servicio se preste en espacios no otorgados en concesión o autorización, conforme al artículo 24 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales.
- b) Cumplimiento de la normativa laboral en cuanto a jornadas de los trabajadores y turnos para la cobertura del servicio, de acuerdo con la legislación laboral vigente y en particular, lo dispuesto en la disposición adicional trigésimo segunda del TRLPEMM.
- c) Previo al inicio de la prestación del servicio, se deberá acreditar que se dispone de un estudio de evaluación de riesgos por una entidad especializada, donde se indiquen las medidas de protección, así como los EPIs a adoptar y a emplear por parte de los trabajadores.
9. Se considerará que los solicitantes se encuentran al corriente de las obligaciones de carácter fiscal y con la Seguridad Social, cuando concurran las circunstancias previstas en los artículos 71, 72 y 73 de la Subsección referida a las prohibiciones de contratar de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.
10. El prestador cumplirá los requisitos en materia de seguridad marítima o de seguridad y protección del puerto o del acceso a este, de sus instalaciones, equipos y trabajadores y otras personas, así como los requisitos en materia medioambiental locales, nacionales, internacionales y de la Unión, conforme a lo establecido en este pliego.
11. Las condiciones de acceso establecidas en esta Sección III son de obligado cumplimiento, tanto para la obtención de la licencia como durante toda la vigencia de la misma. La Autoridad Portuaria controlará regularmente su cumplimiento.

b. Régimen de incompatibilidades

1. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 121 del TRLPEMM, ninguna persona física o jurídica que sea titular de una licencia de este servicio podrá tener influencia efectiva en la gestión del titular de otra licencia de idéntico servicio en el mismo puerto en los términos previstos en dicho artículo.
2. Las incompatibilidades indicadas tendrán efecto tanto para el otorgamiento de la licencia como durante todo el plazo de duración de la misma.
3. Ninguna persona física o jurídica que haya sido titular de una licencia que haya sido extinguida por la Autoridad Portuaria debido a alguna de las causas establecidas en la Prescripción 9ª podrá ser titular de una nueva licencia, hasta transcurrido el plazo de un año desde la fecha efectiva de la extinción.

Prescripción 11ª: Condiciones de solvencia económico-financiera y técnico-profesional

a. Solvencia económico-financiera

1. El solicitante deberá contar para la obtención de la licencia, y durante toda la vigencia de esta, con un patrimonio neto[†] superior al 25 % del coste de adquisición de los medios materiales mínimos exigidos para ser titular de una licencia (que será debidamente justificado en la solicitud) y superior al 20 % de los activos totales de la empresa solicitante.
2. Este requisito podrá acreditarse, entre otros, por alguno de los medios siguientes:
 - a) Informes de instituciones financieras
 - b) Presentación de las cuentas anuales auditadas o extracto de las mismas, en el supuesto de que la publicación de estas sea obligatoria en los Estados en donde aquellas se encuentren establecidas
 - c) En el caso de empresas de nueva creación, los solicitantes deberán aportar las escrituras públicas de suscripción y desembolso del capital social
3. La Autoridad Portuaria puede en todo momento evaluar la situación económico-financiera del licenciatario con el objetivo de verificar el mantenimiento durante el plazo de la licencia de este requisito.

b. Solvencia técnico-profesional

1. La solvencia técnico-profesional del solicitante quedará acreditada teniendo en cuenta su capacidad para la prestación del servicio en las condiciones establecidas en el TRLPEMM y en estas Prescripciones Particulares:
 - a) Cuando la empresa acredite disponer de los medios humanos establecidos en la Prescripción 12ª y que estos tengan la cualificación profesional exigida en la misma.
 - b) Cuando la empresa acredite disponer de los medios materiales exigidos en la Prescripción 12ª, y demuestre su capacidad para mantener dichos equipos en las condiciones exigidas en la misma.
2. Con el fin de evitar que el cumplimiento de determinados requisitos técnicos relativos a los puntos anteriores puedan suponer una barrera de entrada, se podrá otorgar la licencia de forma condicionada al cumplimiento de tales requisitos antes del inicio de la actividad, siempre y cuando el solicitante aporte en su solicitud una justificación del retraso en su cumplimiento y un compromiso firme de que los cumplirá en el plazo establecido para el inicio de la actividad. En el caso de que, una vez transcurrido el plazo para el inicio de la actividad establecido en la Prescripción

17 (plazo de inicio de la actividad), no se acredite el cumplimiento de la totalidad de los requisitos de acceso, la licencia otorgada quedará sin efecto.

Prescripción 12ª: Medios humanos y materiales mínimos exigidos

En caso de que la prestación del servicio se encuentre ligada directamente a una superficie o estación marítima de pasajeros concesionada o autorizada, los medios mínimos exigidos especificados en la Prescripción 12ª deberán guardar correlación con las operaciones a realizar (Prescripción 17ª

a. Medios materiales mínimos exigidos para prestar el servicio

1. En aplicación de lo establecido en el artículo 113.4.g) del TRLPEMM, los medios materiales mínimos exigidos a cada prestador para acceder a la prestación del servicio son los siguientes:

1.1. EN EL CASO DE QUE HAYA SOLO UNA LÍNEA MARÍTIMA EN SERVICIO:

a) <u>SERVICIO DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS</u>		
MEDIOS MATERIALES	Características de los Medios Materiales	N.º DE MEDIOS MATERIALES MÍNIMOS
Sillas de ruedas	Para el transporte de personas discapacitadas o personas con movilidad reducida (PMR): Deberán ser sillas de ruedas homologadas para personas con movilidad reducida, en cumplimiento del RD 1544/2007 del 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.	1
Vehículo traslado PMRs	Preferentemente vehículo tipo buggy adaptado para el traslado de personas discapacitadas o con movilidad reducida.	1
Panel Punto de Encuentro para PMR	- Deberá estar claramente señalizado. - Dispondrá de cámara de televisión. - Texto en Braille. - Intercomunicador con instrucciones en texto altorrelieve y Braille, con botón de accionamiento accesible, con contraste cromático. - Información general sobre la terminal y sobre la asistencia a personas con discapacidad o con movilidad reducida. Preferentemente, en pantalla táctil que permita el acceso a la información. Alternativamente, mapa en relieve y trípticos informativos, incluyendo texto en Braille. - Bucle magnético convenientemente señalizado. - En todo caso, cumplirá toda la normativa de accesibilidad.	1
Módulo para el Servicio de Información al pasajero	Módulo adaptado para la atención a personas discapacitadas así como a pasajeros con movilidad reducida, según normativa de accesibilidad.	1
Equipos para el control de seguridad	Se exige al titular la disponibilidad de los equipos de control (arco de detección de metales para pasajeros y equipos de exploración de equipajes acompañados) En caso de que el titular de la licencia quisiera utilizar medios adicionales para alcanzar los rendimientos y otras exigencias de este Pliego, en operaciones más complejas, los equipos de control de cada línea de inspección, compuestos por arco de detección de metales para pasajeros y equipo de exploración de equipajes acompañados, tendrán al menos las características señaladas en el anexo VIII.	2 arcos 2 equipos RX
Material auxiliar para control de seguridad	Dotación suficiente del siguiente material auxiliar: Detectores manuales de metales. Linternas. Bandejas. Elementos para el transporte de bandejas. Dispensador de calzas y patucos.	

a) <u>SERVICIO DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS</u>		
MEDIOS MATERIALES	Características de los Medios Materiales	N.º DE MEDIOS MATERIALES MÍNIMOS
Lectores para lectura de tarjetas de embarque	Dichos lectores serán tipo PDA o similar y deberán poder realizar la lectura de códigos QR, PDF o cualquier otro código bidimensional que permita comprobar la validez de las tarjetas de embarque y permitir el acceso a zonas restringidas de embarque. El titular deberá incluir el software necesario para la realización de la lectura de las tarjetas.	2
Bus lanzadera	Servicio de bus lanzadera para facilitar el acceso al buque o a la Estación marítima en caso de roturas, averías o mantenimiento de pasarelas de manera que el embarque y/o desembarque de pasajeros deba realizarse por el portalón del buque.	1
Medios para comunicaciones	Dotación suficiente de medios para comunicaciones acordes con la Autoridad Portuaria para el seguimiento del tráfico interior y control de las operaciones.	
Equipos informáticos	Dotación suficiente de equipos informáticos para el control de las operaciones y registro de incidencias.	
Señalización portátil para canalización de flujos	Se trata de vallas, conos, cinta, señales manuales y señales verticales necesarios para la canalización de los flujos de pasajeros. Este material deberá cumplir la normativa de accesibilidad correspondiente.	

b) <u>SERVICIO DE CARGA Y DESCARGA DE EQUIPAJES</u>		
MEDIOS MATERIALES	Características de los Medios Materiales	N.º DE MEDIOS MATERIALES MÍNIMOS
Carros portaequipajes	Estructura en acero inoxidable pulido o aluminio, con una longitud máxima de 1.000 mm.	150

c) <u>SERVICIO DE CARGA Y DESCARGA DE VEHÍCULOS†</u>		
MEDIOS MATERIALES	Características de los Medios Materiales	N.º DE MEDIOS MATERIALES MÍNIMOS
Equipo de señalización portátil	Para canalización de los flujos de vehículos (vallas, conos, cinta, señales manuales, señales verticales y linternas).	
Equipos para el control de seguridad	Se exige al titular la disponibilidad de los equipos de control (arco de detección de metales para pasajeros y equipos de exploración de equipajes acompañados) En caso de que el titular de la licencias quisiera utilizar medios adicionales para alcanzar los rendimientos y otras exigencias de este Pliego, en operaciones más complejas, los equipos de control de cada línea de inspección, compuestos por arco de detección de metales para pasajeros y equipo de exploración de equipajes acompañados, tendrán al menos las características señaladas en el anexo VIII.	1 arco 1 equipo RX
Material auxiliar para control de seguridad	Dotación suficiente del siguiente material auxiliar: Detectores manuales de metales. Linternas. Bandejas. Elementos para el transporte de bandejas. Dispensador de calzas/patucos.	

c) SERVICIO DE CARGA Y DESCARGA DE VEHÍCULOS†		
MEDIOS MATERIALES	Características de los Medios Materiales	N.º DE MEDIOS MATERIALES MÍNIMOS
Lectores para lectura de tarjetas de embarque	Dichos lectores serán tipo PDA o similar y deberán poder realizar la lectura de códigos QR, PDF o cualquier otro código bidimensional que permita comprobar la validez de las tarjetas de embarque y permitir el acceso a zonas restringidas de embarque. El titular deberá incluir el software necesario para la realización de la lectura de las tarjetas.	2
Módulo para Servicio de Verificación de Billetes	Las que establezca la normativa vigente en materia de seguridad y prevención para la estancia de un trabajador.	1
Medios para comunicaciones	Dotación suficiente de medios para comunicaciones acordes con la Autoridad Portuaria para el seguimiento del tráfico interior y control de las operaciones.	

1.2. EN EL CASO DE QUE HAYA DOS LÍNEAS MARÍTIMAS EN SERVICIO:

d) SERVICIO DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS		
MEDIOS MATERIALES	Características de los Medios Materiales	N.º DE MEDIOS MATERIALES MÍNIMOS
Sillas de ruedas	Para el transporte de personas discapacitadas o personas con movilidad reducida (PMR): Deberán ser sillas de ruedas homologadas para personas con movilidad reducida, en cumplimiento del RD 1544/2007 del 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.	2
Vehículo traslado PMRs	Preferentemente vehículo tipo buggy adaptado para el traslado de personas discapacitadas o con movilidad reducida.	1
Panel Punto de Encuentro para PMR	- Deberá estar claramente señalizado. - Dispondrá de cámara de televisión. - Texto en Braille. - Intercomunicador con instrucciones en texto altorrelieve y Braille, con botón de accionamiento accesible, con contraste cromático. - Información general sobre la terminal y sobre la asistencia a personas con discapacidad o con movilidad reducida. Preferentemente, en pantalla táctil que permita el acceso a la información. Alternativamente, mapa en relieve y trípticos informativos, incluyendo texto en Braille. - Bucle magnético convenientemente señalizado. - En todo caso, cumplirá toda la normativa de accesibilidad.	2
Módulo para el Servicio de Información al pasajero	Módulo adaptado para la atención a personas discapacitadas así como a pasajeros con movilidad reducida, según normativa de accesibilidad.	1
Equipos para el control de seguridad	Se exige al titular la disponibilidad de los equipos de control (arco de detección de metales para pasajeros y equipos de exploración de equipajes acompañados) En caso de que el titular de la licencia quisiera utilizar medios adicionales para alcanzar los rendimientos y otras exigencias de este Pliego, en operaciones más complejas, los equipos de control de cada línea de inspección, compuestos por arco de detección de metales para pasajeros y equipo de exploración de equipajes acompañados, tendrán al menos las características señaladas en el anexo VIII.	4 arcos 4 equipos RX
Material auxiliar para control de seguridad	Dotación suficiente del siguiente material auxiliar: Detectores manuales de metales. Linternas. Bandejas.	

d) SERVICIO DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS		
MEDIOS MATERIALES	Características de los Medios Materiales	N.º DE MEDIOS MATERIALES MÍNIMOS
	Elementos para el transporte de bandejas. Dispensador de calzas y patucos.	
Lectores para lectura de tarjetas de embarque	Dichos lectores serán tipo PDA o similar y deberán poder realizar la lectura de códigos QR, PDF o cualquier otro código bidimensional que permita comprobar la validez de las tarjetas de embarque y permitir el acceso a zonas restringidas de embarque. El titular deberá incluir el software necesario para la realización de la lectura de las tarjetas.	6
Bus lanzadera	Servicio de bus lanzadera para facilitar el acceso al buque o a la Estación marítima en caso de roturas, averías o mantenimiento de pasarelas de manera que el embarque y/o desembarque de pasajeros deba realizarse por el portalón del buque.	1
Medios para comunicaciones	Dotación suficiente de medios para comunicaciones acordes con la Autoridad Portuaria para el seguimiento del tráfico interior y control de las operaciones.	
Equipos informáticos	Dotación suficiente de equipos informáticos para el control de las operaciones y registro de incidencias.	
Señalización portátil para canalización de flujos	Se trata de vallas, conos, cinta, señales manuales y señales verticales necesarios para la canalización de los flujos de pasajeros. Este material deberá cumplir la normativa de accesibilidad correspondiente.	

e) SERVICIO DE CARGA Y DESCARGA DE EQUIPAJES		
MEDIOS MATERIALES	Características de los Medios Materiales	N.º DE MEDIOS MATERIALES MÍNIMOS
Carros portaequipajes	Estructura en acero inoxidable pulido o aluminio, con una longitud máxima de 1.000 mm.	300

f) SERVICIO DE CARGA Y DESCARGA DE VEHÍCULOS†		
MEDIOS MATERIALES	Características de los Medios Materiales	N.º DE MEDIOS MATERIALES MÍNIMOS
Equipo de señalización portátil	Para canalización de los flujos de vehículos (vallas, conos, cinta, señales manuales, señales verticales y linternas).	
Equipos para el control de seguridad	Se exige al titular la disponibilidad de los equipos de control (arco de detección de metales para pasajeros y equipos de exploración de equipajes acompañados) En caso de que el titular de la licencias quisiera utilizar medios adicionales para alcanzar los rendimientos y otras exigencias de este Pliego, en operaciones más complejas, los equipos de control de cada línea de inspección, compuestos por arco de detección de metales para pasajeros y equipo de exploración de equipajes acompañados, tendrán al menos las características señaladas en el anexo VIII.	2 arco 2 equipo RX
Material auxiliar para control de seguridad	Dotación suficiente del siguiente material auxiliar: Detectores manuales de metales. Linternas. Bandejas. Elementos para el transporte de bandejas. Dispensador de calzas/patucos.	

f) <u>SERVICIO DE CARGA Y DESCARGA DE VEHÍCULOS†</u>		
MEDIOS MATERIALES	Características de los Medios Materiales	N.º DE MEDIOS MATERIALES MÍNIMOS
Lectores para lectura de tarjetas de embarque	Dichos lectores serán tipo PDA o similar y deberán poder realizar la lectura de códigos QR, PDF o cualquier otro código bidimensional que permita comprobar la validez de las tarjetas de embarque y permitir el acceso a zonas restringidas de embarque. El titular deberá incluir el software necesario para la realización de la lectura de las tarjetas.	6
Módulo para el Servicio de Verificación de Billetes	Las que establezca la normativa vigente en materia de seguridad y prevención para la estancia de un trabajador.	2
Medios para comunicaciones	Dotación suficiente de medios para comunicaciones acordes con la Autoridad Portuaria para el seguimiento del tráfico interior y control de las operaciones.	

- La Autoridad Portuaria facilitará la información necesaria para el diseño y correcto dimensionamiento de los medios de seguridad, información, vallado, señalética, etc que permitan la prestación del servicio al pasaje en condiciones que garanticen la fluidez de los flujos de pasajeros, equipajes facturados y vehículos† y el cumplimiento estricto de todas las normas en materia de seguridad.
- Será de uso voluntario el material que, de los anteriormente descritos y siendo propiedad de la Autoridad Portuaria, ésta ponga a disposición del prestador para la realización de algunas de las funciones comprendidas en el servicio.
- Si durante el periodo de vigencia de la licencia se produjese una variación sostenida del tráfico o un cambio substancial en la forma de prestación del servicio portuario, la Autoridad Portuaria, previa modificación de las presentes Prescripciones Particulares de acuerdo con lo previsto en el artículo 113.2 de la Ley de Puertos, podrá modificar el contenido de las licencias y exigir a las empresas prestadoras del servicio correspondiente que adapten sus medios materiales a las nuevas condiciones en un plazo de seis meses, contados desde la fecha de notificación de la obligación de la adaptación.
- En los supuestos excepcionales en los que debido a fenómenos meteorológicos adversos no se pudiera realizar la normal prestación del servicio, (oleaje, vientos), se tendrá preparado, para todos los servicios al pasaje, un protocolo alternativo y coordinado con la naviera, la Autoridad Portuaria y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, que permitan la prestación del servicio en óptimas condiciones de operativa y calidad.
- Asimismo, en los supuestos excepcionales en los que se decretaran estados de emergencia, el titular de la licencia deberá aportar los medios materiales que se precisen conforme a la normativa en vigor como a la que se dicte en cada caso concreto, como pueden ser termómetros, geles desinfectantes, etc...
- Si los medios materiales adscritos al servicio no fueran propiedad de la empresa titular de la licencia, ésta deberá presentar los contratos de arrendamiento correspondientes, que deberán estar vigentes durante toda la duración de la licencia y deberán garantizar que el prestador tiene el control operativo total de dichos medios. En el caso de que los plazos de los contratos de arrendamiento fueran inferiores al plazo de la licencia otorgada, se deberán presentar también los

sucesivos contratos de arrendamiento que acrediten la disponibilidad de los medios durante toda la duración de la licencia.

b. Medios humanos mínimos y su cualificación

1. Los mínimos humanos mínimos adscritos al servicio serán los necesarios para atender las operaciones unitarias habituales y serán como mínimo las siguientes:

1.1. EN EL CASO DE QUE HAYA SOLO UNA LÍNEA MARÍTIMA EN SERVICIO:

a) SERVICIO DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS		
MEDIOS HUMANOS	Funciones y formación requerida	N.º DE MEDIOS HUMANOS O HORARIO MÍNIMO DE LA PRESTACIÓN
Responsable de Explotación	Dedicación exclusiva y presencial. Las principales funciones serán: • Interlocutor con la Autoridad Portuaria, siendo localizable en todo momento • Representante de la empresa titular de la licencia • Responsable de la correcta prestación de los servicios conforme a los niveles de calidad exigidos con capacidad suficiente de toma de decisiones Deberá contar, como mínimo, con la siguiente formación: • Titulación universitaria • Dominio del idioma castellano e inglés (mínimo nivel B2 certificado) Experiencia mínima requerida: • Al menos 3 años en funciones similares en empresas dedicadas al transporte de pasajeros o la prestación de servicios a los mismos	1
Coordinador de Seguridad	Las principales funciones serán: • Cumplimiento de los procedimientos operativos que afecten a los controles de seguridad en el Puerto de Tarifa. • Organización, control y verificación del servicio de seguridad en la terminal. • Reporte de información e incidencias a la APBA. • Reporte a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado toda la información necesaria que sea solicitada. • Interlocución entre Responsable de Explotación, APBA y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. • Recepcionar e implantar todos los avisos y órdenes dadas por parte de la APBA en referencia a la prestación del servicio de control de seguridad. • Recepcionar todas las reclamaciones relacionadas con el servicio de control de seguridad, responder a las mismas e informar en tiempo y forma a la APBA. • Velar por las instalaciones y equipos de seguridad. • Velar por que los turnos y puestos estén cubiertos, poniendo en conocimiento de cualquier incidencia que hubiera al Responsable de Explotación. Deberá contar, como mínimo, con la siguiente formación: • Título de Jefe de Seguridad y/o Director de Seguridad. Experiencia mínima requerida: • Al menos 3 años en funciones similares.	1
Coordinador del resto de Servicios por turno	Las principales funciones serán: • Cumplimiento de los procedimientos operativos de los diferentes servicios que integran el servicio portuario al pasaje. • Gestión de los medios humanos y técnicos dispuestos por la empresa titular de la licencia. • Atención y gestión de las quejas y reclamaciones que se pudieran presentar por deficiencias en los servicios prestados. • Redacción de informes a la Autoridad Portuaria. • Velar por las instalaciones y equipos titularidad de la Autoridad Portuaria.	1 en turnos de mañana, tarde y noche

a) SERVICIO DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS		
MEDIOS HUMANOS	Funciones y formación requerida	N.º DE MEDIOS HUMANOS O HORARIO MÍNIMO DE LA PRESTACIÓN
	- Reportar a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado toda la información necesaria y prestar colaboración solicitada. Deberá contar, como mínimo, con la siguiente formación: - Diplomatura, Ingeniería Técnica o Formación Profesional Grado Superior - Dominio del idioma castellano e inglés (mínimo nivel B2) Experiencia mínima requerida: - Al menos 3 años en funciones similares	
Operarios para acompañamiento a pasajeros con necesidades especiales	Operarios para el transporte, acompañamiento y la atención de personas discapacitadas y/o con movilidad reducida. Deberán contar, como mínimo, con la siguiente formación: - ESO, Formación profesional Grado Medio - Dominio del idioma castellano e inglés (mínimo nivel B1) - Certificado de haber realizado el curso de atención a personal con discapacidad, según la Orden PRE/3028/2011, de 4 de noviembre, por la que se establecen los protocolos de actuación y de formación de las tripulaciones de los buques de pasaje y la formación del personal de las empresas navieras que presten servicio en las terminales portuarias para la atención de las personas con discapacidad. - Curso de Prevención de Riesgos Laborales, de acuerdo con la legislación laboral vigente.	1
Vigilantes de seguridad	Las principales funciones serán: - Inspección de los pasajeros, empleados, tripulación del buque según los procedimientos operativos y la legislación vigente en materia de seguridad. - Comprobar que los pasajeros disponen de la documentación o título que le autoriza al embarque. - Informar a los pasajeros de las restricciones aplicables por la normativa. - Instruir sobre la utilización de bandejas. - Recoger y volver a colocar las bandejas en el lugar de recogida por parte de los pasajeros. - Coordinar la zona de los controles de seguridad, especialmente a lo que a gestión y solución de colas respecta. - Inspeccionar los bultos y demás equipaje de mano según los procedimientos establecidos y la legislación y normativa en vigor. - Inspeccionar manualmente a los pasajeros en caso de duda a su paso por los arcos detectores de metales. - Realizar un informe de incidencias en los controles. - Gestionar los objetos perdidos en filtros. - Gestión de reclamaciones. - Informar de inmediato a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Coordinador de Seguridad y APBA, de los contenidos dudosos del equipaje, y/o de los pasajeros. Deberán contar, como mínimo, con la siguiente formación: - ESO, Formación profesional Grado Medio - Dominio del idioma castellano e inglés. - Certificado de realización del curso de vigilante de seguridad en puertos según la Resolución de 12 de noviembre de 2012, de la Secretaría de Estado de Seguridad, por la que se determinan los programas de formación del personal de seguridad privada y la Orden INT/318/2011, de 1 de febrero, sobre personal de seguridad privada - Curso de Prevención de Riesgos Laborales, de acuerdo con la legislación laboral vigente.	Temp. Baja: 2 en turnos de mañana y tarde. Temp. Alta: 5 en turnos de mañana, tarde y 2 en turno de noche

a) <u>SERVICIO DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS</u>		
MEDIOS HUMANOS	Funciones y formación requerida	N.º DE MEDIOS HUMANOS O HORARIO MÍNIMO DE LA PRESTACIÓN
Operarios destinados a la gestión de accesos a zonas restringidas de embarque	Se encargarán de la gestión de los accesos de pasajeros a las zonas restringidas de embarque, mediante la lectura de las tarjetas de embarque por medios electrónicos. Para la prestación de este servicio se seguirá en todo momento el procedimiento establecido en las instrucciones operativas aprobadas por la Autoridad Portuaria. Deberán contar, como mínimo, con la siguiente formación: • ESO, Formación profesional Grado Medio • Dominio del idioma castellano e Inglés (mínimo nivel B1) • Curso de Prevención de Riesgos Laborales, de acuerdo con la legislación laboral vigente.	Temp. Baja: 1, en turnos de mañana, tarde y noche. Temp. Alta: 2 en turnos de mañana, tarde y noche.
Operarios para Servicio de información	Las principales funciones serán: • Información sobre horarios de salida y llegadas de buque, conexiones con autobuses, trenes, etc., así como la información de los servicios prestados en la Estación Marítima de Tarifa y en el recinto portuario en general. • Atención de las sugerencias, quejas y reclamaciones de pasajeros y usuarios. • Información a pasajeros con movilidad reducida. • Gestión de los Sistemas de Información al Pasajero. • Gestión del Servicio de Megafonía. • Recepción y gestión de avisos de averías. • Recepción de solicitudes de concesionarios y organismos públicos ubicados en la Estación Marítima de Tarifa. • Registro de incidencias diarias. Deberán contar, como mínimo, con la siguiente formación: • Diplomatura, Ingeniería Técnica o Formación Profesional Grado Superior. • Dominio del idioma castellano, inglés y francés (mínimo nivel B2 certificado). • Curso de Prevención de Riesgos Laborales, de acuerdo a la legislación laboral vigente.	Temp. Baja: 1, en turnos de mañana y tarde. Temp. Alta: 1 en turnos de mañana, tarde y noche

b) <u>SERVICIO DE CARGA Y DESCARGA DE EQUIPAJES</u>		
MEDIOS HUMANOS	Funciones y formación requerida	N.º DE MEDIOS HUMANOS O HORARIO MÍNIMO DE LA PRESTACIÓN
Operarios destinados a gestión de carros portaequipajes	Se encargarán del control y distribución de los carros portaequipajes por los accesos, salas de embarque y desembarque y atraques, además de las siguientes funciones: • Limpieza y mantenimiento de los carros portaequipajes para que siempre estén en perfecto estado de funcionamiento, incluyendo pequeños arreglos y reparaciones. • En caso necesario, conducción de los pasajeros, indicándoles e incluso acompañándoles hacia el correcto itinerario. • Colocación de avisos de averías, peligro, etc. cuando sea necesario. • Velar por las instalaciones, dando aviso a la APBA de cualquier incidencia. Deberán contar, como mínimo, con la siguiente formación: • ESO, Formación profesional Grado Medio • Curso de Prevención de Riesgos Laborales, de acuerdo a la legislación laboral vigente.	Temp. Baja: 1, en turnos de mañana y tarde. Temp. Alta: 1 en turnos de mañana, tarde y noche.

c) SERVICIO DE CARGA Y DESCARGA DE VEHÍCULOS[†] EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE		
MEDIOS HUMANOS	Funciones y formación requerida	N.º DE MEDIOS HUMANOS O HORARIO MÍNIMO DE LA PRESTACIÓN
Vigilantes de seguridad destinados al embarque de vehículos [†] .	Las principales funciones serán: • Inspección de los pasajeros, empleados, tripulación del buque según los procedimientos operativos y la legislación vigente en materia de seguridad. • Comprobar que los pasajeros disponen de la documentación o título que le autoriza al embarque. • Informar a los pasajeros de las restricciones aplicables por la normativa. • Instruir sobre la utilización de bandejas. • Recoger y volver a colocar las bandejas en el lugar de recogida por parte de los pasajeros. • Coordinar la zona de los controles de seguridad, especialmente a lo que a gestión y solución de colas respecta. • Inspeccionar los bultos y demás equipaje de mano según los procedimientos establecidos y la legislación y normativa en vigor. • Inspeccionar manualmente a los pasajeros en caso de duda a su paso por los arcos detectores de metales. • Realizar un informe de incidencias en los controles. • Gestionar los objetos perdidos en filtros. • Gestión de reclamaciones. • Informar de inmediato a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Coordinador de Seguridad y APBA, de los contenidos dudosos del equipaje, y/o de los pasajeros. Deberán contar, como mínimo, con la siguiente formación: • ESO, Formación profesional Grado Medio • Dominio del idioma castellano e inglés. • Certificado de realización del curso de vigilante de seguridad en puertos según la Resolución de 12 de noviembre de 2012, de la Secretaría de Estado de Seguridad, por la que se determinan los programas de formación del personal de seguridad privada y la Orden INT/318/2011, de 1 de febrero, sobre personal de seguridad privada • Curso de Prevención de Riesgos Laborales, de acuerdo con la legislación laboral vigente.	Temp. Baja: 2 en turnos de mañana y tarde. Temp. Alta: 2 en turnos de mañana, tarde y noche.
Operarios destinados a la gestión de accesos a zonas restringidas de embarque	Se encargarán de la gestión de los accesos a las zonas restringidas de embarque de vehículos, mediante la lectura de las tarjetas de embarque por medios electrónicos. Para la prestación de este servicio se seguirá en todo momento el procedimiento establecido en las instrucciones operativas aprobadas por la Autoridad Portuaria. Deberán contar, como mínimo, con la siguiente formación: • ESO, Formación profesional Grado Medio • Dominio del idioma castellano e Inglés (mínimo nivel B1) • Curso de Prevención de Riesgos Laborales, de acuerdo con la legislación laboral vigente.	Temp. Baja: 1, en turnos de mañana, tarde y noche. Temp. Alta: 2 en turnos de mañana, tarde y noche.
Operarios destinados a la verificación de billetes	Se encargarán de verificar en el acceso a las áreas de preembarque previas a los módulos check-in de navieras, que los vehículos dispongan de billetes de manera que, si estos reúnen las condiciones necesarias conducirlos a las áreas de preembarque o bien dirigirlos a la Estación Marítima si estos no llevaran billetes o se detectara alguna anomalía en los mismos. Deberán contar, como mínimo, con la siguiente formación: • ESO, Formación profesional Grado Medio • Dominio del idioma castellano e Inglés (mínimo nivel B1) Curso de Prevención de Riesgos Laborales, de acuerdo con la legislación laboral vigente.	1 en turnos de mañana, tarde y noche.

1.2. EN EL CASO DE QUE HAYA DOS LÍNEAS MARÍTIMAS EN SERVICIO:

d) SERVICIO DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS		
MEDIOS HUMANOS	Funciones y formación requerida	N.º DE MEDIOS HUMANOS O HORARIO MÍNIMO DE LA PRESTACIÓN
Responsable de Explotación	Dedicación exclusiva y presencial. Las principales funciones serán: • Interlocutor con la Autoridad Portuaria, siendo localizable en todo momento • Representante de la empresa titular de la licencia • Responsable de la correcta prestación de los servicios conforme a los niveles de calidad exigidos con capacidad suficiente de toma de decisiones Deberá contar, como mínimo, con la siguiente formación: • Titulación universitaria • Dominio del idioma castellano e inglés (mínimo nivel B2 certificado) Experiencia mínima requerida: • Al menos 3 años en funciones similares en empresas dedicadas al transporte de pasajeros o la prestación de servicios a los mismos	1
Coordinador de Seguridad	Las principales funciones serán: • Cumplimiento de los procedimientos operativos que afecten a los controles de seguridad en el Puerto de Tarifa. • Organización, control y verificación del servicio de seguridad en la terminal. • Reporte de información e incidencias a la APBA. • Reporte a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado toda la información necesaria que sea solicitada. • Interlocución entre Responsable de Explotación, APBA y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. • Recepcionar e implantar todos los avisos y órdenes dadas por parte de la APBA en referencia a la prestación del servicio de control de seguridad. • Recepcionar todas las reclamaciones relacionadas con el servicio de control de seguridad, responder a las mismas e informar en tiempo y forma a la APBA. • Velar por las instalaciones y equipos de seguridad. • Velar por que los turnos y puestos estén cubiertos, poniendo en conocimiento de cualquier incidencia que hubiera al Responsable de Explotación. Deberá contar, como mínimo, con la siguiente formación: • Título de Jefe de Seguridad y/o Director de Seguridad. Experiencia mínima requerida: • Al menos 3 años en funciones similares.	1
Coordinador del resto de Servicios por turno	Las principales funciones serán: • Cumplimiento de los procedimientos operativos de los diferentes servicios que integran el servicio portuario al pasaje. • Gestión de los medios humanos y técnicos dispuestos por la empresa titular de la licencia. • Atención y gestión de las quejas y reclamaciones que se pudieran presentar por deficiencias en los servicios prestados. • Redacción de informes a la Autoridad Portuaria. • Velar por las instalaciones y equipos titularidad de la Autoridad Portuaria. • Reportar a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado toda la información necesaria y prestar colaboración solicitada. Deberá contar, como mínimo, con la siguiente formación: • Diplomatura, Ingeniería Técnica o Formación Profesional Grado Superior • Dominio del idioma castellano e inglés (mínimo nivel B2) Experiencia mínima requerida: • Al menos 3 años en funciones similares	1 en turnos de mañana, tarde y noche

d) <u>SERVICIO DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS</u>		
MEDIOS HUMANOS	Funciones y formación requerida	N.º DE MEDIOS HUMANOS O HORARIO MÍNIMO DE LA PRESTACIÓN
Operarios para acompañamiento a pasajeros con necesidades especiales	Operarios para el transporte, acompañamiento y la atención de personas discapacitadas y/o con movilidad reducida. Deberán contar, como mínimo, con la siguiente formación: • ESO, Formación profesional Grado Medio • Dominio del idioma castellano e inglés (mínimo nivel B1) • Certificado de haber realizado el curso de atención a personal con discapacidad, según la Orden PRE/3028/2011, de 4 de noviembre, por la que se establecen los protocolos de actuación y de formación de las tripulaciones de los buques de pasaje y la formación del personal de las empresas navieras que presten servicio en las terminales portuarias para la atención de las personas con discapacidad. • Curso de Prevención de Riesgos Laborales, de acuerdo con la legislación laboral vigente.	1
Vigilantes de seguridad	Las principales funciones serán: • Inspección de los pasajeros, empleados, tripulación del buque según los procedimientos operativos y la legislación vigente en materia de seguridad. • Comprobar que los pasajeros disponen de la documentación o título que le autoriza al embarque. • Informar a los pasajeros de las restricciones aplicables por la normativa. • Instruir sobre la utilización de bandejas. • Recoger y volver a colocar las bandejas en el lugar de recogida por parte de los pasajeros. • Coordinar la zona de los controles de seguridad, especialmente a lo que a gestión y solución de colas respecta. • Inspeccionar los bultos y demás equipaje de mano según los procedimientos establecidos y la legislación y normativa en vigor. • Inspeccionar manualmente a los pasajeros en caso de duda a su paso por los arcos detectores de metales. • Realizar un informe de incidencias en los controles. • Gestionar los objetos perdidos en filtros. • Gestión de reclamaciones. • Informar de inmediato a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Coordinador de Seguridad y APBA, de los contenidos dudosos del equipaje, y/o de los pasajeros. Deberán contar, como mínimo, con la siguiente formación: • ESO, Formación profesional Grado Medio • Dominio del idioma castellano e inglés. • Certificado de realización del curso de vigilante de seguridad en puertos según la Resolución de 12 de noviembre de 2012, de la Secretaría de Estado de Seguridad, por la que se determinan los programas de formación del personal de seguridad privada y la Orden INT/318/2011, de 1 de febrero, sobre personal de seguridad privada • Curso de Prevención de Riesgos Laborales, de acuerdo con la legislación laboral vigente.	Temp. Baja: 4 en turnos de mañana y tarde. Temp. Alta: 10 en turnos de mañana, tarde y 4 en turno de noche
Operarios destinados a la gestión de accesos a zonas restringidas de embarque	Se encargarán de la gestión de los accesos de pasajeros a las zonas restringidas de embarque, mediante la lectura de las tarjetas de embarque por medios electrónicos. Para la prestación de este servicio se seguirá en todo momento el procedimiento establecido en las instrucciones operativas aprobadas por la Autoridad Portuaria. Deberán contar, como mínimo, con la siguiente formación: • ESO, Formación profesional Grado Medio • Dominio del idioma castellano e Inglés (mínimo nivel B1)	Temp. Baja: 2, en turnos de mañana, tarde y noche. Temp. Alta: 4 en turnos de mañana, tarde y noche.

d) <u>SERVICIO DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS</u>		
MEDIOS HUMANOS	Funciones y formación requerida	N.º DE MEDIOS HUMANOS O HORARIO MÍNIMO DE LA PRESTACIÓN
	Curso de Prevención de Riesgos Laborales, de acuerdo con la legislación laboral vigente.	
Operarios para Servicio de información	Las principales funciones serán: - Información sobre horarios de salida y llegadas de buque, conexiones con autobuses, trenes, etc., así como la información de los servicios prestados en la Estación Marítima de Tarifa y en el recinto portuario en general. - Atención de las sugerencias, quejas y reclamaciones de pasajeros y usuarios. - Información a pasajeros con movilidad reducida. - Gestión de los Sistemas de Información al Pasajero. - Gestión del Servicio de Megafonía. - Recepción y gestión de avisos de averías. - Recepción de solicitudes de concesionarios y organismos públicos ubicados en la Estación Marítima de Tarifa. - Registro de incidencias diarias. Deberán contar, como mínimo, con la siguiente formación: - Diplomatura, Ingeniería Técnica o Formación Profesional Grado Superior. - Domínio del idioma castellano, inglés y francés (mínimo nivel B2 certificado). - Curso de Prevención de Riesgos Laborales, de acuerdo a la legislación laboral vigente.	Temp. Baja: 1, en turnos de mañana y tarde. Temp. Alta: 1 en turnos de mañana, tarde y noche

e) <u>SERVICIO DE CARGA Y DESCARGA DE EQUIPAJES</u>		
MEDIOS HUMANOS	Funciones y formación requerida	N.º DE MEDIOS HUMANOS O HORARIO MÍNIMO DE LA PRESTACIÓN
Operarios destinados a gestión de carros portaequipajes	Se encargarán del control y distribución de los carros portaequipajes por los accesos, salas de embarque y desembarque y atraques, además de las siguientes funciones: - Limpieza y mantenimiento de los carros portaequipajes para que siempre estén en perfecto estado de funcionamiento, incluyendo pequeños arreglos y reparaciones. - En caso necesario, conducción de los pasajeros, indicándoles e incluso acompañándoles hacia el correcto itinerario. - Colocación de avisos de averías, peligro, etc. cuando sea necesario. - Velar por las instalaciones, dando aviso a la APBA de cualquier incidencia. Deberán contar, como mínimo, con la siguiente formación: - ESO, Formación profesional Grado Medio - Curso de Prevención de Riesgos Laborales, de acuerdo a la legislación laboral vigente.	Temp. Baja: 1, en turnos de mañana y tarde. Temp. Alta: 2 en turnos de mañana, tarde y noche.

f) SERVICIO DE CARGA Y DESCARGA DE VEHÍCULOS† EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE		
MEDIOS HUMANOS	Funciones y formación requerida	N.º DE MEDIOS HUMANOS O HORARIO MÍNIMO DE LA PRESTACIÓN
Vigilantes de seguridad destinados al embarque de vehículos†.	Las principales funciones serán: • Inspección de los pasajeros, empleados, tripulación del buque según los procedimientos operativos y la legislación vigente en materia de seguridad. • Comprobar que los pasajeros disponen de la documentación o título que le autoriza al embarque. • Informar a los pasajeros de las restricciones aplicables por la normativa. • Instruir sobre la utilización de bandejas. • Recoger y volver a colocar las bandejas en el lugar de recogida por parte de los pasajeros. • Coordinar la zona de los controles de seguridad, especialmente a lo que a gestión y solución de colas respecta. • Inspeccionar los bultos y demás equipaje de mano según los procedimientos establecidos y la legislación y normativa en vigor. • Inspeccionar manualmente a los pasajeros en caso de duda a su paso por los arcos detectores de metales. • Realizar un informe de incidencias en los controles. • Gestionar los objetos perdidos en filtros. • Gestión de reclamaciones. • Informar de inmediato a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Coordinador de Seguridad y APBA, de los contenidos dudosos del equipaje, y/o de los pasajeros. Deberán contar, como mínimo, con la siguiente formación: • ESO, Formación profesional Grado Medio • Dominio del idioma castellano e inglés. • Certificado de realización del curso de vigilante de seguridad en puertos según la Resolución de 12 de noviembre de 2012, de la Secretaría de Estado de Seguridad, por la que se determinan los programas de formación del personal de seguridad privada y la Orden INT/318/2011, de 1 de febrero, sobre personal de seguridad privada • Curso de Prevención de Riesgos Laborales, de acuerdo con la legislación laboral vigente.	Temp. Baja: 4 en turnos de mañana y tarde. Temp. Alta: 4 en turnos de mañana, tarde y noche.
Operarios destinados a la gestión de accesos a zonas restringidas de embarque	Se encargarán de la gestión de los accesos a las zonas restringidas de embarque de vehículos, mediante la lectura de las tarjetas de embarque por medios electrónicos. Para la prestación de este servicio se seguirá en todo momento el procedimiento establecido en las instrucciones operativas aprobadas por la Autoridad Portuaria. Deberán contar, como mínimo, con la siguiente formación: • ESO, Formación profesional Grado Medio • Dominio del idioma castellano e Inglés (mínimo nivel B1) • Curso de Prevención de Riesgos Laborales, de acuerdo con la legislación laboral vigente.	Temp. Baja: 2, en turnos de mañana, tarde y noche. Temp. Alta: 4 en turnos de mañana, tarde y noche.
Operarios destinados a la verificación de billetes	Se encargarán de verificar en el acceso a las áreas de preembarque previas a los módulos check-in de navieras, que los vehículos dispongan de billetes de manera que, si estos reúnen las condiciones necesarias conducirlos a las áreas de preembarque o bien dirigirlos a la Estación Marítima si estos no llevaran billetes o se detectara alguna anomalía en los mismos. Deberán contar, como mínimo, con la siguiente formación: • ESO, Formación profesional Grado Medio • Dominio del idioma castellano e Inglés (mínimo nivel B1) Curso de Prevención de Riesgos Laborales, de acuerdo con la legislación laboral vigente.	2 en turnos de mañana, tarde y noche.

Operarios destinados a la ordenación de las áreas de pre embarque y embarque/desembarque de vehículos†	Se encargarán de la preparación y ordenación de vehículos† en las áreas de pre-embarque y embarque indicando a los conductores de los vehículos el acceso a su zona, ordenando la disposición del vehículo en la parcela y permitiendo la salida de los vehículos ordenadamente hacia el buque, o hacia los controles de salida, en el caso del desembarque. Deberán contar, como mínimo, con la siguiente formación: • ESO, Formación profesional Grado Medio • Dominio del idioma castellano e inglés (mínimo nivel B1) • Curso de Prevención de Riesgos Laborales, de acuerdo a la legislación laboral vigente	Temp. Baja: 4 en turnos de mañana, tarde y noche. Temp. Alta: 8 en turnos de mañana, tarde y noche.
--	---	---

2. En el caso de que el prestador deba realizar los controles de seguridad a pasajeros† y equipajes, directamente, así como el resto de servicios asociados al servicio de pasaje, deberá contar con personal suficiente que garantice el cumplimiento de los indicadores de nivel de calidad del servicio establecidos en la Prescripción 18ª. Este personal deberá estar habilitado para este tipo de actividad según la normativa aplicable.
3. En determinadas circunstancias y, siempre que se garantice el cumplimiento de los citados indicadores de calidad, el desempeño de varias de las funciones asociadas a la prestación del servicio al pasaje podrá llevarse a cabo por una misma persona.
4. El personal de la empresa prestadora podrá o no formar parte de la plantilla de la empresa y no tendrá relación laboral alguna con la Autoridad Portuaria. Cuando una parte de los medios humanos adscritos al servicio no formen parte de la plantilla de la empresa titular de la licencia, ésta deberá presentar el contrato de servicios correspondiente que acredite la subcontratación, el cual deberá estar vigente durante toda la duración de la licencia. En el caso de que el plazo de dicho contrato fuera inferior al plazo de la licencia otorgada, se deberán presentar también los sucesivos contratos de servicios acrediten la citada subcontratación durante toda la duración de la licencia.
5. El personal adscrito al servicio tendrá formación y experiencia acordes con sus funciones y estará en posesión, en todo momento, de las titulaciones y certificaciones que la normativa en vigor imponga, así como las establecidas en este PPP.
6. En caso de cese de la prestación del servicio, la Autoridad Portuaria no se hará cargo de dicho personal, ni asumirá ninguna obligación laboral respecto del mismo, de acuerdo con lo establecido en la Prescripción 20ª.
7. A excepción del personal que desempeñen las labores de Vigilante de Seguridad que se registrarán por su correspondiente convenio colectivo conforme a la legislación laboral vigente en materia de desempeño de funciones de seguridad privada, las condiciones laborales del resto del personal adscrito al servicio no serán inferiores a las aplicables en el sector. En este sentido y con independencia del Convenio Colectivo que el titular de la licencia considere de aplicación, a efectos retributivos, habrá de tomar como referencia las siguientes categorías profesionales según el Convenio Colectivo del Sector Agencias Marítimas de la Provincia de Cádiz, publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de Cádiz nº 210 de 2 de noviembre de 2018 y Acta de la Comisión Paritaria del Convenio Colectivo de Agencias Marítimas de la provincia de Cádiz, publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Cádiz nº 60 de 29 de marzo de 2019:
 - Operarios Servicio de Información: Auxiliar Administrativo más plus de idiomas.
 - Operarios para gestión de accesos a zonas restringidas de embarque: Oficial de Segunda.
 - Operarios para la verificación de billetes: Oficial de Segunda.
 - Operarios para ordenación de vehículos: Peón/Mozo almacén.

- Operarios para la gestión de carros portaequipajes: Peón/Mozo almacén.
- Operarios para acompañamiento de pasajeros con necesidades especiales: Peón/Mozo Almacén.

El titular de la licencia deberá aportar el compromiso expreso de que el personal asignado para la prestación del servicio de Seguridad percibirá el plus de radioscopia aeroportuaria.

8. La jornada de trabajo no podrá superar las 1.740 horas anuales de trabajo efectivo.

c. Medios totales del puerto

1. El puerto deberá contar con un servicio portuario al pasaje formado por unos medios materiales y humanos con las características necesarias para una correcta explotación portuaria en las debidas condiciones de seguridad, calidad y eficiencia. En este sentido, el prestador del servicio deberá disponer de los medios humanos y materiales necesarios para atender con los niveles de calidad establecidos en el presente Pliego o, en su caso, ofertados por el licitador si estos últimos fueran superiores, los aumentos puntuales de actividad. Estos medios humanos deberán estar cualificados para el tipo de actividad que vaya a desarrollar.
2. A los efectos de este Pliego, se considerará Temporada Alta el período de Semana Santa, OPE y Navidad.
3. De acuerdo con lo establecido en el artículo 109.3 del TRLPEMM, la Autoridad Portuaria deberá adoptar las medidas precisas para garantizar una adecuada cobertura de las necesidades de este servicio portuario.
4. Cuando se declare ausencia o insuficiencia de iniciativa privada, la Autoridad Portuaria complementará los medios existentes mediante la prestación de forma directa o indirecta del servicio conforme a lo establecido en el artículo 109.3 del TRLPEMM.
5. Se considerará que existe insuficiencia de iniciativa privada para la prestación del servicio portuario al pasaje cuando el número de medios humanos y materiales adscritos permanentemente al servicio por el prestador no cumpla con el número de medios humanos y materiales mínimo del puerto o cuando se incumpla el indicador de "Congestión" definido en la Prescripción 18ª este PPP y se mantenga alguna de las situaciones anteriores por un plazo mayor de 3 meses.
6. Una vez que la Autoridad Portuaria entre a prestar el servicio, se mantendrá dicha situación por un plazo mínimo de 6 meses y un plazo máximo de 5 años, salvo que la situación de insuficiencia se mantenga.

d. Medios necesarios para el cumplimiento de la obligación de servicio público de cooperar en las operaciones de salvamento, extinción de incendios, lucha contra la contaminación, así como en prevención y control de emergencias

1. Los medios materiales mínimos que el prestador del servicio deberá tener disponibles con carácter permanente al objeto del cumplimiento de la obligación de cooperación en las labores de prevención y control de emergencias y seguridad del puerto serán los exigidos con carácter de mínimos para la prestación del servicio al pasaje.
2. El personal deberá colaborar en todo momento con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, autoridades aduaneras y con la Autoridad Portuaria en las actividades propias del servicio.

Prescripción 13ª: Obligaciones de protección medioambiental y de contribución a la sostenibilidad

1. Las empresas prestadoras deberán cumplir la normativa aplicable en materia medioambiental, las normas medioambientales específicas que, en su caso, se establezcan en el Reglamento de Explotación y Policía, en las Ordenanzas Portuarias y en las instrucciones que pueda dictar la Autoridad Portuaria, así como en los sistemas de gestión ambiental que pudiera aprobar la Autoridad Portuaria, con arreglo a los objetivos e indicadores de sostenibilidad ambiental, y serán las responsables de adoptar las medidas necesarias para prevenir y para paliar los efectos medioambientales resultantes de la prestación de los servicios.
2. La empresa prestadora cumplirá en todo momento, con lo establecido en la normativa medioambiental vigente, en especial, con aquella relacionada con la contaminación de aguas, del aire y de suelos, así como la que regula la gestión de residuos
3. En el plazo de 2 años a partir de la fecha de otorgamiento de la licencia, el prestador deberá estar inscrito en el registro del sistema comunitario de gestión y auditoría ambiental EMAS (EU Eco – Management and Audit Scheme) o tener implantado y certificado un sistema de gestión medioambiental ISO-14001 cuyo alcance comprenda todas las actividades relacionadas con la prestación de servicio regulada en la licencia.
4. La empresa prestadora deberá adoptar las medidas oportunas para no producir episodios de contaminación de las aguas portuarias, debiendo integrarse en el Plan de Contingencias o de lucha contra la contaminación marina.
5. La empresa prestadora desarrollará su actividad bajo criterios de eficiencia energética y sostenibilidad ambiental, haciendo uso de energías renovables en la medida de lo posible y empleando la maquinaria y las técnicas más eficientes energéticamente, que permitan contribuir al ahorro y la eficiencia energética en la demanda conjunta del Puerto. La empresa prestadora deberá cumplir la normativa vigente en este ámbito, así como las normas que apruebe la Autoridad Portuaria en sus Ordenanzas portuarias y/o integrarse en las políticas o recomendaciones que en este ámbito promueva. En este aspecto, la Autoridad Portuaria promoverá la aplicación por parte de las empresas prestadoras del sistema de gestión de energía según la ISO 50001.

Prescripción 14ª: Obligaciones de servicio público portuario

Las obligaciones de servicio público reguladas por el TRLPEMM en el artículo 110, son las siguientes:

a. Obligación de servicio público de cobertura universal

1. El prestador del servicio estará obligado a atender toda demanda razonable en condiciones no discriminatorias.
2. No obstante lo anterior, la Autoridad Portuaria, en caso de impago del servicio, podrá autorizar al prestador la suspensión temporal del servicio a un usuario hasta que se efectúe el pago o se garantice suficientemente la deuda que generó la suspensión.

b. Obligaciones de servicio público para que el servicio se preste en condiciones de regularidad y continuidad

1. El prestador estará obligado a mantener la continuidad y regularidad del servicio en función de las características de la demanda en las condiciones indicadas en este PPP, salvo fuerza mayor†, y contribuirá a la prestación de los servicios mínimos que, en su caso, pudiera establecer la Autoridad Portuaria.

2. Asimismo, deberá de atender, en las mismas condiciones de prestación establecida en este Pliego, las puntas de tráfico que se produzcan y, especialmente, durante el periodo estival, Semana Santa, Navidad y situaciones excepcionales del Puerto de Tarifa (fiesta del Cordero, campaña de la fresa, cierres de puerto, temporada alta de excursiones), así como por incrementos de los niveles de seguridad en la Estación Marítima o algún buque.
- c. Obligaciones de servicio público de cooperación en las operaciones de salvamento, extinción de incendios, lucha contra la contaminación, así como en prevención y control de emergencias**
1. El prestador pondrá a disposición de la autoridad competente que lo solicite, los medios humanos y materiales adscritos al servicio, en especial los específicos establecidos para esta obligación de servicio público en la Prescripción 12ª que en su caso sean necesarios para labores de salvamento, extinción de incendios, lucha contra la contaminación, así como en la prevención y control de emergencias.
 2. En el caso de que el organismo competente solicitante sea distinto de la Autoridad Portuaria, el titular de la licencia pondrá de inmediato en conocimiento de ésta tal solicitud.
 3. Las intervenciones realizadas como resultado de estas obligaciones devengarán las tarifas establecidas en el presente PPP.
- d. Obligaciones de servicio público relacionadas con la colaboración en formación práctica en la prestación del servicio.**
1. El prestador del servicio estará obligado a colaborar en la formación práctica de nuevos trabajadores en la prestación del servicio con los medios adecuados en el ámbito de la zona del puerto de Tarifa en la que debe desarrollarse la prestación.
 2. El prestador participará en los ejercicios de simulacro organizados por la Autoridad Portuaria y elaborará tras la celebración de los mismos un informe de lecciones aprendidas y propuestas de mejora que será remitido a la Autoridad Portuaria.
- e. Potestad tarifaria.**
1. Al existir limitación en el número de prestadores y de acuerdo con el artículo 125.2.d) del TRLPEMM, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria acordará la vigencia de las tarifas máximas establecidas en el presente Pliego de Prescripciones Particulares para el servicio portuario al pasaje.
 2. Así mismo, si con posterioridad se produjeran cambios en el número de prestadores o en alguna otra circunstancia que afectara a la existencia de competencia en la prestación del servicio, la Autoridad Portuaria, mediante una nueva resolución, aprobará los cambios que fueran oportunos en relación con la obligatoriedad de la aplicación de las tarifas máximas.

Prescripción 15ª: Criterios para la distribución de las obligaciones de servicio público entre los prestadores del servicio

Al estar limitado el número de prestadores y no existir más que un área portuaria ni terminal de pasaje o mercancía dedicada a un uso particular que pueda aplicar la integración de servicios, no es necesario establecer los criterios para la distribución de las obligaciones de servicio público.

Prescripción 16ª: Criterios de cuantificación y distribución de las compensaciones por las obligaciones de servicio público

Al estar limitado el número de prestadores y no existir más que un área portuaria ni terminal de pasaje o mercancía dedicada a un uso particular que pueda aplicar la integración de servicios, no es necesario establecer los criterios de cuantificación y distribución de las compensaciones por las obligaciones de servicio público.

SECCIÓN IV: CONDICIONES Y CALIDAD DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

Prescripción 17ª: Condiciones de la prestación del servicio

a. General

1. Para la realización de operaciones de servicio portuario al pasaje será imprescindible ser titular de una licencia de este servicio en cualquiera de las modalidades definidas en este PPP.
2. El titular de licencia prestará el servicio según lo previsto en el TRLPEMM, en las condiciones establecidas en el presente PPP y en la licencia otorgada por la Autoridad Portuaria, conforme a los principios de objetividad y no discriminación, evitando en todo momento incurrir en prácticas anticompetitivas.
3. El prestador debe notificar toda modificación de su actividad relativa a la prestación del servicio, así como fusiones, adquisiciones o cambios en su composición accionarial que tengan alguna implicación en la prestación del servicio o sobre la situación financiera o el régimen de incompatibilidades previsto en el artículo 121 del TRLPEMM. La Autoridad Portuaria evaluará si dichas modificaciones alteran la situación de cumplimiento de las condiciones de solvencia o incompatibilidad establecidas en este PPP o en la Ley.
4. Como garantía de la adecuación de los medios humanos y materiales y su operatividad, el prestador deberá adjuntar en su solicitud un *Plan de Organización de los Servicios*. Dicho Plan, que deberá ser presentado de nuevo ante la Autoridad Portuaria en caso de ser modificado total o parcialmente, incluirá, entre otros aspectos, la descripción de las actividades que integren la prestación, con el suficiente detalle sobre la organización, asignación de equipos, recursos humanos, EPIs y vestimenta, programación y desarrollo de las operaciones, horarios y turnos de trabajo, plan de cobertura de absentismo, ordenación de los espacios en función de los flujos de pasajeros previstos, medidas para el mantenimiento y de los medios materiales, plan de emergencias y evacuación (o plan de integración y cumplimiento del mismo, según proceda) y protocolos de comunicación.

b. Alcance del servicio

1. La prestación del servicio se realizará de forma regular y continua, salvo causa de fuerza mayor† en cuyo caso el prestador del servicio estará obligado, sin derecho a indemnización alguna, a adoptar las medidas razonables para hacer frente a las circunstancias adversas y asegurar la reanudación inmediata del servicio. Lo anterior se entiende sin perjuicio de las instrucciones que la Autoridad Portuaria o la Capitanía Marítima pudieran impartir por razones de seguridad del puerto y cooperación en emergencias.
2. Los servicios portuarios al pasaje se prestarán a solicitud del usuario. La utilización del servicio será obligatoria en los casos que se establezcan en el Reglamento de Explotación y Policía y en las Ordenanzas Portuarias conforme a lo establecido en el artículo 112.1 del TRLPEMM. De conformidad con lo previsto en el artículo 112.2 del TRLPEMM, la Autoridad Portuaria podrá imponer el uso del servicio portuario al pasaje cuando por circunstancias extraordinarias considere que está en riesgo el funcionamiento, la operatividad o la seguridad del puerto. A su vez, por razones de seguridad marítima, la Capitanía Marítima podrá declarar la obligatoriedad de dicho servicio.

c. Operaciones comprendidas en el servicio

Los medios mínimos exigidos especificados en la Prescripción 12ª deberán guardar correlación con las operaciones a realizar (Prescripción 17ª).

Debido a la posibilidad de adaptar los medios a los horarios del servicio, y de manera extensiva a todas las operaciones, se exigirá la comprobación previa por parte del prestador de que las zonas que se van a utilizar para realizar la operación se encuentran en las debidas condiciones de orden, seguridad y limpieza, para en caso de ser necesario, proceder a la subsanación de las deficiencias observadas. Del mismo modo se exigirá al prestador la comprobación, de manera inmediatamente posterior a cada operación, de que las zonas que se han utilizado se encuentran igualmente en las debidas condiciones de orden, seguridad y limpieza, así como la subsanación de las deficiencias que se detecten.

La realización de las operaciones asociadas al servicio portuario al pasaje por parte del prestador deberá ser acorde con la delimitación de funciones que establezcan los Planes de Protección de la instalación portuaria y el Plan de Protección del Puerto, para cada uno de los niveles de protección previstos.

El servicio portuario al pasaje comprende las siguientes actividades:

Servicio de embarque y desembarque de pasajeros:

○ **Embarque:**

- Ordenación del flujo de entrada a los puntos de control de acceso según se establezca en los Planes de Protección de la Instalación Portuaria y en el Plan de Protección del Puerto, y control de acceso con tarjetas de embarque válidas.
- Control de seguridad de pasajeros y equipaje acompañado (de mano) en el acceso a zonas restringidas según procedimiento establecido en los Planes de Protección de la Instalación Portuaria y en el Plan de Protección del Puerto.
- Gestión de espacios y medios para los controles de seguridad.
- Ordenación de pasajeros en la zona de pre-embarque, comprobación y lectura del documento de embarque, e instalación de las señalizaciones que correspondan.
- Transporte y acompañamiento de pasajeros con discapacidad y/o movilidad reducida.
- Información por megafonía a los pasajeros de la hora y condiciones del embarque y gestión del Sistema de Información al pasajero.
- Ordenación de los flujos de retorno para los pasajeros cuyo embarque no sea autorizado por cualquier causa.
- Apertura y cierre de los accesos a las zonas de embarque.
- Ordenación de los flujos de retorno para los pasajeros† cuyo embarque no sea autorizado en los controles de PBIP y/o de identidad/pasaportes.
- Retirada, custodia y devolución según procedimiento establecido por la Autoridad Portuaria o entrega al consignatario si fuese necesario de equipajes, objetos o elementos que hayan podido ser olvidados o abandonados.

○ **Desembarque:**

- Ordenación de pasajeros en la zona de desembarque, e instalación de las señalizaciones móviles que correspondan.

- Ordenación e información a los pasajeros de las condiciones de control de policía (identidad/pasaportes), control aduanero y salida, con instalación de las señalizaciones que correspondan.
- Transporte y acompañamiento de pasajeros con discapacidad y/o movilidad reducida.
- Retirada, custodia y devolución según procedimiento establecido por la Autoridad Portuaria o entrega al consignatario si fuese necesario de equipajes, objetos o elementos que hayan podido ser olvidados o abandonados.

Servicio de carga y descarga de equipajes:

Régimen de transporte:

○ **Embarque:**

- Control y distribución de los carros portaequipajes por los accesos, salas de embarque y atraques para que siempre estén a disposición de los pasajeros que embarcan.
- Retirada, custodia y devolución según procedimiento establecido por la Autoridad Portuaria o entrega al consignatario si fuese necesario de equipajes, objetos o elementos que hayan podido ser olvidados o abandonados.

○ **Desembarque:**

- Control y distribución de los carros portaequipajes por los atraques, zonas y salas de desembarque para que siempre estén a disposición de los pasajeros que desembarcan.
- Retirada, custodia y devolución según procedimiento establecido por la Autoridad Portuaria o entrega al consignatario si fuese necesario de equipajes, objetos o elementos que hayan podido ser olvidados o abandonados.

Servicio de carga y descarga de vehículos† en régimen de pasaje:

Régimen de transporte:

○ **Embarque:**

- Preparación y ordenación de vehículos† en las áreas de preembarque y embarque, con instalación de las señalizaciones horizontales y verticales que correspondan.
- Información personal y por megafonía a los conductores de los vehículos† de la hora y condiciones de embarque.
- Control de seguridad de pasajeros y equipaje acompañado (de mano) en el acceso a zonas restringidas de embarque de vehículos según procedimiento establecido en los Planes de Protección de la Instalación Portuaria y en el Plan de Protección del Puerto.
- Verificación de los billetes del vehículo y sus pasajeros.
- Ordenación del flujo de acceso a los puntos de control de PBIP para el correspondiente control de policía (identidad/pasaportes) si es necesario.
- Control de acceso a las zonas restringidas de embarque de los vehículos mediante comprobación y lectura del documento de embarque.
- Ordenación de los flujos de retorno para los vehículos† cuyo embarque no sea autorizado en los controles de PBIP y/o de identidad/pasaportes.

○ **Desembarque:**

- Ordenación de la salida de vehículos[†] de la zona de desembarque, con instalación de las señalizaciones horizontales y verticales que correspondan.
- Preparación, ordenación e información a los pasajeros de las condiciones de control de policía (identidad/pasaportes), control aduanero y salida, con instalación de las señalizaciones que correspondan.
- Información personal y por megafonía a los conductores de los vehículos[†] de las condiciones de desembarque. La actividad de información a pasajeros en la estación y zonas de estacionamiento de vehículos[†] en régimen de pasaje se adaptará al sistema de información a pasajeros que establezca el gestor de la estación marítima para el servicio al pasaje en régimen de transporte.
- Ordenación del flujo de salida de vehículos[†] hasta el exterior de la zona de operaciones.

d. Medios materiales mínimos

1. El titular deberá mantener los medios materiales mínimos establecidos en la Prescripción 12ª en buen uso y perfecto estado de conservación para la prestación del servicio durante toda la duración de la licencia.

e. Medios humanos mínimos

1. El prestador del servicio deberá aportar documentación suficiente que garantice la disponibilidad del equipo humano mínimo necesario establecido en la Prescripción 12ª para el adecuado funcionamiento de la operativa de acuerdo con la normativa vigente.
2. Al frente del personal, y para todas las relaciones con la Autoridad Portuaria, el prestador deberá contar con un Responsable de Explotación especializado en las actividades que comprende el servicio.
3. El personal se identificará inequívocamente por su vestimenta, según propuesta de la empresa, debiendo portar permanentemente en lugar visible la tarjeta identificativa.

f. Medios necesarios para el cumplimiento de la obligación de servicio público de cooperar en las operaciones de salvamento, extinción de incendios, lucha contra la contaminación, así como en prevención y control de emergencias

1. Cuando se produzca una emergencia, el prestador actuará siguiendo las instrucciones de la autoridad competente quedando obligado a mantener a su cargo y usar los elementos que le sean suministrados por la Autoridad Portuaria o por quien disponga de ellos.

g. Coordinación del servicio

1. El prestador del servicio dispondrá de un sistema de comunicaciones que garantice el funcionamiento coordinado del servicio con el Servicio de Policía Portuaria y Centro de Control[†] de la Autoridad Portuaria, en relación al resto de operaciones incluidas en el servicio; para ello dispondrá de contacto telefónico estando localizables permanentemente, así como una dirección de correo electrónico que permita transmitir todo tipo de información de forma rápida y eficaz.
En cualquier caso, el servicio al pasaje se prestará siguiendo las instrucciones emanadas de la Autoridad Portuaria.

2. El titular de la licencia dispondrá de un sistema de comunicaciones que garantice el buen funcionamiento del servicio; en concreto, el Coordinador del servicio deberá estar permanentemente localizable por:
 - a) El consignatario del buque.
 - b) El capitán del buque o persona en quien delegue.
 - c) Los operadores que intervengan en las operaciones de transporte de los pasajeros[†] tanto de llegada como de salida de la zona portuaria.
 - d) Los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado (Guardia Civil y Policía Nacional) así como por Aduanas.
 - e) El titular de la concesión o de la autorización de ocupación de la terminal, en su caso.
 - f) El Oficial de Protección de la Instalación Portuaria en la que se esté prestando el servicio.
 - g) El Centro de Control[†] del puerto.
 - h) El Oficial de Protección del Puerto.
 - i) El Área de Explotación de la Autoridad Portuaria.
 - j) El Responsable de Servicio al Pasaje.

h. Condiciones operativas

1. El servicio se prestará a solicitud previa del cliente (el armador o su consignatario), utilizando los medios electrónicos y conforme al procedimiento establecido por la Autoridad Portuaria con el otorgamiento de la licencia, sin perjuicio de que por la misma autoridad se pueda introducir en cualquier momento modificaciones a los procedimientos por el titular de la licencia en su Plan de Organización del servicio, respectivo. A estos efectos:
 - a) Los servicios al pasaje regulados en este Pliego se prestarán durante las 24 horas y los 365 días del año, pudiendo el prestador adaptar la disponibilidad de los medios a los horarios.
 - b) De manera opcional y a petición del consignatario o del armador, el prestador del servicio podrá llevar a cabo determinadas operaciones extraordinarias por servicios especiales.
 - c) En orden a una adecuada prestación del servicio, el titular de la licencia podrá requerir a los solicitantes del servicio, entre, otra información que se estime necesaria para tal fin:
 - i. Estimación del número de pasajeros que van a utilizarlo, incluyendo los conductores de los vehículos en régimen de pasaje.
 - ii. Estimación del número de vehículos a cargar o descargar.
 - d) En caso de simultaneidad de operaciones, el orden de prestación será el de la fecha y hora de la recepción de solicitudes, sin perjuicio de que la Autoridad Portuaria pueda fijar un orden distinto para prestarlos, por razones de explotación o en aquellos casos en los que el Capitán Marítimo pudiese solicitarlo por razones de seguridad marítima.
 - e) El titular de la licencia no prestará el servicio en aquellos casos en los que la Autoridad Portuaria así se lo indique expresamente, pudiendo ser casos como que el buque haya atracado sin la debida autorización, por razones de salud pública y otras de interés general.
 - f) El prestador del servicio supervisará el traslado y los flujos de pasajeros, sus equipajes y sus vehículos para garantizar en todo momento su seguridad.

- g) Se deberá evitar la simultaneidad de operaciones de maniobras de cabos a buques con el tránsito de pasajeros por las zonas de influencia de las mismas. En este sentido, el titular de la licencia adoptará las precauciones necesarias para el cumplimiento de esta instrucción, debiendo informar directamente al capitán del buque o a la persona en quien éste haya delegado, y asimismo al consignatario, de los períodos en los que por este motivo se tenga que paralizar alguna de las operaciones incluidas en el servicio.
- h) El titular de licencia deberá informar a la Autoridad Portuaria de cualquier incidencia que se observe durante la prestación del servicio y que tenga o pueda tener efectos sobre la seguridad marítima, la cual dará traslado a la Capitanía Marítima en caso necesario.

i. Condiciones de protección y seguridad portuaria

1. La empresa prestadora deberá cumplir la normativa aplicable en materia de protección y seguridad portuaria, así como las normas específicas que, en su caso, se establezcan en el Reglamento de Explotación y Policía, en las Ordenanzas Portuarias y en las instrucciones que pueda dictar la Autoridad Portuaria.
La empresa prestadora, asimismo, deberá adaptarse a las exigencias derivadas del cumplimiento del Reglamento (UE) 2017/2226 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2017, por el que se establece un Sistema de Entradas y Salidas (SES) para registrar los datos de entrada y salida y de denegación de entrada relativos a nacionales de terceros países que crucen las fronteras exteriores de los Estados miembros, en aquellos aspectos que puedan repercutir en la operativa del servicio.
2. En ningún caso el prestador actuará por sí, o en nombre de la Autoridad Portuaria, usando la fuerza. Si fuese necesario, el prestador solicitará la presencia de la Policía Portuaria o de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, según proceda.
3. La empresa prestadora deberá integrarse en los Planes que la Autoridad Portuaria elabore para responder a situaciones de emergencia, con todos sus medios, tanto humanos como materiales, al efecto de ponerlos a disposición de la Dirección del correspondiente Plan, y de acuerdo con las órdenes y prioridades emanadas de él, para lo cual, antes del inicio de la actividad desde el otorgamiento de la licencia deberá presentar a la Autoridad Portuaria el inventario de medios, su localización, su permanencia, horarios y demás información que la Autoridad Portuaria requiera.

j. Condiciones ambientales

1. La empresa prestadora cumplirá en todo momento, con lo establecido en la normativa medioambiental vigente, en especial, con aquella relacionada con la contaminación de aguas, del aire y de suelos, así como la que regula la gestión de residuos.
2. La empresa prestadora deberá adoptar las medidas oportunas para no producir episodios de contaminación de las aguas portuarias, evitando cualquier vertido en las aguas del puerto, debiendo integrarse en el Plan de Contingencias o de lucha contra contaminación marina.
3. La prestación del servicio se realizará con estricto cumplimiento de las normas medioambientales establecidas en el presente PPP, así como las establecidas o las que se establezcan en el Reglamento de Explotación y Policía, en las Ordenanzas

Portuarias y los sistemas de gestión ambiental que, en su caso, adopte la Autoridad Portuaria, con arreglo a sus objetivos e indicadores de sostenibilidad ambiental.

4. El prestador del servicio comunicará a la Autoridad Portuaria el nombre del Coordinador del Servicio en cada turno, así como su correo electrónico y teléfono móvil, con el fin de contactar con el mismo en caso de posibles contingencias en el transcurso de las operaciones o para solicitar la información oportuna sobre el desempeño ambiental de la actividad.

k. Riesgo y ventura. Impuestos y gastos derivados de la prestación del servicio. Responsabilidad

1. El servicio se realizará por el titular de la licencia bajo su exclusivo riesgo y ventura.
2. La Autoridad Portuaria no será responsable, en ningún caso, de los daños producidos a terceros como consecuencia de la prestación del servicio, siendo, en su caso, responsabilidad del titular de la licencia los daños y perjuicios que éste pueda producir durante el desarrollo del mismo. Cuando tales daños y perjuicios hayan sido ocasionados como consecuencia inmediata y directa de una orden de la Administración, será esta responsable dentro de los límites señalados en las leyes.
3. Serán por cuenta del titular de la licencia todos los impuestos, arbitrios o tasas derivadas de la prestación del servicio, con arreglo a la legislación vigente en cada momento; los consumos de combustible, agua y electricidad; así como cualquier otro servicio que pueda utilizar en el puerto y todos los demás gastos que ocasione la prestación y que sean necesarios para el funcionamiento del servicio.

l. Adaptación a las iniciativas de innovación

1. El prestador del servicio deberá incorporar durante el plazo de la licencia las innovaciones tecnológicas básicas que, a juicio de la Autoridad Portuaria, puedan contribuir a una mejora en la calidad de la prestación del servicio.
2. La Autoridad Portuaria podrá introducir las variaciones en la forma de prestación del servicio que estime oportunas para la mejora del servicio al pasaje.
3. El prestador del servicio adquirirá el compromiso de participar en cualquier iniciativa que la Autoridad Portuaria promueva para la mejora de la calidad de los servicios y tendrá la obligación de colaborar con la Autoridad Portuaria en el estudio de mejoras en la prestación del servicio y en la planificación de acciones futuras.
4. El prestador podrá, por propia iniciativa, proponer cambios que en ningún caso podrán implicar deterioro o pérdida de calidad en la prestación del servicio. Cualquier cambio será debidamente justificado y precisará de su previa aprobación por la Autoridad Portuaria, y previa experimentación de su puesta en uso.
5. Cuando la adaptación a las iniciativas de innovación represente una modificación de las condiciones establecidas en estas Prescripciones Particulares, esta se realizará con idénticos trámites que los seguidos para su aprobación, conforme a lo establecido en el párrafo e. de la Prescripción 23ª.

m. Inicio de la prestación del servicio

1. El servicio comenzará a prestarse en el plazo máximo de un mes a partir de la fecha de notificación del otorgamiento de la licencia.
2. Previamente al inicio de la prestación del servicio, la Autoridad Portuaria procederá a verificar el cumplimiento de todos los requisitos exigidos en el presente Pliego de Prescripciones Particulares.

n. Atención a quejas y reclamaciones, atención a personas con discapacidad y/o con problemas de movilidad reducida (PMR) y derechos de los pasajeros[†]

Durante todas las operaciones el prestador dispondrá de un servicio de atención de reclamaciones[†] o quejas[†] de los pasajeros.

A estos efectos el prestador dispondrá de hojas de reclamaciones oficiales a disposición del consignatario, armador y pasajero, debiendo darle el trámite oportuno y remitiendo copia del mismo a la Autoridad Portuaria.

El titular de la licencia adoptará todas las medidas necesarias y aportarán los medios humanos y materiales para el cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto 1544/2007, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad así como en el Real Decreto 537/2019 por el cual se modifica y complementa el anterior en aspectos relativos a la admisión de sillas de ruedas con motor eléctrico, escúteres y perros de apoyo.

Igualmente, el titular de la licencia adoptará todas las medidas necesarias y aportará los medios humanos y materiales para el cumplimiento de lo establecido en el Reglamento (UE) 1177/2010, sobre los derechos de los pasajeros[†] que viajan por mar y por vías navegables: derechos de las personas con discapacidad y de las personas con movilidad reducida; información, asistencias y obligaciones en caso de cancelación o retraso en la salida o en la llegada del buque; derecho de información de los pasajeros[†], y atención y tramitación de reclamaciones.

Prescripción 18ª: Calidad de la prestación del servicio. Indicadores de productividad, rendimiento y de calidad

1. La prestación del servicio se realizará con la debida diligencia evitando retrasos[†] en el inicio del mismo y observando las buenas prácticas del oficio. El prestador del servicio deberá desarrollar las operaciones de servicio al pasaje en un tiempo razonable acorde con las características del buque, las condiciones operativas, las condiciones de clima marítimo y los puntos de inicio y fin de la prestación del servicio.
2. El prestador del servicio deberá disponer en el plazo máximo de un (1) año a partir del otorgamiento de la licencia, de una certificación de calidad ISO 9001 que comprenda la operativa del servicio portuario al pasaje y los indicadores recogidos en el párrafo 5 de esta Prescripción, y deberán mantenerla durante todo el periodo de vigencia de la licencia.
3. Las certificaciones de servicios, en su caso, deben estar emitidas por una entidad acreditada a tal efecto por ENAC conforme a la norma ISO/IEC 17065.
4. En todo caso, el prestador mantendrá los estándares de calidad establecidos por la Autoridad Portuaria en este PPP, y los respetará, con carácter de mínimos, durante el desarrollo de las actividades comprendidas en la prestación del servicio.
5. Los indicadores de productividad, rendimiento y calidad relacionados a continuación se computarán en periodos trimestrales, siendo excluidas a efectos de valoración todas aquellas situaciones de incumplimiento que no fuesen imputables al prestador, quien deberá aportar datos suficientes para la determinación de las responsabilidades a que hubiera lugar teniendo en cuenta otras administraciones según competencias (Administración Marítima etc.):
 - a. Disponibilidad de los medios humanos y materiales: Se evaluará el tiempo en que los medios humanos o materiales adscritos al servicio están disponibles

para prestar el mismo o lo están prestando. La disponibilidad se medirá por separado para cada actividad integrante del servicio. Se calculará como el cociente entre el tiempo acumulado (en horas) en el que los medios se encuentran en *disposición de realizar el servicio* y el tiempo total del periodo de evaluación. El indicador de disponibilidad (*D*) debe ser superior al 95%.

$$D = \frac{\sum \text{Tiempo real disponible por actividad}}{t \cdot 24} =$$
$$= \frac{t \cdot 24 - \sum \text{Tiempo fuera de servicio}}{t \cdot 24}$$

donde *t* es el periodo de evaluación (en días).

- b. Impuntualidad †: Se evaluará el número de servicios solicitados iniciados con un retraso† superior a 15 minutos respecto de la hora en que debería comenzar la prestación del servicio de acuerdo con las previsiones del pliego. El indicador de Impuntualidad debe ser inferior al 5%.
 - c. Tiempo de retraso medio †: Se medirá el tiempo de retraso medio como el promedio de los retrasos que se produzcan. El tiempo de retraso medio no podrá ser superior a 15 minutos.
 - d. Accidentalidad: porcentaje de servicios con accidente†. El indicador será el cociente entre el número de servicios con accidentes respecto al número de servicios prestados. El porcentaje máximo de referencia será del 1%.
 - e. Incidentalidad: Se evaluará el porcentaje de operaciones libre de cualquier incidencia en el servicio. El indicador de incidentalidad debe ser inferior al 2%.
 - f. Quejas y reclamaciones: Se evaluará el número de reclamaciones† y quejas † por prestación del servicio. El porcentaje máximo admisible será del 5%.
 - g. Tiempo medio de respuesta a reclamaciones: promedio entre la diferencia de la fecha de presentación de la reclamación y la fecha de respuesta a la misma. El Indicador de Tiempo medio de respuesta a reclamaciones debe ser inferior a diez días.
6. El incumplimiento de los indicadores anteriores dará lugar a la aplicación de las penalizaciones establecidas en el presente PPP. Asimismo, su reiterado incumplimiento podrá dar lugar a la extinción de la licencia, sin perjuicio de los efectos que pudieran derivarse de dichos incumplimientos.
7. Con el objetivo de ponderar la suficiencia de iniciativa privada para cubrir las necesidades del puerto, se registrará adicionalmente el indicador correspondiente a la Congestión†, calculado como el porcentaje respecto al total de los servicios solicitados de aquellos servicios no prestados o prestados con retraso† por estar todos los medios ocupados en la prestación de otros servicios o no haber suficientes medios disponibles para el servicio solicitado. El indicador de Congestión† debe ser inferior al 5%. El prestador no será penalizado por el incumplimiento de este indicador.
8. En caso de que durante la prestación del servicio se produzca una demora en el inicio del servicio o se reciban reclamaciones† o quejas† por parte de los pasajeros en relación a la prestación del mismo, o en relación a cualquier otra cuestión distinta de la prestación del servicio al pasaje, se deberán registrar por el prestador tales reclamaciones† o quejas†, así como las causas que las han provocado, para traslado y conocimiento de la Autoridad Portuaria.

9. En caso de reclamación[†] formal relativa a las tarifas y previa solicitud, el prestador pondrá a disposición de la autoridad correspondiente toda la información pertinente sobre los elementos que sirven de base para determinar la estructura y nivel de las tarifas por servicios portuarios

Prescripción 19ª: Suministro de información a la Autoridad Portuaria

a. Información general

1. El prestador del servicio deberá facilitar a la Autoridad Portuaria la información detallada que esta precise para ejercer su responsabilidad de control sobre la correcta prestación del servicio, de forma que pueda verificar el cumplimiento del TRLPEMM y de este PPP. Esta información deberá facilitarse en el formato y por el medio establecidos por la Autoridad Portuaria. El prestador aportará la información que se solicite a través de los sistemas que se pongan a disposición para el envío de dicha información, SIGEIN o el que lo sustituya.
2. Asimismo, el prestador del servicio presentará con frecuencia anual un informe detallado sobre la prestación del servicio, en el plazo de 1 mes a contar a partir de la finalización de cada ejercicio económico (salvo en el caso del punto a)), que contendrá, como mínimo:
 - a) Las cuentas anuales de la empresa, presentadas conforme a lo indicado en el apartado c. posterior, referido a la separación contable. Deberán facilitarse en el plazo de 15 días desde la aprobación de dichas cuentas.
 - b) Información detallada sobre sus tarifas y estructura tarifaria, que deberán ser públicas, con el fin de que esta pueda verificar que no son superiores a las tarifas máximas, así como para verificar que la estructura de dichas tarifas se ajusta a la establecida en el presente PPP y la transparencia de las tarifas y de los conceptos que se facturan.
 - c) Detalle de los medios humanos asignados al servicio.
 - d) Situación e inventario de los equipos materiales e instalaciones destinadas a la prestación del servicio.
 - e) Certificación de los seguros y la provisión de las garantías indicadas en el presente PPP.
 - f) Certificaciones de estar al corriente de pago de las obligaciones fiscales y de la Seguridad Social.

b. Información detallada sobre los servicios prestados

1. Información con frecuencia trimestral que permita evaluar el cumplimiento de los indicadores de calidad y productividad:
 - a) Disponibilidad de los medios humanos y materiales.
 - b) Tiempo medio de retraso[†].
 - c) Impuntualidad[†] en el inicio de los servicios.
 - d) Listado de servicios no atendidos, indicando el número de escala y el motivo.
 - e) Listado de operaciones en las que se hayan producido accidentes laborales que sean considerados graves por la Inspección de Trabajo, indicando número de escala y descripción del accidente[†].
 - f) Listado de las operaciones en las que se hayan producido incidentes[†] en la prestación del servicio y descripción del incidente[†].
 - g) Listado de reclamaciones[†] y quejas[†] por prestación deficiente del servicio, así como el tiempo medio de respuesta a las mismas.

2. El prestador deberá cumplimentar documentalmente un registro informatizado con datos de los servicios que presta a los buques y ponerlo a disposición de la Autoridad Portuaria. Cuando el acceso a este registro no sea continuo, se facilitará con frecuencia mensual. Este Registro deberá contener los siguientes datos:
 - a) Número de escala asignado por la Autoridad Portuaria.
 - b) Tipo de servicio prestado (embarque/desembarque de pasajeros[†], carga/descarga de equipajes facturados, carga/descarga de vehículos[†] en régimen de pasaje).
 - c) Medios utilizados.
 - d) Fecha y hora solicitada de inicio de prestación del servicio.
 - e) Fecha y hora reales de la prestación, inicio y fin de la misma.
 - f) Causa o causas de retraso[†] en iniciarse el servicio, si se ha producido.
 - g) Nombre y bandera del buque.
 - h) Número de pasajeros[†] embarcados, desembarcados y en tránsito.
 - i) Número de pasajeros[†] embarcados y/o desembarcados con equipaje facturado.
 - j) Número y tipo de vehículos[†] embarcados y/o desembarcados.
 - k) Incidencias acaecidas durante la prestación del servicio.
 - l) Cantidad que correspondería facturar por aplicación de las tarifas publicadas del prestador.
 - m) Cualquier otra información que el prestador considere relevante indicar.
 3. La documentación soporte del contenido del registro estará disponible para su consulta por parte de la Autoridad Portuaria durante un periodo mínimo de 5 años.
 4. Las quejas[†] o reclamaciones presentadas al prestador deberán ser trasladadas de forma inmediata a la Autoridad Portuaria, donde se tramitarán de acuerdo con las normas y procedimientos aplicables a su naturaleza.
- c. Separación contable**
1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 122 del TRLPEMM, las cuentas anuales de la empresa deberán contar con una estricta separación contable entre el servicio portuario al pasaje y otras actividades que pudiera desarrollar el prestador.
 2. La Memoria de las cuentas deberá reflejar por separado la contabilidad de la actividad del servicio portuario al pasaje en el puerto, incluyendo en dicha Memoria una cuenta de pérdidas y ganancias y un estado del capital empleado correspondientes a esta actividad de forma separada a la de otras actividades de la empresa prestadora.
 3. La no presentación de esta información llevará aparejada la penalización descrita en la Prescripción 22ª.
- d. Otro tipo de información**
1. Se deberán presentar las certificaciones de servicios relacionadas con el servicio portuario al pasaje emitidas por una sociedad debidamente acreditada conforme a la Norma ISO/IEC 17065 y la certificación ISO 14000 o EMAS, en el momento de la primera certificación y en cada renovación.
 2. El prestador del servicio pondrá a disposición de la Autoridad Portuaria los informes anuales de las auditorías externas realizados sobre sus sistemas de gestión ambiental y de calidad. Dichos informes deberán incluir, entre otros, las posibles no conformidades detectadas en el cumplimiento de la normativa ambiental y estándares de calidad que le sean de aplicación.

3. Cualquier modificación en la composición accionarial o de socios del titular de la licencia deberá ser notificada a la Autoridad Portuaria en cuanto esta se produzca, o se tenga conocimiento de que se va a producir, a efectos de poder comprobar el cumplimiento de lo establecido en el artículo 121 del TRLPEMM y en las Prescripciones 10ª y 17ª.
 4. Cualquier inversión de capital en otras sociedades titulares de licencias de este mismo servicio en esta Autoridad Portuaria deberá ser notificada de forma inmediata.
 5. Cuando sea solicitado de forma expresa por la Autoridad Portuaria se le deberá trasladar la información relativa a la estructura de costes del servicio, con suficiente separación conceptual que permita la valoración del coste del mismo y la valoración de cada uno de sus componentes. En concreto, se deberán detallar y justificar, al menos, las siguientes partidas:
 - a) Para los medios materiales que no sean propios, los importes de los alquileres.
 - b) Para los medios materiales que sean propios, la cuantía de inversión, así como de amortización anual y los costes financieros.
 - c) Los gastos de personal.
 - d) Los importes correspondientes a consumos.
 - e) Los importes dedicados a mantenimiento preventivo y correctivo.
 - f) Los importes de las pólizas de seguro.
 - g) Otros costes de explotación.
 6. Cualquier modificación que afecte a cualquiera de los siguientes planes propios del prestador o a los planes de la Autoridad Portuaria en los que se integra deberá ser notificada en cuanto se produzca:
 - a) Plan de organización de los servicios.
 - b) Plan de medidas de emergencia.
 - c) Plan de prevención de riesgos laborales.
- e. Facultad de control e inspección**
1. La Autoridad Portuaria podrá inspeccionar en todo momento los medios adscritos a la prestación del servicio, así como comprobar su correcto funcionamiento y podrá verificar el cumplimiento de todas y cada una de las condiciones de la licencia otorgada.
 2. El prestador facilitará el acceso al registro contemplado en el apartado b) de esta Prescripción a la Autoridad Portuaria en cualquier momento que esta lo requiera.
- f. Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios**
1. Toda la información suministrada por el prestador podrá ser remitida a Puertos del Estado para que sirva de base en la elaboración del *Informe Anual de Competitividad* a partir del análisis y las conclusiones del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios con arreglo a lo previsto en el artículo 123 del TRLPEMM.
- g. Confidencialidad**
1. La Autoridad Portuaria respetará el carácter confidencial de la información delicada a efectos comerciales que le sea facilitada.

Prescripción 20ª: Responsabilidades del prestador del servicio

a. Ante sus trabajadores

1. El titular de la licencia se mantendrá al corriente del cumplimiento de las obligaciones fiscales, laborales y de seguridad social durante todo el periodo de duración de la licencia.
 2. En cumplimiento de lo establecido en el apartado a) del artículo 113.8 del TRLPEMM, la licencia incluirá la siguiente cláusula que establecerá de forma expresa que: *“la Autoridad Portuaria no responderá en ningún caso de las obligaciones de cualquier naturaleza que correspondan al prestador del servicio frente a sus trabajadores, especialmente las que se refieran a relaciones laborales, salario, prevención de riesgos o seguridad social”*.
- b. Ante usuarios y terceros**
1. En cumplimiento de lo establecido en el apartado b) del artículo 113.8 del TRLPEMM, la licencia incluirá la siguiente cláusula que establecerá de forma expresa que: *“será obligación del prestador, indemnizar todos los daños y perjuicios que se causen a terceros como consecuencia de la prestación del servicio objeto de la licencia. Cuando tales daños y perjuicios hayan sido ocasionados como consecuencia inmediata y directa de una orden de la Administración, será esta responsable dentro de los límites señalados en las leyes”*.
- c. Cobertura de riesgos. Seguro de Responsabilidad Civil**
1. Antes de comenzar la actividad, la empresa prestadora deberá suscribir un seguro de responsabilidad civil que cubra los posibles daños causados durante la prestación del servicio portuario cuya responsabilidad recaiga sobre el prestador, así como las indemnizaciones por riesgos profesionales. La cuantía de dicho seguro debe ser la que el prestador estime suficiente para cubrir los riesgos propios de la prestación del servicio y será, en todo caso, igual o superior a 1.000.000 € por cada siniestro. Esta cantidad se actualizará cada cinco años por la Autoridad Portuaria conforme a la variación del IPC.
 2. Asimismo, el prestador deberá establecer las garantías medioambientales que se deriven de la evaluación de riesgos realizada, conforme a lo establecido en la Ley de Responsabilidad Medioambiental por alguno de los medios establecidos en dicha Ley. Esta garantía podrá estar incluida en el seguro de responsabilidad civil.

Prescripción 21ª: Garantías

1. A fin de garantizar el cumplimiento de las obligaciones derivadas de estas Prescripciones Particulares, de las sanciones que pudieran imponerse y de los daños y perjuicios que pudieran producirse, así como el cumplimiento de la cláusula de preaviso definida en el párrafo b.6 de la Prescripción 5ª en caso de renuncia a la licencia o en caso de abandono indebido del servicio, el prestador deberá constituir, antes de iniciar su actividad, una garantía a favor del Presidente de la Autoridad Portuaria, cuya cuantía será de al menos DOS MILLONES DE EUROS (2.000.000 €).
2. La garantía se constituirá en metálico, o mediante aval bancario o de compañía de seguros, conforme al modelo que apruebe la Autoridad Portuaria. La garantía, que será solidaria, podrá ser otorgada por persona o entidad distinta del titular de la licencia, entendiéndose, en todo caso, que la garantía queda sujeta a las mismas responsabilidades que si fuese constituida por él mismo y sin que puedan utilizarse los beneficios de excusión, división y orden.
3. Las garantías anteriores se actualizarán cada cinco años por la Autoridad Portuaria, conforme a la evolución acumulada del IPC general.

4. La constitución de la garantía no supone en ningún caso que la responsabilidad del titular de la licencia quede limitada a su importe.
5. Extinguida la licencia, conforme a los supuestos previstos en estas Prescripciones Particulares, se llevará a cabo la devolución de la garantía o su cancelación, una vez satisfecho el pago de las obligaciones pendientes con la Autoridad Portuaria y siempre que no proceda la pérdida total o parcial de la misma por responsabilidades en que hubiera incurrido el prestador del servicio o las penalizaciones o sanciones que le hubieran sido impuestas y no hayan sido abonadas.
6. El incumplimiento de las obligaciones económicas y de las condiciones establecidas en este PPP por parte del prestador permitirá la ejecución o disposición inmediata de la garantía constituida.
7. Cuando, por aplicación de lo dispuesto en los párrafos anteriores, la Autoridad Portuaria tuviese que hacer uso de la garantía, total o parcialmente, el prestador vendrá obligado a reponerla o complementarla en el plazo de 1 MES, contado desde el acto de disposición. Si el interesado no restituyese o completase la garantía en el referido plazo, la Autoridad Portuaria podrá extinguir la licencia, así como emprender las acciones legales que considere oportunas.

Prescripción 22ª: Penalizaciones y régimen sancionador

a. Penalizaciones

1. Para garantizar un correcto cumplimiento de estas Prescripciones y, sin perjuicio de la sanción o de la reclamación[†] de daños y perjuicios a que hubiere lugar y de otros derechos y acciones que correspondan a la Autoridad Portuaria, esta podrá imponer penalizaciones por incumplimiento de las condiciones establecidas en este PPP y de los indicadores de productividad, rendimiento y calidad expuestos en el presente PPP, siempre que tal incumplimiento no sea sancionado como infracción conforme al régimen sancionador del TRLPMM.
2. A continuación, se detallan las penalizaciones que se aplicarán como consecuencia del incumplimiento de los siguientes indicadores:
 - a) Disponibilidad de los medios humanos y materiales: se establecerá una penalización de 3.000 euros por cada periodo de incumplimiento.
 - b) Tiempo de retraso medio: se establece una penalización de 1.000 euros por cada periodo de incumplimiento.
 - c) Impuntualidad[†]: se establecerá una penalización de 3.000 euros por cada periodo de incumplimiento.
 - d) Incidentalidad: se establecerá una penalización de 2.000 euros por cada periodo de incumplimiento.
 - e) Quejas y reclamaciones: se establecerá una penalización de 2.000 euros por cada periodo de incumplimiento.
 - f) Tiempo medio de respuesta a reclamaciones: se establecerá una penalización de 2.000 euros por cada periodo de incumplimiento.
3. Por renuncia a la licencia incumpliendo el plazo de preaviso establecido en el párrafo b.6 de la Prescripción 5ª, abandono del servicio o extinción de la licencia por alguna de las causas indicadas en el párrafo 2 de la Prescripción 9ª, salvo las contempladas en los puntos g) y q), así como en los puntos s) y t) cuando la causa no sea achacable al titular de la licencia, se establece una penalización por el total de la garantía establecida en este PPP.

4. Por el incumplimiento de los plazos señalados en los distintos apartados del presente PPP se establecerá una penalización de 200-500 euros por cada día de retraso en cada uno de los documentos que el prestador está obligado a suministrar a la Autoridad Portuaria.
5. Además, se establece una penalización de 3.000 euros anuales por no incorporar en la Memoria de las cuentas anuales la separación contable cuando sea exigible con el detalle que se indica en la Prescripción 19ª.
6. Las penalizaciones anteriores se actualizarán cada cinco años conforme a la variación acumulada del IPC general nacional.
7. Estas penalizaciones solo serán de aplicación cuando los incumplimientos sean imputables al prestador del servicio, previa audiencia al mismo y mediante la correspondiente resolución motivada, y darán derecho a la Autoridad Portuaria a la incautación de la cantidad correspondiente de la garantía, la cual deberá ser repuesta por el prestador en el plazo indicado en este PPP.
8. Las penalizaciones referidas no excluyen las indemnizaciones a las que puedan tener derecho la Autoridad Portuaria, los usuarios o terceros, por los daños o perjuicios ocasionados por el prestador del servicio, ni la revocación de la licencia de acuerdo con lo establecido en las prescripciones de este PPP.

b. Régimen sancionador

1. Este PPP se ajusta en materia de infracciones y sanciones al Título IV, Régimen sancionador, del TRLPEMM, y en especial al artículo 306.2.a) en relación a las infracciones leves, al 307.5 en lo que se refiere a infracciones graves y al artículo 308.5 referido a las muy graves.
2. Las sanciones estarán a lo dispuesto en el Capítulo II del TRLPEMM en sus artículos 312 y 313.
3. A efectos de imposición de sanciones, recurso y suspensiones cautelares de las posibles sanciones, se regirá por las reglas de procedimiento administrativo común, siendo susceptibles de ser recurridas ante la jurisdicción contencioso-administrativa competente.
4. En el caso de incumplimiento del Reglamento UE 2017/352 se aplicarán las sanciones que corresponda conforme al régimen sancionador establecido en la prescripción 28 en cumplimiento del artículo 19 de dicho Reglamento.

SECCIÓN V: REGIMEN ECONÓMICO DEL SERVICIO

Prescripción 23ª: Estructura tarifaria, tarifas máximas y criterios de actualización y revisión

a. Estructura tarifaria

1. Las tarifas por la prestación del servicio al pasaje, comprenden todos los costes que ocasiona su prestación, tanto de medios humanos como de medios materiales, amortizaciones, consumos, mantenimiento, costes de información y colaboración con la Autoridad Portuaria en los términos establecidos en estas prescripciones, forma de prestar el servicio con todas las exigencias establecidas en las mismas y en las que determine el Reglamento de Explotación y Policía y en las Ordenanzas Portuarias del Puerto de Tarifa así como gastos de cualquier índole. Igualmente se incluirán en las tarifas los costes ocasionados por las obligaciones de servicio público que se imponen al titular de la licencia.
2. Las tarifas del servicio no contendrán sobrecostes o costes diferenciados para los usuarios en función del día y hora en que tiene lugar la prestación.
3. La estructura tarifaria estará compuesta por:
 - i. Una tarifa por servicio de embarque y desembarque de pasajeros incluyendo su equipaje acompañado (de mano). Se cobrará por pasajero embarcado y desembarcado.
 - ii. Una tarifa correspondiente a carga y descarga de vehículos automóviles en régimen de pasaje. Se cobrará por cada vehículo automóvil embarcado y desembarcado.
 - iii. Una tarifa correspondiente a carga y descarga de motos, remolques y vehículos de dos ruedas en régimen de pasaje. Se cobrará por cada moto, remolque y vehículo de dos ruedas embarcado y desembarcado.
 - iv. Una tarifa correspondiente a carga y descarga de vehículos de transporte colectivo en régimen de pasaje. Se cobrará por cada vehículo de transporte colectivo embarcado y desembarcado.

b. Tarifas máximas

1. Al estar limitado el número de prestadores, una vez que el Consejo de Administración apruebe el presente Pliego de Prescripciones Particulares, serán de aplicación las siguientes tarifas máximas. No obstante, en el caso de que en su oferta el licenciatario haya propuesto unas tarifas máximas inferiores a las establecidas en este apartado, serán aplicables las tarifas máximas ofertadas.
2. La Autoridad Portuaria controlará la transparencia de las tarifas y los conceptos que se facturen.
3. Tarifas máximas:

3.1 Una sola línea marítima en servicio:

Embarque y desembarque de Pasajero y equipaje acompañado:

Como máximo, **1,98 €** por cada pasajero embarcado y desembarcado para un tráfico inicial de 960.000 pasajeros.

El licitador podrá establecer una facturación mínima, como máximo, de 50 pasajeros embarcados o desembarcados por escala, atraque y buque.

Carga y descarga de Automóviles en régimen de pasaje:

Como máximo, **2,90 €** por cada automóvil cargado y descargado para un tráfico inicial 205.000 automóviles.

El licitador podrá establecer una facturación mínima, como máximo, de 20 automóviles cargados o descargados.

Carga y descarga de Motos, remolques y vehículos de dos ruedas en régimen de pasaje:

Como máximo, **1,98 €** por cada moto, remolque y vehículo de dos ruedas cargado y descargado para un tráfico inicial de 16.200 motos, remolques y vehículos de dos ruedas.

Carga y descarga de Vehículos de transporte colectivo en régimen de pasaje:

Como máximo, **3,90 €** por cada vehículo de transporte colectivo cargado y descargado para un tráfico inicial de 25 vehículos de transporte colectivo.

En resumen:

UNA LÍNEA MARÍTIMA EN SERVICIO	TARIFA MÁXIMA (T0)	TRÁFICO INICIAL (TR 0)
PASAJERO	1,98 €	960.000
AUTOMÓVIL	2,90 €	205.000
MOTOS, REMOLQUE, VEH. DOS RUEDAS	1,98 €	16.200
VEHÍCULOS TRANSPORTE COLECTIVO	3,90 €	25

3.2. Dos líneas marítimas en servicio:

Embarque y desembarque de Pasajero y equipaje acompañado:

Como máximo, **1,65 €** por cada pasajero embarcado y desembarcado para un tráfico inicial de 2.160.000 pasajeros.

El licitador podrá establecer una facturación mínima, como máximo, de 50 pasajeros embarcados o desembarcados por escala, atraque y buque.

Carga y descarga de Automóviles en régimen de pasaje:

Como máximo, **2,60 €** por cada automóvil cargado y descargado para un tráfico inicial 485.000 automóviles.

El licitador podrá establecer una facturación mínima, como máximo, de 20 automóviles cargados o descargados.

Carga y descarga de Motos, remolques y vehículos de dos ruedas en régimen de pasaje:

Como máximo, **1,65 €** por cada moto, remolque y vehículo de dos ruedas cargado y descargado para un tráfico inicial de 24.200 motos, remolques y vehículos de dos ruedas.

Carga y descarga de Vehículos de transporte colectivo en régimen de pasaje:

Como máximo, **3,60 €** por cada vehículo de transporte colectivo cargado y descargado para un tráfico inicial de 4.725 vehículos de transporte colectivo.

En resumen:

DOS LÍNEAS MARÍTIMAS EN SERVICIO	TARIFA MÁXIMA (T0)	TRÁFICO INICIAL (TR 0)
PASAJERO	1,65 €	2.160.000
AUTOMÓVIL	2,60 €	485.000
MOTOS, REMOLQUE, VEH. DOS RUEDAS	1,65 €	24.200
VEHÍCULOS TRANSPORTE COLECTIVO	3,60 €	4.725

4. Aplicación de las tarifas máximas:

En los Anexo IX y X se establecen diferentes tablas de tarifas máximas , cada una de ellas correspondiente a diferentes tramos de pasajeros y vehículos acumulados en un año, tanto para el caso de que haya en servicio una sola línea marítima como para el caso de que haya dos líneas marítimas en servicio.

Durante los primeros meses de vigencia de la licencia y hasta el 15 de enero siguiente a dicho período, se aplicarán las tarifas máximas T0 que correspondan según las líneas marítimas en servicio, recogidas en el apartado 3 anterior. A partir de dicho plazo, cada quince de enero se adoptará el cuadro de tarifas que corresponda en función del número de pasajeros o vehículos acumulados en el año natural anterior así como las líneas marítimas en servicio.

La Autoridad Portuaria se reserva la posibilidad de autorizar el paso de un tramo de tarifas a otro superior o inferior, según corresponda, antes del siguiente quince de enero, ante circunstancias excepcionales imprevistas convenientemente justificadas por el prestador del servicio.

En el caso de que el incremento del número de pasajeros o vehículos del año anterior sea superior al 100% del tráfico inicial considerado (TR 0), o que el decremento del número de pasajeros o vehículos del año anterior sea superior al

50% del tráfico inicial considerado (TR 0), se realizará una revisión extraordinaria de las tarifas máximas conforme a lo establecido en el apartado d de esta Prescripción, debiendo aplicarse las tarifas del ejercicio natural anterior mientras se tramita la revisión extraordinaria.

5. Estas tarifas estarán sujetas a recargos y reducciones, cuando se cumplan las siguientes condiciones:
 - i. El retraso, por razones imputables a la naviera, en el inicio de la actividad de descarga del buque debido a la demora en la finalización de la operación de atraque, o en las actividades de carga debido al retraso en la disposición del mismo para la realización de estas tareas, superior a treinta minutos para iniciar el servicio que no fuera precedido con una anticipación de aviso de dos horas, dará derecho al titular de la licencia a incrementar el total del importe de las tarifas en un 20% por media hora o fracción de retraso, hasta un incremento máximo por este concepto del 100%.
 - ii. La cancelación de la solicitud de prestación del servicio con una antelación superior a dos horas de la hora solicitada, no dará lugar a percibir ningún importe al titular de la licencia.
 - iii. Si la cancelación se produce con una antelación inferior a las dos horas, podrá facturar como máximo el 50% de la facturación mínima por escala (50 pasajeros y/o 20 automóviles).
 - iv. El retraso, por razones imputables al titular de la licencia, de más de quince minutos en el inicio de la prestación del servicio desde la notificación al prestador de que el buque se encuentra en disposición de iniciar el embarque o el desembarque, dará lugar a la reducción del 50% del importe por todos los conceptos que afectan a la prestación del servicio. Si el retraso es superior a treinta minutos, la reducción será del 75% del importe total.
 - v. Los recargos y reducciones no serán de aplicación cuando se deban a causas fortuitas o de fuerza mayor certificadas por la Autoridad Portuaria o por la Autoridad Marítima en lo que afecte a la seguridad marítima.
 - vi. Estas reducciones serán también de aplicación si el retraso se produce en cualquier fase del proceso de carga o descarga o por otras circunstancias.
6. Estos precios son aplicables a cualquier horario y día de la semana de prestación del servicio, incluso festivos y nocturnos.

c. Criterios de actualización de tarifas máximas

1. La Autoridad Portuaria actualizará con la periodicidad indicada en el párrafo b.4 las tarifas máximas como consecuencia exclusivamente de las variaciones de costes que se hayan podido producir conforme a los criterios indicados en este apartado.
2. Conforme a lo establecido en la Ley 2/2015, de desindexación de la economía española y en el Real Decreto 55/2017 que la desarrolla, estas actualizaciones tendrán carácter de *revisión periódica no predeterminada*.
3. Para la realización de estas actualizaciones, se tendrán en cuenta los siguientes índices de variación de precios objetivos y públicos de los elementos de coste más significativos del servicio (ver Anexo VII) para indicaciones sobre la ubicación de los datos):

Índice de variación del precio del coste laboral:

- i. Con base en los datos publicados por el INE en su apartado “52.- *Almacenamiento y actividades anexas al transporte*” considerando la media de los últimos 4 trimestres respecto de la media de los trimestres 5 a 8 anteriores
 - ii. El incremento repercutible por los costes de mano de obra no podrá ser mayor del incremento experimentado por la retribución del personal al servicio del sector público, conforme a las Leyes de Presupuestos Generales del Estado
4. Todos los índices de precios que se utilicen se corregirán excluyendo las variaciones impositivas, en el caso de que existan.
5. En el caso de que no se emplee esta metodología de actualización, la actualización de las tarifas máximas se considerará *revisión extraordinaria*, realizándose con idénticos trámites que los seguidos para la aprobación de este PPP.
6. En cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto 55/2017, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de desindexación de la economía española, el expediente de actualización de tarifas máximas debe incluir una memoria justificativa para cuya elaboración el prestador deberá aportar a la Autoridad Portuaria la información necesaria.

d. Revisión extraordinaria

1. De acuerdo con lo previsto en el artículo 113.2 del TRLPEMM, la revisión extraordinaria de la estructura tarifaria o de las tarifas máximas previstas en el apartado b. de esta Prescripción, distinta de la actualización regulada en el apartado anterior, solo se realizará con carácter excepcional, en el caso de que se produzcan modificaciones sustanciales que alteren de forma significativa las condiciones de prestación del servicio.
2. La revisión tendrá carácter de *revisión no periódica* según la definición del artículo 2 de la Ley 2/2015, de desindexación de la economía española. En cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto 55/2017, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de desindexación de la economía española en el expediente de modificación del PPP se incluirá una memoria que contendrá, al menos, lo exigido en el artículo 12 del Real Decreto y en la disposición adicional primera, según se trate de una revisión motivada por variación de costes o por variación de la demanda, incluyendo el estudio económico financiero completo en el que se tenga en cuenta, según el caso las variaciones de los diferentes elementos que integran el coste del servicio, así como las variaciones experimentadas por la demanda.
3. De acuerdo con lo previsto en la Prescripción 19ª, cuando se proceda a realizar una revisión extraordinaria, el prestador deberá facilitar a la Autoridad Portuaria, cuando ésta se lo solicite, la estructura de sus costes, reflejando los elementos de coste, atendiendo a criterios económicos, necesarios para poder determinar de manera razonable el coste real del servicio con el desglose mínimo establecido en el párrafo d.5 de la Prescripción 19.
4. Al tratarse de una modificación de las condiciones establecidas en estas Prescripciones Particulares, ésta se realizará con idénticos trámites que los seguidos para su aprobación.

Prescripción 24ª: Tarifas por intervención en situaciones de emergencias, operaciones de salvamento, extinción de incendios o lucha contra la contaminación

1. Las intervenciones directas en respuesta a solicitudes de la Autoridad Portuaria y/o de la Autoridad Marítima en lo que afecta a la seguridad marítima en la zona de servicio, en control y prevención de emergencias, operaciones de salvamento, lucha contra incendios o lucha contra la contaminación y, en general, las actividades que ocasionen costes puntuales identificables darán lugar al devengo de las siguientes tarifas máximas:

- a. por operario o grupo de operarios: 20 € /hora de operario.

2. No se considera incluido el coste de los productos consumibles que se pudieran utilizar, los cuales se abonarán al precio de reposición debidamente justificado por el prestador.

3. El titular de la licencia tendrá la obligación de participar como máximo en dos ejercicios de prácticas o simulacros por año sin percepción de remuneración. La participación en ejercicios de prácticas o simulacros superiores a dos anuales, dará derecho a una compensación valorada según las tarifas anteriores.

Prescripción 25ª: Tasas y tarifas portuarias

1. El titular de la licencia para la prestación del servicio portuario al pasaje está obligado a la satisfacción de las siguientes tasas:

a. Tasa de actividad

1. La cuota íntegra de la tasa se calculará aplicando a la base imponible el tipo de gravamen de acuerdo con lo siguiente:

- a) La base imponible será el número de pasajero y vehículos[†] en régimen de pasaje embarcados y desembarcados.
- b) El tipo de gravamen, de acuerdo con los criterios y límites establecidos en el artículo 188.b) del TRLPEMM, será de:
 - 0,02 € por pasajero.
 - 0,05 € por automóvil.
 - 0,10 € por autocar y vehículo de transporte colectivo.
 - 0,05 € por motocicleta, vehículo de dos ruedas y vehículos similares, incluidos elementos remolcados en régimen de pasaje.
- c) El tipo de gravamen se actualizará anualmente conforme a lo establecido en el artículo 190 del TRLPEMM
- d) La base imponible y el tipo de gravamen asociado a la misma se establecerá en la licencia y no será revisable salvo por lo indicado en el punto c) anterior o por modificación de este PPP

2. El abono de las tasas se realizará de forma trimestral.

3. De acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 188.b) del TRLPEMM, la cuota íntegra anual de la tasa de actividad no podrá exceder del mayor de los siguientes valores:

- a) El 100% de la cuota líquida anual de la tasa de ocupación en los supuestos de ocupación de dominio público
- b) La cantidad resultante de aplicar al volumen de pasajeros o de vehículos el tipo de gravamen correspondiente a cada uno de estos tráficos, teniendo en cuenta la actualización anual de los tipos de gravamen prevista en el artículo 188 del TRLPEMM.

- c) El 6% del importe neto anual de la cifra de negocio o, en su defecto, del volumen de negocio desarrollado en el puerto al amparo de la licencia
- 4. En cuanto al límite inferior, la cuota íntegra anual de la tasa de actividad no será inferior al mayor de los siguientes valores:
 - a) Cuando exista ocupación de dominio público, el 20% de la cuota líquida anual de la tasa de ocupación correspondiente a los valores de los terrenos y de las aguas ocupadas
 - b) El 1% del importe neto anual de la cifra de negocio o, en su defecto, del volumen de negocio desarrollado en el puerto al amparo de la licencia
- 5. Al finalizar cada ejercicio, el titular de la licencia facilitará el importe neto anual de la cifra de negocio y la cuantía real de la base imponible (nº de pasajeros y vehículos embarcados y desembarcados), correspondiente a la prestación del servicio objeto de la licencia, que servirá de base para la regularización de la cuota íntegra anual. Este volumen de negocio deberá ser acreditado adecuadamente mediante la presentación de las cuentas anuales. Tras la aprobación definitiva de las cuentas anuales y su presentación a la Autoridad Portuaria, esta regularizará de forma definitiva la cuota íntegra anual del ejercicio correspondiente.
- 6. A solicitud del prestador y previa acreditación del cumplimiento de las condiciones exigidas, se aplicarán las posibles bonificaciones previstas en el artículo 245 del TRLPEMM.
- b. Tasa de ocupación
 - 1. En el caso de que se solicite por el prestador una concesión o autorización vinculada al servicio portuario otorgado para la instalación de oficinas, vestuarios, almacenes, etc., este deberá abonar la tasa de ocupación de dominio público correspondiente de acuerdo con lo establecido en el título de dicha concesión o autorización y en los artículos 173 a 182 del TRLPEMM.
- c. Tarifas a abonar al titular de la concesión o autorización
 - 2. En el caso de prestación del servicio en una superficie o estación marítima de pasajeros otorgada en concesión o autorización, con cuyo titular el prestador ha formalizado un contrato, el titular de la licencia deberá abonar las tarifas por el uso de las instalaciones establecidas en dicho contrato
- d. Tarifas a abonar a la Autoridad Portuaria
 - 1. Por suministros: Serán por cuenta del titular de la licencia los consumos de agua y electricidad, así como cualquier otro suministro consumido.
 - 2. Por utilización de equipos: En el caso excepcional de que la Autoridad Portuaria ponga a disposición equipos de control (arcos de detección de metales para pasajeros[†] y equipos de exploración de equipajes de mano), carros portaequipajes u otros equipos como servicio comercial sujeto al abono de las tarifas que sean aprobadas por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria.
 - 3. Por cualquier otro servicio comercial: El titular de la licencia deberá abonar todos los servicios comerciales solicitados a la Autoridad Portuaria.

Prescripción 26ª: Suspensión temporal del servicio a un usuario

- 1. EL prestador del servicio podrá suspender temporalmente la prestación del mismo a un usuario cuando haya transcurrido al menos un periodo de un mes desde que se le haya requerido fehacientemente el pago de las tarifas, sin que el mismo se haya hecho efectivo

o haya sido garantizado específica y suficientemente. A estos efectos, el requerimiento se practicará por parte del prestador acreedor por cualquier medio que permita tener constancia del acto de recepción y su fecha por parte del usuario.

- 2- La suspensión del servicio por impago solo podrá ejercerse previa autorización de la Autoridad Portuaria y siempre que no lo impidan razones de seguridad.
3. Cuando la prestación del servicio haya sido suspendida a un usuario, dicha suspensión deberá ser levantada cuando sea requerido por la Autoridad Portuaria por motivos de seguridad debidamente motivados.
4. La Autoridad Portuaria resolverá sobre la suspensión en el plazo máximo de 15 días desde la solicitud del prestador y podrá acordar, hasta la resolución que dictamine la suspensión del servicio, la constitución por el usuario de un depósito previo y específico que garantice la cuantía de las tarifas a devengar.
5. La posibilidad de suspensión deberá ser objeto de publicidad, de modo que el usuario haya podido tener acceso a esta información.
6. Una vez realizado el pago de lo adeudado por el usuario suspendido del servicio, este se reanudará en condiciones de normalidad.

SECCION VI. ENTRADA EN VIGOR

Prescripción 27ª: Entrada en vigor de estas prescripciones particulares.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 113.5 del TRLPEMM, este pliego de prescripciones particulares será de aplicación a partir de su publicación en el BOE.

Prescripción 28ª: Reclamaciones y recursos

1. Cualquier interesado podrá presentar las reclamaciones que considere conforme al procedimiento de tramitación de reclamaciones que se determine.

2. Contra el presente Pliego se podrán interponer las acciones legales oportunas de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente. Si el órgano al que se recurre no tiene carácter jurisdiccional, éste motivará por escrito sus decisiones

3. Conforme a lo establecido en el artículo 16.7 del Reglamento (EU) 2017/352, el procedimiento para la tramitación de las reclamaciones y recursos por supuestos incumplimientos de dicho Reglamento será el procedimiento contencioso-administrativo regulado por la Ley 29/1998 de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa. Las autoridades competentes para resolver dichas reclamaciones son los órganos jurisdiccionales del orden contencioso administrativo.

Las reclamaciones y recursos a las que se refiere el párrafo anterior serán las relativas a:

- a) Requisitos de acceso
- b) Limitaciones del número de prestadores
- c) Obligaciones de servicio público
- d) Restricciones relacionadas con operadores internos

4. Las reclamaciones relacionadas con la transparencia en las tarifas por la prestación del servicio portuario deberán presentarse ante los siguientes organismos:

- a) Autoridad Portuaria:
 - i. Cualquier reclamación relativa a las tarifas por la prestación del servicio portuario cobradas por cualquier prestador cuando no exista competencia efectiva.
 - ii. Cualquier reclamación relativa a las tarifas por la prestación del servicio portuario cobradas por cualquier prestador cuando exista limitación del número de prestadores y dicha limitación sea necesaria para que no se produzca el incumplimiento de las obligaciones de servicio público.
 - iii. Cualquier reclamación relativa a las tarifas por la prestación del servicio portuario cobradas por cualquier prestador en virtud de una obligación de servicio público.
- b) Puertos del Estado:
 - a. Cualquier reclamación relativa las tarifas por la prestación del servicio portuario cobradas por la Autoridad Portuaria cuando actúa como operador interno.
- c) Tribunal económico-administrativo
 - a. Recursos frente a resoluciones de Puertos del Estado motivadas por reclamaciones relativas a las tarifas por la prestación del servicio portuario cobradas por la Autoridad Portuaria cuando actúa como operador interno.

5. El régimen sancionador aplicable a los incumplimientos del presente pliego será el establecido en el TRLPEMM.

ANEXO I: GLOSARIO

Accidente: se entiende por accidente todo suceso o acontecimiento repentino y sobrevenido por causa u ocasión de la actividad propia del prestador que causa daños a personas, equipos, materiales, otros buques o infraestructuras portuarias o medioambiente.

Centro de Control: Centro desde el que se presta el servicio general de ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo portuario.

Congestión: porcentaje de servicios no prestados o iniciados con retraso por estar todos los medios ocupados en la prestación de otros servicios o no haber suficientes medios libres de servicio para la maniobra solicitada.

Disponibilidad: Posibilidad de prestar el servicio a la hora correspondiente según la solicitud. La falta de disponibilidad es debida, esencialmente, a la congestión[†] de medios mínimos o a que estos estén fuera de servicio por avería o por operaciones de mantenimiento preventivo sobre los mismos.

Equipaje: Conjunto de maletas, valijas, bolsos y demás bultos donde los pasajeros trasladan lo necesario para sus viajes.

Estación Marítima: Instalación destinada a facilitar el acceso de los pasajeros[†] y sus equipajes y de vehículos[†] en régimen de pasaje. Desde tierra a los buques y desde éstos a tierra, que puede incluir superficies anejas para el depósito de vehículos[†] en régimen de pasaje, así como edificios para el control y ordenación de pasajeros[†], vehículos[†] y equipajes y la prestación de servicios auxiliares.

Fondos propios: aquellos definidos como tales en el Plan General Contable aprobado por el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad. El **Patrimonio neto** son los Fondos Propios más las subvenciones, donaciones y legados que se contabilicen como pasivo no exigible.

Fuerza mayor: todo acontecimiento imprevisible y excepcional, independiente de la voluntad del prestador del servicio y de la Autoridad Portuaria, que no es imputable a una falta o negligencia del prestador y que no hubiera podido evitarse aplicando la mayor diligencia posible, y que impide llevar a cabo la prestación del servicio.

Impuntualidad: grado de incumplimiento del prestador respecto de la hora en que debería comenzar la prestación del servicio, de acuerdo con las previsiones del PPP.

Incidente: todo suceso o acontecimiento repentino y sobrevenido por causa u ocasión de la actividad propia del prestador, con potencial de ser un accidente, pero que no causa daños a personas, equipos, materiales, otros buques o infraestructuras portuarias o medioambiente

Pasajero: Persona que viaja a bordo de un buque, que no tenga la condición de tripulante, incluidos los conductores de elementos de transporte sujetos a la tasa de mercancía.

Queja: Expresión de insatisfacción hecha al licenciatario respecto de sus medios o prestación de servicios.

Reclamación: Expresión de insatisfacción hecha al licenciatario respecto de sus medios o prestación de servicios, pero que pide o pretende algún tipo de compensación.

Retraso: tiempo transcurrido desde la hora programada para el comienzo del servicio hasta que el prestador tiene dispuestos todos los medios necesarios, humanos y materiales, en el lugar requerido y están en condiciones de iniciar el servicio.

Tiempo de respuesta: Aquel que necesita como máximo el prestador del servicio para disponer de todos los medios necesarios, humanos y materiales, en el lugar requerido y en condiciones de iniciar el servicio.

Tiempo de retraso medio: promedio de los retrasos producidos en el inicio de los servicios por causas imputables al prestador.

Vehículo: Medio de locomoción (motorizado) que permite el transporte de mercancías o de personas.

ANEXO II: DOCUMENTACIÓN A PRESENTAR JUNTO A LA SOLICITUD DE UNA LICENCIA

Al estar limitado el número de prestadores a un solo prestador, la licencia para la prestación del servicio portuario al pasaje se adjudicará mediante concurso. En este caso, la documentación a presentar incluirá, además de la que se pueda establecer en el Pliego de Bases del concurso, la siguiente:

D. De carácter administrativo

1. Documentación acreditativa de la **capacidad de obrar** del solicitante:

Si se trata de una persona física, documento nacional de identidad o, en el supuesto de ciudadanos extranjeros, el documento equivalente.

Las personas jurídicas mediante la presentación de la escritura o documento de constitución, los estatutos o el acto fundacional, en los que conste su objeto social, las normas por las que se regula su actividad, debidamente inscritos, en su caso, en el registro público que corresponda, según el tipo de persona jurídica de que se trate.

Cuando se trate de empresarios no españoles que sean nacionales de Estados miembros de la Unión Europea, la capacidad de obrar se acreditará por su inscripción en el registro procedente de acuerdo con la legislación del Estado donde estén establecidos, o mediante la presentación de una declaración jurada o un certificado, en los términos que se establezcan en la normativa de desarrollo de la legislación de contratos del sector público. Los demás empresarios extranjeros, deberán acreditar su capacidad de obrar con informe de la Misión Diplomática Permanente de España en el Estado correspondiente o de la Oficina Consular en cuyo ámbito territorial radique el domicilio de la empresa.

Si los documentos aportados no están otorgados en España (por ser documentos que acrediten la existencia y personalidad de una entidad extranjera, su inscripción en el registro procedente, etc.), los mismos deben ir acompañados de traducción oficial al castellano realizada por un traductor jurado o a través de representaciones consulares o diplomáticas, y también deben ir acompañados de una certificación de autenticidad mediante copias legalizadas, por la representación diplomática correspondiente o mediante apostilla de La Haya.

2. Documentos que **acrediten la representación**. Los que comparezcan o firmen solicitudes en nombre de otros, deberán presentar poder bastante al efecto, en su caso, debidamente inscrito en el Registro Mercantil, acompañado del correspondiente certificado de su vigencia, y el documento nacional de identidad o, en el supuesto de ciudadanos extranjeros, el documento equivalente.
3. **Designación de un representante**, con facultades suficientes, a los efectos de establecer una comunicación regular con la Autoridad Portuaria.
4. Declaración de la **composición accionarial o de participaciones** en el momento de la solicitud. Cualquier cambio producido durante el procedimiento de tramitación de la licencia deberá ser puesto inmediatamente en conocimiento de la Autoridad Portuaria, de manera que quede constancia de la citada composición accionarial o de participaciones en la fecha de otorgamiento de la licencia.

5. Sendas certificaciones acreditativas del cumplimiento de las obligaciones de carácter **fiscal y laboral por la Administración Tributaria y de la Seguridad Social**.
6. Declaración responsable del cumplimiento de lo exigido en el artículo 121 del TRLPEMM sobre **incompatibilidades** y de no estar incurso en las causas establecidas en los artículos 71, 72 y 73 de la Subsección referida a las prohibiciones de contratar de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.
7. Declaración responsable de honorabilidad conforme al modelo adjunto en el Anexo VI.
8. Declaración responsable de cumplir y mantener a lo largo de la vigencia de la licencia, los requisitos y condiciones exigidas en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, el PPP y en la propia licencia.
9. Declaración responsable de disponer, y mantener a lo largo de la vigencia de la licencia, los **permisos, autorizaciones y licencias** legalmente exigibles para el ejercicio de la actividad.
10. Declaración de someterse a la jurisdicción de los Juzgados y Tribunales españoles de cualquier orden para todas las incidencias que, de modo directo o indirecto, pudieran surgir de la licencia concedida, con renuncia, en su caso, al fuero jurisdiccional extranjero que pudiera corresponder al solicitante. Los solicitantes españoles no deberán presentar tal declaración.
11. En el caso de que la prestación del servicio tenga que realizarse sobre una superficie o estación marítima de pasajeros en concesión o autorización, copia del contrato suscrito entre el titular de dicha concesión o autorización y el solicitante de licencia, de acuerdo con lo previsto en el artículo 116.3 del TRLPEMM.

B. De carácter económico-financiero

1. Documentación acreditativa de la **solvencia económico-financiera** del solicitante, de acuerdo con lo establecido en la Prescripción 11ª.
2. Declaración responsable de constituir, antes del inicio de la actividad, la garantía exigida en la Prescripción 21ª y de presentar la documentación acreditativa una vez constituida.
3. Declaración responsable de contratar, antes del inicio de la actividad, un **seguro de responsabilidad civil** que cubra los riesgos propios de la prestación del servicio por la cantidad mínima establecida en la Prescripción 20ª y de presentar la documentación acreditativa una vez contratado.
4. Declaración responsable de presentar, antes del inicio de la actividad, la documentación acreditativa de disponer de la garantía financiera medioambiental que en su caso resulte. Esta garantía podrá estar incluida en el seguro de responsabilidad civil.
5. Tarifas a aplicar por sus servicios incluyendo toda la información pertinente sobre los elementos que sirven de base para determinar la estructura y nivel de las mismas.

C. De carácter técnico

1. Declaración responsable de cumplir los niveles de calidad y rendimiento señalados en el PPP, así como de los ofrecidos de acuerdo con la propuesta de organización y procedimientos para la prestación del servicio, indicando parámetros objetivables y medibles de la calidad.
2. Declaración responsable de adoptar los procedimientos y medidas establecidos y a cumplir los pactos y normas que, en relación con la seguridad y salud de los trabajadores, se implanten dentro de la zona portuaria.
3. **Memoria del servicio** a que hace referencia la Prescripción 19ª, con descripción detallada de:
 - Plan de organización de los servicios en el que se describan las actividades que integran la prestación y se detallen la organización y procedimientos implicados, la asignación de recursos humanos, turnos de trabajo y plan de respuesta a emergencias.
 - Los sistemas para registrar las solicitudes, el desarrollo de las actividades, los incidentes y las reclamaciones de cada servicio.
 - El sistema de aseguramiento de la calidad, la seguridad y la protección del medio ambiente.
4. **Acreditación específica de disponer de los medios humanos y materiales** que se adscribirán al servicio con sujeción, en todo caso, a los requerimientos mínimos al efecto exigidos en este PPP. Se acreditará la cualificación profesional mediante certificados. Asimismo, se aportará copia de todos los certificados, seguros y homologaciones correspondientes del resto de equipos, en cumplimiento de la normativa vigente. En el supuesto de que los medios materiales adscritos al servicio no fueran propiedad de la empresa solicitante, se aportarán los contratos de arrendamiento correspondientes.
5. Declaración responsable de que los miembros del equipo humano dispondrán de la formación correspondiente a nivel operativo básico de lucha contra la contaminación en los plazos que se especifican en la Prescripción 11ª.
6. **Certificación del sistema de gestión de la calidad y del medioambiente** (para la calidad la ISO 9001, y para el medio ambiente la ISO 14001 o acreditaciones EMAS) o, en su defecto, compromiso de aportar dicha certificación en el plazo establecido en la Prescripción 13ª.
7. Antes del inicio de la actividad, el prestador deberá presentar a la Autoridad Portuaria los siguientes **planes**:
 - Plan de medidas de Emergencia de la empresa de acuerdo con lo previsto en la Prescripción 17ª y el inventario de medios, su localización, su permanencia, los horarios y demás requisitos para su integración en los planes de actuación en situaciones de emergencia de la Autoridad Portuaria de acuerdo con lo previsto en la Prescripción 12ª, así como en el protocolo frente a posibles vertidos.
 - Protocolo o, en su caso, Plan de Contingencia para posibles vertidos, tanto propios como para intervención a solicitud de la administración competente, que será incluido o integrado dentro del Plan Interior Marítimo de la Autoridad Portuaria.

- Plan de prevención de riesgos laborales.
- Plan de entrega de desechos, aceptado por los prestadores del servicio portuario de recepción de desechos que corresponda según el tipo de desechos.

D. De otro carácter

1. Comunicaciones informativas relativas a la Ley Orgánica de **Protección de Datos** hechas a cada una de las personas físicas cuyos datos sean cedidos a la Autoridad Portuaria y firmadas individualmente por cada uno de los afectados.
2. Declaración expresa de **conocer y aceptar todas las condiciones** de este PPP.
3. Declaración responsable de participar en cualquier iniciativa que la Autoridad Portuaria promueva para la mejora de la calidad de los servicios portuarios en general.
4. Declaración responsable de **notificar a la Autoridad Portuaria cualquier modificación** o circunstancia que afecte o pueda afectar al contenido de la documentación relacionada en los párrafos anteriores y se produzca con posterioridad a la solicitud y/o al otorgamiento de la licencia.

ANEXO III: PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

1. _____ se compromete con la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (en adelante Autoridad Portuaria) a satisfacer las siguientes exigencias referidas tanto a las actividades y servicios a desarrollar, como a los trabajadores, equipos y maquinaria, sustancias y preparados que _____ destine a la realización de los mismos:
 - a. Cumplir con las disposiciones generales de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales y cuantas normas legales y reglamentarias en esta materia le sean de aplicación.
 - b. Haber adoptado alguna de las modalidades previstas en el artículo 10 del Capítulo III del Reglamento de los Servicios de Prevención (R.D. 39/97), en lo relativo a la organización de recursos para el desarrollo de las actividades preventivas necesarias para el desarrollo de su actividad.
 - c. Adoptar los procedimientos y medidas establecidos y a cumplir los pactos y normas que, en relación con la seguridad y salud de los trabajadores, se implanten dentro de la zona portuaria.
 - d. Haber informado adecuadamente a todos sus trabajadores sobre los riesgos inherentes a su puesto de trabajo y sobre las medidas de protección o prevención que se deben adoptar.
 - e. Haber formado adecuadamente a todos sus trabajadores sobre el desempeño de su trabajo en condiciones de seguridad y salud.
 - f. Poner a disposición de los trabajadores equipos de trabajo que cumplan la legislación que les son de aplicación.
 - g. Poner a disposición de los trabajadores sustancias y preparados envasados y etiquetados conforme a la legislación aplicable.
 - h. Poner a disposición de los trabajadores equipos de protección individual adecuados y con arreglo a la reglamentación vigente.
 - i. Satisfacer la obligación legal en cuanto a la acreditación de la aptitud médica de los trabajadores para el desempeño seguro de su puesto de trabajo.
 - j. Establecer los adecuados medios de coordinación con la Autoridad Portuaria y/o con otras empresas/trabajadores autónomos que puedan desarrollar tareas en el centro de trabajo durante la prestación del servicio, de acuerdo con el R.D. 171/2004. En el caso que sea necesaria la designación, por parte del prestador, de una persona encargada de la coordinación de las actividades empresariales esta deberá disponer de una formación preventiva correspondiente, como mínimo, a las funciones de nivel básico.
 - k. Disponer de la presencia en el centro de trabajo de los recursos preventivos necesarios cuando se dé alguna de las circunstancias mencionadas en el artículo 4 del artículo 32 bis de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales (introducido por Ley 54/2003), sin menoscabo de lo señalado en el punto j. anterior.
 - l. Compromiso por parte del prestador de que en caso de que se decida subcontratar alguna parte de la actividad comprendida en el servicio, requerirá de la subcontrata la misma documentación que la reflejada en los puntos anteriores y que será entregada a la Autoridad Portuaria.
 - m. Establecer los adecuados medios de comunicación y de coordinación con la Autoridad Portuaria para garantizar una respuesta eficaz ante las situaciones de emergencia.

En _____, a ____ de _____ de 20____

Firmado

ANEXO IV: SOBRE EL TRATAMIENTO DE DATOS DE CARÁCTER PERSONAL

1. En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley Orgánica 2/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (en adelante Autoridad Portuaria), con domicilio social en Algeciras, en Avda. de la Hispanidad, nº 2, informa al interesado de los datos personales que en su caso sean recogidos a través de la presentación de la documentación requerida para el otorgamiento de una licencia para la prestación del servicio portuario objeto de las presentes prescripciones particulares serán objeto de tratamiento, automatizado o no, bajo la responsabilidad de la Autoridad Portuaria.
2. La Política de Privacidad de la Autoridad Portuaria se encuentra disponible en <https://www.apba.es/aviso-legal>.

ANEXO V: MODELO DE CESIÓN DE DATOS PERSONALES DEL SOLICITANTE A LA AUTORIDAD PORTUARIA

[V.ID7]

[V.ID8]

D/Dª _____, mayor de edad, con domicilio en la calle _____ número _____, población _____, código postal _____, con DNI/NIE _____, del cual adjunto fotocopia, mediante este escrito manifiesto la voluntad de ceder mis datos personales, de conformidad con el artículo 6 de la Ley Orgánica 3/2018, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.

Para lo cual, autorizo el tratamiento de los datos personales recogidos en la solicitud de licencia de prestación del servicio portuario al pasaje, que son necesarios y serán utilizados por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras para el otorgamiento de la licencia solicitada así como durante toda la duración de la misma.

En cualquier caso, se podrán ejercer los derechos de acceso, rectificación, supresión, limitación del tratamiento, portabilidad y oposición, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 13 al 18 de la Ley Orgánica 3/2018, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales. En caso de que estos derechos no se vean atendidos debidamente, se podrá presentar reclamación ante la autoridad de protección de datos competente.

En _____, a ____ de _____ de 20____

Firmado

ANEXO VI: DECLARACIÓN DE HONORABILIDAD

[VI.ID10]

D/Dª _____, mayor de edad, con domicilio en la calle _____ número _____, población _____, código postal _____, con DNI/NIE _____, del cual adjunto fotocopia, en representación de _____, con número de registro _____, domicilio social en _____ y NIF-IVA _____, mediante este escrito:

(1) Declara que el solicitante se encuentra o no en una de las situaciones siguientes:

	SÍ	NO
(a) está incurso en un procedimiento concursal, de liquidación o insolvencia, sus activos están siendo administrados por un administrador concursal o por un tribunal, ha llegado a un acuerdo con sus acreedores, ha suspendido sus actividades empresariales o se encuentra en cualquier otra situación similar resultante de un procedimiento de la misma naturaleza vigente en las legislaciones y normativas del Estado español o del país en el que está establecido;	☐	☐
(b) se ha establecido mediante sentencia firme o una decisión administrativa firme que el solicitante está en situación de incumplimiento de sus obligaciones relativas al pago de impuestos o cotizaciones a la seguridad social, de acuerdo con las disposiciones legales del Estado español o del país en el que está establecido;	☐	☐
(c) se ha establecido mediante una sentencia firme o una decisión administrativa definitiva que el solicitante o sus gestores son culpables de una falta profesional grave por violación de disposiciones legales o reglamentarias o de las normas deontológicas de la profesión a la que pertenecen, o por haber incurrido en cualquier conducta punible que pueda influir en su credibilidad profesional, cuando dicha conducta denote un propósito doloso o negligencia grave, incluida, en particular, cualquiera de las conductas siguientes:		
(i) tergiversación de forma fraudulenta o negligente de la información exigida para verificar la inexistencia de motivos de denegación de la licencia o para el cumplimiento de los requisitos de acceso o para la prestación del servicio;	☐	☐
(ii) celebración de un acuerdo con otros operadores con el fin de falsear la competencia;	☐	☐
(iii) violación de los derechos de propiedad intelectual;	☐	☐
(iv) intento de influir en el proceso de toma de decisiones de la Autoridad Portuaria durante el procedimiento de otorgamiento;	☐	☐

(v) intento de obtener información confidencial que pueda conferirle ventajas indebidas en el procedimiento de otorgamiento;	☐	☐
(d) una resolución judicial firme ha dictaminado que el solicitante o sus gestores son culpables de uno de los siguientes delitos conforme a la legislación europea, del Estado español o del país en el que está establecido:		
(i) fraude;	☐	☐
(ii) corrupción;	☐	☐
(iii) participación en una organización delictiva;	☐	☐
(iv) blanqueo de capitales o financiación del terrorismo	☐	☐
(v) delitos relacionados con el terrorismo o delitos ligados a las actividades terroristas	☐	☐
(vi) trabajo infantil y otras formas de trata de seres humanos	☐	☐
(e) el solicitante o sus gestores han sido sancionados en firme por infracción grave en materia profesional que pone en entredicho su integridad, de integración laboral y de igualdad de oportunidades y de no discriminación de las personas con discapacidad o de extranjería de conformidad con lo establecido en la normativa vigente.		
(f) el solicitante o sus gestores han mostrado deficiencias significativas en el cumplimiento de las obligaciones principales constatadas en la ejecución de un contrato o prestación de un servicio para la Autoridad Portuaria, lo que ha dado lugar a su resolución anticipada o a la aplicación de indemnizaciones u otras sanciones contractuales, o descubiertas a raíz de controles, auditorías o investigaciones de la Autoridad Portuaria, el Tribunal de Cuentas o cualquier otra institución;	☐	☐
(g) una sentencia firme o decisión administrativa firme ha establecido que el solicitante o sus gestores han creado una entidad bajo una jurisdicción diferente a la española con la intención de eludir obligaciones fiscales, sociales o de otro carácter legal de obligada aplicación en la jurisdicción en la que está registrada su sede, administración central o centro principal de actividad;	☐	☐
(h) <i>(solo para personas jurídicas)</i> una sentencia firme o decisión administrativa firme ha establecido que la personalidad jurídica ha sido creada con la intención prevista en el punto (f);	☐	☐
(i) para las situaciones referidas en los puntos operación al (g) anteriormente descritos, el solicitante o sus gestores están inmersos en:		
i.hechos establecidos en el contexto de investigaciones o auditorías realizadas por la Fiscalía, el Tribunal de Cuentas, o de una auditoría interna, o de cualquier otro examen, auditoría o control efectuado bajo la responsabilidad de un ordenante de una institución o de una agencia u órgano de la UE, del Estado español o del país en el que esté establecido;	☐	☐
ii.decisiones administrativas que no sean definitivas y que puedan incluir medidas disciplinarias adoptadas por el organismo de supervisión	☐	☐

competente responsable de la verificación de la aplicación de los estándares de ética profesional;		
iii.decisiones de la CNMC relativas a la infracción de las normas de competencia o de su equivalente en el país donde el solicitante esté establecido relativas a la infracción de la legislación en materia de competencia nacional o de la Unión	☐	☐
(j) ha incluido datos falsos o engañosos en la información requerida por la Autoridad Portuaria como condición para la participación en el procedimiento de otorgamiento, o no ha aportado dicha información;	☐	☐

- (2) Si el solicitante declara alguna de las situaciones de exclusión indicadas arriba, debe indicar las medidas que han sido tomadas para corregir cualquier situación de exclusión, así como para demostrar su fiabilidad. Esto puede incluir, por ejemplo, medidas técnicas, organizacionales y personales para prevenir incidencias posteriores, compensación del daño o pago de multas, de tasas o contribuciones a la seguridad social, así como el cumplimiento de condenas o sanciones. La evidencia documental correspondiente que ilustre las medidas correctoras adoptadas deberá ser aportada como anexo a esta declaración. Lo anterior no aplica a las situaciones indicadas en el punto (d) del apartado anterior de esta declaración.

Para evaluar la honorabilidad del solicitante, la Autoridad Portuaria tendrá en cuenta tanto las incidencias marcadas en el apartado (1), como la documentación adicional aportada conforme a este apartado (2).

- (3) Reconoce que se podrá rechazar la participación en el presente procedimiento del solicitante y que este podrá ser objeto de sanciones administrativas (exclusión o sanción financiera) si se demuestra la falsedad de cualquiera de las declaraciones o informaciones facilitadas como condición para la participación.

En _____, a ____ de _____ de 20__

Firmado

ANEXO VII: ÍNDICES DE VARIACIÓN DE PRECIOS

[VII.ID11]

ÍNDICE DE VARIACIÓN DEL PRECIO DEL COSTE LABORAL

La ruta a seguir en la página web del INE para acceder a la información necesaria es la siguiente: **INEbase > Salarios y costes laborales > Encuesta trimestral de coste laboral > Resultados nacionales (desde el trimestre 1/2008)**

El enlace directo a la página en el momento de aprobación del presente Pliego [es](http://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=6033)
<http://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=6033>

ANEXO VIII: REQUISITOS PARA LOS EQUIPOS DE CONTROL DE SEGURIDAD

Equipos de Inspección de pertenencias de mano y equipajes tanto de pasajeros, como personal del puerto y tripulaciones

Descripción:

- Estos equipos serán equipos de RX convencionales que tendrán una apertura de túnel con unas dimensiones: no superiores a 1.020×1.020 mm (ancho $\times$ alto) y mínimas de 1.000 mm $\times$ 800 mm (ancho $\times$ alto) con longitud ilimitada de inspección.
- Los equipos irán dotados de rampas de rodillos de entrada y salida de las dimensiones que se determinan en el presente documento, así como de rampas de subida y bajada en acero inoxidable que permita subir y bajar al equipo de inspección el equipaje.
- La altura de la cinta transportadora del equipo será entre 300 mm- 400 mm para la inspección de pertenencias y equipajes de mano. Asimismo, los equipos contarán con cinta transportadora motorizada adicional tanto a la entrada como a la salida del túnel, de 1000 mm a la entrada y de 1000 mm la salida.
- Se han de adoptar todas las medidas necesarias para que la intensidad de dosis de radiación en todo punto exterior a $0,1$ m de la superficie de todos los equipos convencionales de RX no sobrepase el valor de $1 \mu\text{Sv/h}$ en condiciones de funcionamiento normal de tales máquinas convencionales de RX en, el puerto, ya sea con flujo continuo de equipajes o no, según las últimas directrices del Consejo de Seguridad Nuclear.

El equipamiento estará compuesto por:

- Equipos de RX convencionales que tendrán una apertura de túnel con unas dimensiones: no superiores a 1.020×1.020 mm (ancho $\times$ alto) y mínimas de 1000 mm $\times$ 800 mm (ancho $\times$ alto) con longitud ilimitada de inspección.
- Una cinta motorizada adicional de 1000 mm que se colocará a la entrada inmediatamente después de la mesa de rodillos y otra a la salida del equipo de RX e inmediatamente antes de la mesa de rodillos situada a la salida y que estará perfectamente integrada con la cinta transportadora del propio equipo (solo en caso que no forme parte del equipo 1000 mm).
- La rampa de entrada de los equipos con una longitud de entre 1.000 mm- 1.500 mm, anchura útil análoga a la de la cinta del equipo y altura máxima de 300 - 400 mm.
- Las rampas de salida de los equipos con una longitud de 2.000 - 3.000 mm, anchura útil análoga a la de la cinta de inspección del equipo y altura máxima de 300 - 400 mm.
- Rampas de subida y bajada en acero inoxidable que permita subir y bajar al equipo de inspección el equipaje.
- Cableados de alimentación y comunicación necesarios para el montaje e instalación de los equipos en la ubicación indicada por la Autoridad Portuaria
- Elementos auxiliares de montaje que sean necesarios para minimizar el impacto sobre las operaciones de embarque, tales como andamios, plataformas elevadoras, etc.
- Coordinación, colaboración y resolución de interfaces con otros sistemas o con terceros en caso de interferencias con otras instalaciones.

- Adaptación de equipamiento de seguridad existente a los nuevos requisitos exigidos, por el presente documento, si fuese necesario.

Dimensiones y características:

Dimensiones de túnel:

- Máximas: 1.020 × 1.020 mm (ancho × alto).
- Mínimas: 1.000 mm × 800 mm (ancho × alto).
- Longitud, total máx.*: 4.000 mm.
- Altura máx.: 2.200 mm.
- Anchura máx.: 1.500 mm.
- Altura de la cinta respecto al nivel de suelo: entre 300 mm y 400 mm.
- Penetración en acero mínimo: 27 mm garantizada.
- Capacidad de carga: mínimo 130 kg distribuidos sobre la cinta.

* Excluidas las rampas de rodillo de entrada y salida.

Características:

- Los equipos deberán funcionar con absoluta normalidad entre las temperaturas de 0 °C y 40 °C y con una humedad relativa de hasta el 90 %, sin condensación.
- La construcción del chasis de los equipos será de paneles de acero con armazón de acero soldado.
- El apoyo en el suelo será graduable mediante un sistema de ajuste que permita una posición absolutamente fija sobre suelos con variaciones de nivel o irregularidades de hasta 1,5%.
- Los equipos deben ser multienergía.

Cinta transportadora de equipajes y rampas de los equipos de RX:

El conjunto estará formado por los siguientes elementos:

- La cinta mecanizada propiamente dicha de la máquina;
- En los equipos, se complementará la cinta de la máquina con una cinta motorizada que se colocará a la entrada inmediatamente después de la mesa de rodillos y otra a la salida del equipo de rayos X e inmediatamente antes de la mesa de rodillos situada a la salida y que estará perfectamente integrada con la cinta transportadora del propio equipo (en caso que no forme parte del equipo 1.000 mm).
- Rampas de entrada y salida para permitir el almacenaje y recogida de los equipajes de forma eficaz y ordenada. Dichas rampas deberán consistir en mesas de rodillos que giren libremente. Estarán dotadas de protecciones laterales para impedir la caída de los objetos y de los sistemas de seguridad necesarios para impedir atrapamientos con los rodillos:
- Rampas de subida y bajada en acero inoxidable que permita subir y bajar al equipo de inspección el equipaje.
- La cinta transportadora de la máquina admitirá cualquier bulto del tamaño, peso y geometría aceptados normalmente por las compañías navieras como equipajes de cubierta de pasaje y bodega, y serán de un material transparente a los rayos X para no

disminuir notoriamente la penetración total del sistema. Tendrá una velocidad de avance mínimo de 0,20 m/s y la imagen de cualquier parte del objeto controlado deberá permanecer al menos 5 segundos en pantalla.

- Todas las cintas motorizadas de los equipos de inspección tendrán una altura entre 300-400 mm respecto al suelo. Si la cinta está integrada en el equipo como dotación propia se requiere la misma altura respecto al suelo. Asimismo las rampas de entrada y salida estarán a una altura análoga a la de las cintas de transporte.
- La cinta transportadora y el sistema de transmisión del motor podrán ajustarse para evitar las vibraciones a las que pueda dar lugar la holgura del juego producida por desajustes entre sus distintos elementos.
- Si por cualquier motivo la cinta transportadora quedase bloqueada, existirá un sistema electrónico de protección que pare el motor inmediatamente para evitar así que sufra daño.
- El sistema de arrastre de la cinta transportadora de equipajes, motor eléctrico, circuitos y cables, rodillos, cinta propiamente dicha y sistema de transmisión, estarán protegidos de manera que permanezcan perfectamente operativos aún en caso de rotura de frascos o botellas conteniendo líquidos.
- La cinta transportadora deberá contar con algún sistema de seguridad que impida, cualquier daño físico a las personas que operen con ellas o al introducir o sacar cualquier bulto para inspección.

Cinta motorizada adicional para los equipos:

- La cinta motorizada tendrá unas medidas máximas que garanticen que antes de la entrada en el túnel y desde el final del túnel de la máquina hasta la rampa de rodillo de salida existan 1000 mm de longitud y ancho de cinta igual a la del equipo de inspección correspondiente en cada caso, la altura de la cinta será entre 300-400 mm y será fácilmente regulable en al menos 100 mm. (Esta cinta adicional se instalará en caso que no sea dotación del equipo con dimensiones de 1000 mm).
- La cinta motorizada deberá trabajar de forma totalmente solidaria con la cinta de la máquina de rayos X de tal forma que el operador de la máquina deberá tener control sobre la cinta motorizada pudiendo accionarla para adelante, para atrás o parada de la cinta al igual que la cinta del propio equipo.
- Tendrá un dispositivo que evite tanto la caída como la rotura de objetos pequeños tipo móviles o llaves, así como protecciones laterales y dispondrá de las medidas de seguridad oportunas.
- Dicha cinta transportadora se instalará, por el lado del pasajero al borde de la cinta transportadora, con una pantalla de metacrilato transparente de 1000 mm de longitud (medida desde la salida del túnel de inspección) y 800 mm de altura, que evitará que se pueda recoger el equipaje a la salida del túnel de Inspección y antes de alcanzar la mesa de rodillos de salida; Dicha pantalla se fijará a la cinta motorizada. Se instalará una pequeña barandilla en el lateral de la cinta motorizada que queda sin mampara para evitar la caída de objetos.

Rampas de entrada y de salida:

Las rampas de entrada:

- Rampa de rodillos, con rodillo de seguridad; cuatro patas, con defensas laterales para evitar la caída de bultos y al menos las siguientes características:
 - Estructura de bastidor realizada con perfiles 80 × 40 mm de aluminio.
 - Rodillos fijos: Ø 25 mm de PVC RAL 7012, con rodamientos de propileno y bolas de acero.
 - Rodillo de seguridad: Ø 50 mm de PVC gris, con rodamientos de polipropileno y bolas de acero, retenido mediante un cable de acero de Ø 2 mm.
 - Patas fabricadas en perfil de aluminio de Ø 40 mm con regulación en el extremo para nivelación con respecto a la máquina.
 - Defensas laterales: Fabricadas en material fenólico de alta resistencia.
 - Dimensiones:
 - i. La rampa de entrada de los equipos con dimensiones máximas de túnel no superiores a 1.020 × 1.020 mm (ancho × alto) y mínimas de 1.000 mm × 800 mm (ancho × alto) tendrán una longitud de 1.000 mm-1.500 mm, anchura útil análoga a la de la cinta del equipo y altura máxima de 300-400 mm.

Las rampas de salida:

- Rampa de rodillos, con chapa final de almacenaje de bultos, rampa de acero inoxidable para la descarga de los equipajes, rodillo de seguridad, cuatro patas, con defensas laterales y final para evitar la caída de bultos y al menos las siguientes características:
 - Estructura de bastidor realizada con perfiles 80 × 40 mm de aluminio.
 - Bandeja final realizada en acero inoxidable.
 - Rodillos fijos: Ø 25 mm de PVC RAL 7012, con rodamientos de propileno y bolas de acero.
 - Rodillo de seguridad: Ø 50 mm de PVC gris, con rodamientos de polipropileno y bolas de acero, retenido mediante un cable de acero de Ø 2 mm.
 - Patas fabricadas en perfil de aluminio de Ø 40 mm con regulación en el extremo para nivelación con respecto a la máquina.
 - Defensas laterales y final: fabricadas en material fenólico de alta resistencia.
 - Dimensiones:
 - i. Las rampas de salida de los equipos con dimensiones máximas de túnel no superiores a 1.020 × 1.020 mm (ancho × alto) y mínimas de 1.000 mm × 800 mm (ancho × alto) tendrán una longitud de 2.000-3.000 mm, anchura útil análoga a la de la cinta de inspección del equipo y altura máxima de 300-400 mm.
 - ii. El conjunto rampa máquina y/o cinta-rampa deberá contar con un sistema que impida la caída de objetos tipo teléfonos móviles que se hayan introducido para su inspección.
 - iii. La estética de las rampas de rodillos se ajustará a la estética de la Estación Marítima y tendrá que ser aprobada por la Autoridad Portuaria previa a su instalación.

Equipos de inspección de equipajes destinados a los controles de vehículos

Descripción del equipo:

- Estos equipos serán equipos de RX convencionales que tendrán una apertura de túnel con unas dimensiones: no superiores a 650 × 450 mm (ancho × alto) y mínimas de 600 × 400 mm (ancho × alto) con longitud ilimitada de inspección. Estos equipos se instalarán en zona habilitada de los controles de vehículos[†] de la Estación Marítima. Los equipos irán dotados de rampas de rodillos de entrada y salida de las dimensiones que se determinan en el presente documento.
- La altura de la cinta transportadora del equipo del equipo será de entre 750 mm - 820 mm para inspección de pertenencias y equipajes de mano. Asimismo los equipos contarán con cinta transportadora motorizada adicional tanto a la entrada como a la salida del túnel, de 800 mm a la entrada y de 800 mm la salida.
- Se han de adoptar todas las medidas necesarias para que la intensidad de dosis de radiación en todo punto exterior a 0,1 m de la superficie de todos los equipos convencionales de RX no sobrepase el valor de 1 µSv/h en condiciones de funcionamiento normal de tales máquinas convencionales de RX en el Puerto, ya sea con flujo continuo de equipajes o no, según las últimas directrices del Consejo de Seguridad Nuclear.

El equipamiento estará compuesto por:

- Equipos de RX convencionales que tendrán una apertura de túnel con unas dimensiones: No superiores a 650 mm × 450 mm (ancho × alto) y mínimas de 600 × 400 mm (ancho × alto) con longitud ilimitada de inspección.
- Una cinta motorizada adicional de entre 700 mm y 1.000 mm que se colocará a la entrada inmediatamente después de la mesa de rodillos y otra a la salida del equipo de rayos X e inmediatamente antes de la mesa de rodillos situada a la salida y que estará perfectamente integrada con la cinta transportadora del propio equipo (solo en caso que no forme parte del equipo 700 mm-1.000 mm).
- La rampa de entrada de los equipos con una longitud de entre 500 mm-1.000 mm, anchura útil análoga a la de la cinta del equipo y altura máxima de 750-820 mm.
- Las rampas de salida de los equipos con una longitud de 1.000-1.500 mm, anchura útil análoga a la de la cinta de inspección del equipo y altura máxima de 750-820 mm.
- Cableados de alimentación y comunicación necesarios para el montaje e instalación de los equipos en la ubicación indicada por la Autoridad Portuaria.
- Elementos auxiliares de montaje que sean necesarios para minimizar el impacto sobre las operaciones de embarque, tales como andamios, plataformas elevadoras, etc.
- Medios necesarios para permitir el mantenimiento de los equipos.
- Coordinación, colaboración y resolución de interfaces con otros sistemas o con terceros en caso de interferencias con otras instalaciones.

Dimensiones y características:

- Dimensiones de túnel:
 - Máximas: 650 mm × 450 mm (ancho × alto).
 - Mínimas: 600 mm × 400 mm(ancho × alto).
 - Longitud, total máx*: 2.200 mm.
 - Altura máx.: 1.500 mm.
 - Anchura máx.: 1.000 mm.
 - Altura de la cinta respecto al nivel de suelo: entre 750 mm y 820 mm.

* Excluidas las rampas de rodillo de entrada y salida.

- Características:

- Los equipos deberán funcionar con absoluta normalidad entre las temperaturas de 0 °C y 40 °C y con una humedad relativa de hasta el 90 %, sin condensación.
- La construcción del chasis de los equipos será de paneles de acero con armazón de acero soldado.
- El apoyo en el suelo será graduable mediante un sistema de ajuste que permita una posición absolutamente fija sobre suelos con variaciones de nivel o irregularidades de hasta 1,5%.
- Los equipos deben ser multienergía.

Cinta transportadora de equipajes y rampas de los equipos de RX:

El conjunto estará formado por los siguientes elementos:

- La cinta mecanizada propiamente dicha de la máquina.
- En caso que fuese necesario, en los equipos se complementará la cinta de la máquina con una cinta motorizada que se colocará a la entrada inmediatamente después de la mesa de rodillos y otra a la salida del equipo de rayos X e inmediatamente antes de la mesa de rodillos situada a la salida y que estará perfectamente integrada con la cinta transportadora del propio equipo.
- Rampas de entrada y salida para permitir el almacenaje y recogida de los equipajes de forma eficaz y ordenada. Dichas rampas deberán consistir en mesas de rodillos que giren libremente. Estarán dotadas de protecciones laterales para impedir la caída de los objetos y de los sistemas de seguridad necesarios para impedir atrapamientos con los rodillos:
- La cinta transportadora de la máquina admitirá cualquier bulto del tamaño, peso y geometría aceptados normalmente por las compañías navieras como equipajes de mano, y serán de un material transparente a los rayos X para no disminuir notoriamente la penetración total del sistema. Tendrá una velocidad de avance mínimo de 0,20 m/s y la imagen de cualquier parte del objeto controlado deberá permanecer al menos 5 segundos en pantalla.
- Todas las cintas motorizadas de los equipos de inspección tendrán una altura no superior a 750-800 mm aproximadamente respecto al suelo.
- La cinta transportadora y el sistema de transmisión del motor podrán ajustarse para evitar las vibraciones a las que, pueda dar lugar la holgura del juego producida por desajustes entre sus distintos elementos.
- Si por cualquier motivo la cinta transportadora quedase bloqueada, existirá un sistema electrónico de protección que pare el motor inmediatamente para evitar así que sufra daño.
- El sistema de arrastre de la cinta transportadora de equipajes, motor eléctrico, circuitos y cables, rodillos, cinta propiamente dicha y sistema de transmisión, estarán protegidos de manera que permanezcan perfectamente operativos aún en caso de rotura de frascos o botellas conteniendo líquidos.
- La cinta transportadora deberá contar con algún sistema de seguridad que impida, cualquier daño físico a las personas que operen con ellas o al introducir o sacar cualquier bulto para inspección.

Cinta motorizada adicional para los equipos:

- En caso que fuese necesario por las características del equipo, la cinta motorizada tendrá unas medidas máximas que garanticen que desde el final del túnel de la máquina hasta la rampa de rodillo de salida existan en entre 700 mm y 1000 mm de longitud y ancho de cinta igual a la del equipo de inspección correspondiente en cada caso, la altura de la cinta no será superior a 750-820 mm y será fácilmente regulable en al menos 100 mm.
- La cinta motorizada deberá trabajar de forma totalmente solidaria con la cinta de la máquina de rayos X. de tal forma que el operador de la maquina deberá tener control sobre la cinta motorizada pudiendo accionarla para adelante, para atrás o parada de la cinta al igual que la cinta del propio equipo.
- Tendrá un dispositivo que evite tanto la caída como la rotura de objetos pequeños tipo móviles o llaves, así como protecciones laterales y dispondrá de las medidas de seguridad oportunas.
- Dicha cinta transportadora se instalará, por el lado del pasajero al borde de la cinta transportadora, con una pantalla de metacrilato transparente de 500 mm de longitud (medida desde la salida del túnel de inspección) y 820 mm de altura, que evitará que se pueda recoger el equipaje a la salida del túnel de inspección y antes de alcanzar la mesa de rodillos de salida. Dicha pantalla se fijará a la cinta motorizada. Se instalará una pequeña barandilla en el lateral de la cinta motorizada que queda sin mampara para evitar la caída de objetos.

Rampas de entrada y de salida:

Las rampas de entrada:

- Rampa de rodillos, con rodillo de seguridad; cuatro patas, con defensas laterales para evitar la caída de bultos y al menos las siguientes características:
 - Estructura de bastidor realizada con perfiles 80 × 40 mm de aluminio.
 - Rodillos fijos: Ø 25 mm de PVC RAL 7012, con rodamientos de propileno y bolas de acero.
 - Rodillo de seguridad: Ø 50 mm de PVC gris, con rodamientos de polipropileno y bolas de acero, retenido mediante un cable de acero de Ø 2 mm.
 - Patas fabricadas en perfil de aluminio de Ø 40 mm con regulación en el extremo para nivelación con respecto a la máquina.
 - Defensas laterales: Fabricadas en material fenólico de alta resistencia.
- Dimensiones:
 - La rampa de entrada de los equipos con dimensiones máximas de túnel no superiores a 650 × 450 mm (ancho × alto) y mínimas de 600 × 400 mm (ancho × alto) con longitud ilimitada de inspección tendrán una longitud de 500-1.000 mm, anchura útil análoga a la de la cinta del equipo y altura máxima de 750-820 mm.

Las rampas de salida:

- Rampa de rodillos, con chapa final de almacenaje de bultos, rodillo de seguridad, cuatro patas, con defensas laterales y final para evitar la caída de bultos y al menos las siguientes características:
 - Estructura de bastidor realizada con perfiles 80 × 40 mm de aluminio.
 - Bandeja final realizada en acero inoxidable.

- Rodillos fijos: Ø 25 mm de PVC RAL 7012, con rodamientos de propileno y bolas de acero.
- Rodillo de seguridad: Ø 50 mm de PVC gris, con rodamientos de polipropileno y bolas de acero, retenido mediante un cable de acero de Ø 2 mm.
- Patas fabricadas en perfil de aluminio de Ø 40 mm con regulación en el extremo para nivelación con respecto a la máquina.
- Defensas laterales y final: fabricadas en material fenólico de alta resistencia.
- Dimensiones:
 - Las rampas de salida de los equipos con dimensiones no superiores a 650 × 450 mm (ancho × alto) y mínimas de 600 × 400 mm (ancho × alto) con longitud ilimitada de inspección tendrán una longitud de 1000 mm-1.500 mm, anchura útil análoga a la de la cinta de inspección del equipo y altura máxima de 750-820 mm.
 - El conjunto rampa máquina y/o cinta-rampa deberá contar con un sistema que impida la caída de objetos tipo teléfonos móviles que se hayan introducido para su inspección.
 - La estética de las rampas de rodillos se ajustará a la estética de la Estación Marítima y tendrá que ser aprobada por la Autoridad Portuaria previa a su instalación.

Estación de trabajo. Funciones operador.

Cada equipo de rayos X se suministrará con un pupitre para el puesto del operador donde se alojará el monitor de inspección, así como el teclado del equipo.

El pupitre estará dotado de ruedas para permitir su movilidad con cierta facilidad, y tendrá la posibilidad de cierre mediante cerradura para el almacenamiento del monitor y teclado en su interior. Las dimensiones del pupitre deberán ser ajustadas al área de trabajo donde se instalará.

Monitor:

Se requerirán 2 monitores por equipo de inspección de equipajes.

Arcos detectores de metales (ADM).

- Dimensiones: 223,5 cm X 110,5 cm X 60 cm
- Programación de 100 grados de sensibilidad
- Tres zonas de detección independientes
- Alarmas ajustables, contador de paso y con posibilidad de obtención de estadísticas
- Señalización mediante leds de la situación del metal (para nuevas incorporaciones de arcos móviles)

Descripción del equipo.

- El equipamiento de los arcos detectores de metales (en adelante ADM) estará compuesto por:
 - Arcos detectores de metales de reciente tecnología que deberán cumplir las especificaciones.

- Cableados de alimentación y comunicación adecuados para permitir la correcta conexión a las tomas correspondientes más próximas. Las longitudes definitivas se fijarán en el replanteo y se definirán con el Director del Expediente.
- Elementos auxiliares de montaje que sean necesarios para minimizar el impacto sobre la operación del puerto, tales como andamios, plataformas elevadoras, etc.
- Medios necesarios para permitir el mantenimiento de los equipos.
- Coordinación, colaboración y resolución de interfaces con otros sistemas o con terceros en caso de interferencias con otras instalaciones.
- Adaptación de equipamiento de seguridad existente a los nuevos requisitos exigidos por el presente documento, si fuese necesario.
- Pruebas y puesta en marcha en las condiciones de operación durante la puesta en operación del equipamiento.
- Documentación final de obra entregada al final de la misma a la Autoridad Portuaria.
- Tareas durante la Garantía definidas en el apartado «garantía de los equipos».

Condiciones ambientales:

- El equipo ADM estará diseñado para funcionar satisfactoriamente, en todas sus características, a temperatura variable entre -10 °C y 50 °C.
- El equipo ADM funcionará satisfactoriamente con Humedad Relativa hasta el 95%, sin condensación.
- Los ADM deben funcionar sin ningún problema uno aliado del otro siempre que estén a una distancia (entre sus paneles laterales) de, al menos 30 cm, y no se verán afectados por el ambiente electromagnéticamente ruidoso, ni afectarán a otras transmisiones electromagnéticas del puerto.

Requisitos de los repuestos de los equipos de inspección y seguridad.

- Los materiales a emplear por el titular de la licencia serán SIEMPRE repuestos originales de la firma fabricante de los equipos.
- Todos los equipos que se ofrecen dispondrán de todos los repuestos en el mercado para un plazo mínimo de doce (12) años a partir de la fecha de puesta en explotación. En caso de que para alguno de los equipos no se encuentren repuestos en el periodo indicado anteriormente; el titular de la licencia sustituirá el/los equipos para los que no se encuentren repuestos por otros de especificaciones iguales o superiores.

ANEXO IX: TABLAS DE TARIFAS MÁXIMAS SEGÚN TRAMOS DE PASAJEROS Y VEHÍCULOS EN EL CASO DE UNA SOLA LÍNEA MARÍTIMA EN SERVICIO.

Tarifas según volúmenes de pasajeros embarcados y desembarcados:

DESCENSO TRÁFICOS			AUMENTO DE TRÁFICOS		
TARIFA	VOLUMEN PASAJEROS	IMPORTE TARIFA	TARIFA	VOLUMEN PASAJEROS	IMPORTE TARIFA
TARIFA 0	960.000	1,98 €	TARIFA 0	960.000	1,98 €
TARIFA -1	936.000-959.999	2,03 €	TARIFA +1	960.001-984.000	1,96 €
TARIFA -2	912.000-935.999	2,06 €	TARIFA +2	984.001-1.008.000	1,91 €
TARIFA -3	888.000-911.999	2,12 €	TARIFA +3	1.008.001-1.032.000	1,86 €
TARIFA -4	864.000-887.999	2,18 €	TARIFA +4	1.032.001-1.056.000	1,82 €
TARIFA -5	840.000-863.999	2,24 €	TARIFA +5	1.056.001-1.080.000	1,78 €
TARIFA -6	816.000-839.999	2,30 €	TARIFA +6	1.080.001-1.104.000	1,74 €
TARIFA -7	792.000-815.999	2,37 €	TARIFA +7	1.104.001-1.128.000	1,70 €
TARIFA -8	768.000-791.999	2,45 €	TARIFA +8	1.128.001-1.152.000	1,66 €
TARIFA -9	744.000-767.999	2,53 €	TARIFA +9	1.152.001-1.176.000	1,62 €
TARIFA -10	720.000-743.999	2,62 €	TARIFA +10	1.176.001-1.200.000	1,59 €
TARIFA -11	696.000-719.999	2,71 €	TARIFA +11	1.200.001-1.224.000	1,56 €
TARIFA -12	672.000-695.999	2,81 €	TARIFA +12	1.224.001-1.248.000	1,52 €
TARIFA -13	648.000-671.999	2,92 €	TARIFA +13	1.248.001-1.272.000	1,49 €
TARIFA -14	624.000-647.999	3,04 €	TARIFA +14	1.272.001-1.296.000	1,46 €
TARIFA -15	600.000-623.999	3,17 €	TARIFA +15	1.296.001-1.320.000	1,43 €
TARIFA -16	576.000-599.999	3,15 €	TARIFA +16	1.320.001-1.344.000	1,43 €
TARIFA -17	552.000-575.999	3,18 €	TARIFA +17	1.344.001-1.368.000	1,43 €
TARIFA -18	528.000-551.999	3,33 €	TARIFA +18	1.368.001-1.392.000	1,41 €
TARIFA -19	504.000-527.999	3,50 €	TARIFA +19	1.392.001-1.416.000	1,39 €
TARIFA -20	480.000-503.999	3,69 €	TARIFA +20	1.416.001-1.440.000	1,37 €
			TARIFA +21	1.440.001-1.464.000	1,35 €
			TARIFA +22	1.464.001-1.488.000	1,33 €
			TARIFA +23	1.488.001-1.512.000	1,31 €
			TARIFA +24	1.512.001-1.536.000	1,29 €
			TARIFA +25	1.536.001-1.560.000	1,27 €
			TARIFA +26	1.560.001-1.584.000	1,25 €
			TARIFA +27	1.584.001-1.608.000	1,23 €
			TARIFA +28	1.608.001-1.632.000	1,21 €
			TARIFA +29	1.632.001-1.656.000	1,19 €
			TARIFA +30	1.656.001-1.680.000	1,17 €
			TARIFA +31	1.680.001-1.704.000	1,15 €
			TARIFA +32	1.704.001-1.728.000	1,14 €
			TARIFA +33	1.728.001-1.752.000	1,12 €
			TARIFA +34	1.752.001-1.776.000	1,11 €
			TARIFA +35	1.776.001-1.800.000	1,09 €
			TARIFA +36	1.800.001-1.824.000	1,08 €
			TARIFA +37	1.824.001-1.848.000	1,07 €
			TARIFA +38	1.848.001-1.872.000	1,05 €
			TARIFA +39	1.872.001-1.896.000	1,04 €
			TARIFA +40	1.896.001-1.920.000	1,02 €

Tarifas según volúmenes de automóviles en régimen de pasaje embarcados y desembarcados:

DESCENSO TRÁFICOS			AUMENTO DE TRÁFICOS		
TARIFA	VOLUMEN AUTOMÓVILES	IMPORTE TARIFA	TARIFA	VOLUMEN AUTOMÓVILES	IMPORTE TARIFA
TARIFA 0	205.000	2,90 €	TARIFA 0	205.000	2,90 €
TARIFA -1	199.875-204.999	2,95 €	TARIFA +1	205.001-210.125	2,85 €
TARIFA -2	194.750-199.874	3,00 €	TARIFA +2	210.126-215.250	2,80 €
TARIFA -3	189.625-194.749	3,05 €	TARIFA +3	215.251-220.375	2,76 €
TARIFA -4	184.500-189.624	3,15 €	TARIFA +4	220.376-225.500	2,70 €
TARIFA -5	179.375-184.499	3,22 €	TARIFA +5	225.501-230.625	2,65 €
TARIFA -6	174.250-179.374	3,30 €	TARIFA +6	230.626-235.750	2,60 €
TARIFA -7	169.125-174.249	3,40 €	TARIFA +7	235.751-240.875	2,56 €
TARIFA -8	164.000-169.124	3,50 €	TARIFA +8	240.876-246.000	2,53 €
TARIFA -9	158.875-163.999	3,60 €	TARIFA +9	246.001-251.125	2,50 €
TARIFA -10	153.750-158.874	3,70 €	TARIFA +10	251.126-256.250	2,45 €
TARIFA -11	148.625-153.749	3,80 €	TARIFA +11	256.251-261.375	2,42 €
TARIFA -12	143.500-148.624	3,90 €	TARIFA +12	261.376-266.500	2,40 €
TARIFA -13	138.375-143.499	4,00 €	TARIFA +13	266.501-271.625	2,36 €
TARIFA -14	133.250-138.374	4,10 €	TARIFA +14	271.626-276.750	2,34 €
TARIFA -15	128.125-133.249	4,20 €	TARIFA +15	276.751-281.875	2,31 €
TARIFA -16	123.000-128.124	4,50 €	TARIFA +16	281.876-287.000	2,31 €
TARIFA -17	117.875-122.999	4,55 €	TARIFA +17	287.001-292.125	2,31 €
TARIFA -18	112.750-117.874	4,70 €	TARIFA +18	292.126-297.250	2,26 €
TARIFA -19	107.625-112.749	4,85 €	TARIFA +19	297.251-302.375	2,21 €
TARIFA -20	102.500-107.624	4,98 €	TARIFA +20	302.376-307.500	2,17 €
			TARIFA +21	307.501-312.625	2,12 €
			TARIFA +22	312.626-317.750	2,08 €
			TARIFA +23	317.751-322.875	2,04 €
			TARIFA +24	322.876-328.000	2,01 €
			TARIFA +25	328.001-333.125	1,98 €
			TARIFA +26	333.126-338.250	1,96 €
			TARIFA +27	338.251-343.376	1,94 €
			TARIFA +28	343.377-348.500	1,92 €
			TARIFA +29	348.501-353.625	1,90 €
			TARIFA +30	353.626-358.750	1,88 €
			TARIFA +31	358.751-363.875	1,87 €
			TARIFA +32	363.876-369.000	1,83 €
			TARIFA +33	369.001-374.125	1,82 €
			TARIFA +34	374.126-379.250	1,78 €
			TARIFA +35	379.251-384.375	1,77 €
			TARIFA +36	384.376-389.500	1,74 €
			TARIFA +37	389.501-394.625	1,72 €
			TARIFA +38	394.626-399.750	1,71 €
			TARIFA +39	399.751-404.875	1,69 €
			TARIFA +40	404.876-410.000	1,68 €

Tarifas según volúmenes de motocicletas, remolques y vehículos de dos ruedas en régimen de pasaje embarcados y desembarcados:

DESCENSO TRÁFICOS			AUMENTO DE TRÁFICOS		
TARIFA	VOLUMEN MOTOS, VEH. DOS RUEDAS	IMPORTE TARIFA	TARIFA	VOLUMEN MOTOS, VEH. DOS RUEDAS	IMPORTE TARIFA
TARIFA 0	16.200	1,98 €	TARIFA 0	16.200	1,98 €
TARIFA -1	15.795-16.199	2,03 €	TARIFA +1	16.201-16.605	1,96 €
TARIFA -2	15.390-15.794	2,06 €	TARIFA +2	16.606-17.010	1,91 €
TARIFA -3	14.985-15.389	2,12 €	TARIFA +3	17.011-17.415	1,86 €
TARIFA -4	14.580-14.984	2,18 €	TARIFA +4	17.416-17.820	1,82 €
TARIFA -5	14.175-14.579	2,24 €	TARIFA +5	17.821-18.225	1,78 €
TARIFA -6	13.770-14.174	2,30 €	TARIFA +6	18.226-18.630	1,74 €
TARIFA -7	13.365-13.769	2,37 €	TARIFA +7	18.631-19.035	1,70 €
TARIFA -8	12.960-13.364	2,45 €	TARIFA +8	19.036-19.440	1,66 €
TARIFA -9	12.555-12.959	2,53 €	TARIFA +9	19.441-19.845	1,62 €
TARIFA -10	12.150-12.554	2,62 €	TARIFA +10	19.846-20.250	1,59 €
TARIFA -11	11.745-12.149	2,71 €	TARIFA +11	20.251-20.655	1,56 €
TARIFA -12	11.340-11.744	2,81 €	TARIFA +12	20.656-21.060	1,52 €
TARIFA -13	10.935-11.339	2,92 €	TARIFA +13	21.061-21.465	1,49 €
TARIFA -14	10.530-10.934	3,04 €	TARIFA +14	21.466-21.870	1,46 €
TARIFA -15	10.125-10.529	3,17 €	TARIFA +15	21.871-22.275	1,43 €
TARIFA -16	9.720-10.124	3,15 €	TARIFA +16	22.276-22.680	1,43 €
TARIFA -17	9.315-9.719	3,18 €	TARIFA +17	22.681-23.085	1,43 €
TARIFA -18	8.910-9.314	3,33 €	TARIFA +18	23.086-23.490	1,41 €
TARIFA -19	8.505-8.909	3,50 €	TARIFA +19	23.491-23.895	1,39 €
TARIFA -20	8.100-8.504	3,69 €	TARIFA +20	23.896-24.300	1,37 €
			TARIFA +21	24.301-24.705	1,35 €
			TARIFA +22	24.706-25.110	1,33 €
			TARIFA +23	25.111-25.515	1,31 €
			TARIFA +24	25.516-25.920	1,29 €
			TARIFA +25	25.921-26.325	1,27 €
			TARIFA +26	26.326-26.730	1,25 €
			TARIFA +27	26.731-27.135	1,23 €
			TARIFA +28	27.136-27.540	1,21 €
			TARIFA +29	27.541-27.945	1,19 €
			TARIFA +30	27.946-28.350	1,17 €
			TARIFA +31	28.351-28.755	1,15 €
			TARIFA +32	28.756-29.160	1,14 €
			TARIFA +33	29.161-29.565	1,12 €
			TARIFA +34	29.566-29.970	1,11 €
			TARIFA +35	29.971-30.375	1,09 €
			TARIFA +36	30.376-30.780	1,08 €
			TARIFA +37	30.781-31.185	1,07 €
			TARIFA +38	31.186-31.590	1,05 €
			TARIFA +39	31.591-31.995	1,04 €
			TARIFA +40	31.996-32.400	1,02 €

Tarifas según volumen de vehículos de transporte colectivo en régimen de pasaje embarcados y desembarcados:

DESCENSO TRÁFICOS			AUMENTO DE TRÁFICOS		
TARIFA	VOLUMEN VEH. TTE. COLECTIVO	IMPORTE TARIFA	TARIFA	VOLUMEN VEH. TTE. COLECTIVO	IMPORTE TARIFA
TARIFA 0	25	3,90 €	TARIFA 0	25	3,90 €
TARIFA -1	24	3,95 €	TARIFA +1	26	3,85 €
TARIFA -2	23	4,00 €	TARIFA +2	27	3,80 €
TARIFA -3	22	4,05 €	TARIFA +3	28	3,76 €
TARIFA -4	21	4,15 €	TARIFA +4	29	3,70 €
TARIFA -5	20	4,22 €	TARIFA +5	30	3,65 €
TARIFA -6	19	4,30 €	TARIFA +6	31	3,60 €
TARIFA -7	18	4,40 €	TARIFA +7	32	3,56 €
TARIFA -8	17	4,50 €	TARIFA +8	33	3,53 €
TARIFA -9	16	4,60 €	TARIFA +9	34	3,50 €
TARIFA -10	15	4,70 €	TARIFA +10	35	3,45 €
TARIFA -11	14	4,80 €	TARIFA +11	36	3,42 €
TARIFA -12	13	4,90 €	TARIFA +12	37	3,40 €
TARIFA -13	12	5,00 €	TARIFA +13	38	3,36 €
TARIFA -14	11	5,10 €	TARIFA +14	39	3,34 €
TARIFA -15	10	5,20 €	TARIFA +15	40	3,31 €
TARIFA -16	9	5,20 €	TARIFA +16	41	3,31 €
TARIFA -17	8	3,55 €	TARIFA +17	42	3,31 €
TARIFA -18	7	5,70 €	TARIFA +18	43	3,26 €
TARIFA -19	6	5,85 €	TARIFA +19	44	3,21 €
TARIFA -20	5	5,98 €	TARIFA +20	45	3,17 €
			TARIFA +21	46	3,12 €
			TARIFA +22	47	3,08 €
			TARIFA +23	48	3,04 €
			TARIFA +24	49	3,01 €
			TARIFA +25	50	2,98 €
			TARIFA +26	51	2,96 €
			TARIFA +27	52	2,94 €
			TARIFA +28	53	2,92 €
			TARIFA +29	54	2,90 €
			TARIFA +30	55	2,88 €
			TARIFA +31	56	2,87 €
			TARIFA +32	57	2,83 €
			TARIFA +33	58	2,82 €
			TARIFA +34	59	2,78 €
			TARIFA +35	60	2,77 €
			TARIFA +36	61	2,74 €
			TARIFA +37	62	2,72 €
			TARIFA +38	63	1,81 €
			TARIFA +39	64	2,69 €
			TARIFA +40	65	2,68 €

ANEXO X: TABLAS DE TARIFAS MÁXIMAS SEGÚN TRAMOS DE PASAJEROS Y VEHÍCULOS EN EL CASO DE DOS LÍNEAS MARÍTIMAS EN SERVICIO.

Tarifas según volúmenes de pasajeros embarcados y desembarcados:

DESCENSO TRÁFICOS			AUMENTO DE TRÁFICOS		
TARIFA	VOLUMEN PASAJEROS	IMPORTE TARIFA	TARIFA	VOLUMEN PASAJEROS	IMPORTE TARIFA
TARIFA 0	2.160.000	1,65 €	TARIFA 0	2.160.000	1,65 €
TARIFA -1	2.106.000-2.159.999	1,67 €	TARIFA +1	2.160.001-2.214.000	1,63 €
TARIFA -2	2.052.000-2.105.999	1,72 €	TARIFA +2	2.214.001-2.268.000	1,58 €
TARIFA -3	1.998.000-2.051.999	1,77 €	TARIFA +3	2.268.001-2.322.000	1,54 €
TARIFA -4	1.944.000-1.997.999	1,82 €	TARIFA +4	2.322.001-2.376.000	1,50 €
TARIFA -5	1.890.000-1.943.999	1,87 €	TARIFA +5	2.376.001-2.430.000	1,47 €
TARIFA -6	1.836.000-1.889.999	1,92 €	TARIFA +6	2.430.001-2.484.000	1,44 €
TARIFA -7	1.782.000-1.835.999	1,98 €	TARIFA +7	2.484.001-2.538.000	1,41 €
TARIFA -8	1.728.000-1.781.999	2,05 €	TARIFA +8	2.538.001-2.592.000	1,38 €
TARIFA -9	1.674.000-1.727.999	2,12 €	TARIFA +9	2.592.001-2.646.000	1,35 €
TARIFA -10	1.620.000-1.673.999	2,19 €	TARIFA +10	2.646.001-2.700.000	1,32 €
TARIFA -11	1.566.000-1.619.999	2,27 €	TARIFA +11	2.700.001-2.754.000	1,29 €
TARIFA -12	1.512.000-1.565.999	2,35 €	TARIFA +12	2.754.001-2.808.000	1,27 €
TARIFA -13	1.458.000-1.511.999	2,44 €	TARIFA +13	2.808.001-2.862.000	1,25 €
TARIFA -14	1.404.000-1.457.999	2,54 €	TARIFA +14	2.862.001-2.916.000	1,23 €
TARIFA -15	1.350.000-1.403.999	2,65 €	TARIFA +15	2.916.001-2.970.000	1,21 €
TARIFA -16	1.296.000-1.349.999	2,75 €	TARIFA +16	2.970.001-3.024.000	1,21 €
TARIFA -17	1.242.000-1.295.999	2,88 €	TARIFA +17	3.024.001-3.078.000	1,21 €
TARIFA -18	1.188.000-1.241.999	3,02 €	TARIFA +18	3.078.001-3.132.000	1,20 €
TARIFA -19	1.134.000-1.187.999	3,18 €	TARIFA +19	3.132.001-3.186.000	1,18 €
TARIFA -20	1.080.000-1.133.999	3,34 €	TARIFA +20	3.186.001-3.240.000	1,16 €
			TARIFA +21	3.240.001-3.294.000	1,14 €
			TARIFA +22	3.294.001-3.348.000	1,12 €
			TARIFA +23	3.348.001-3.402.000	1,10 €
			TARIFA +24	3.402.001-3.456.000	1,08 €
			TARIFA +25	3.456.001-3.510.000	1,06 €
			TARIFA +26	3.510.001-3.564.000	1,04 €
			TARIFA +27	3.564.001-3.618.000	1,02 €
			TARIFA +28	3.618.001-3.672.000	1,01 €
			TARIFA +29	3.672.001-3.726.000	0,99 €
			TARIFA +30	3.726.001-3.780.000	0,98 €
			TARIFA +31	3.780.001-3.834.000	0,97 €
			TARIFA +32	3.834.001-3.888.000	0,96 €
			TARIFA +33	3.888.001-3.942.000	0,95 €
			TARIFA +34	3.942.001-3.996.000	0,94 €
			TARIFA +35	3.996.001-4.050.000	0,93 €
			TARIFA +36	4.050.001-4.104.000	0,92 €
			TARIFA +37	4.104.001-4.158.000	0,91 €
			TARIFA +38	4.158.001-4.212.000	0,90 €
			TARIFA +39	4.212.001-4.266.000	0,89 €
			TARIFA +40	4.266.001-4.320.000	0,88 €

Tarifas según volúmenes de automóviles en régimen de pasaje embarcados y desembarcados:

DESCENSO TRÁFICOS			AUMENTO DE TRÁFICOS		
TARIFA	VOLUMEN AUTOMÓVILES	IMPORTE TARIFA	TARIFA	VOLUMEN AUTOMÓVILES	IMPORTE TARIFA
TARIFA 0	485.000	2,60 €	TARIFA 0	485.000	2,60 €
TARIFA -1	472.875-484.999	2,63 €	TARIFA +1	485.001-497.125	2,56 €
TARIFA -2	460.750-472.874	2,67 €	TARIFA +2	497.126-509.250	2,55 €
TARIFA -3	448.625-460.749	2,72 €	TARIFA +3	509.251-521.375	2,50 €
TARIFA -4	436.500-448.624	2,77 €	TARIFA +4	521.376-533.500	2,47 €
TARIFA -5	424.375-436.499	2,85 €	TARIFA +5	533.501-545.625	2,41 €
TARIFA -6	412.250-424.374	2,95 €	TARIFA +6	545.626-557.750	2,35 €
TARIFA -7	400.125-412.249	3,02 €	TARIFA +7	557.751-569.875	2,30 €
TARIFA -8	388.000-400.124	3,08 €	TARIFA +8	569.876-582.000	2,25 €
TARIFA -9	375.875-387.999	3,14 €	TARIFA +9	582.001-594.125	2,22 €
TARIFA -10	363.750-375.874	3,24 €	TARIFA +10	594.126-606.250	2,19 €
TARIFA -11	351.625-363.749	3,32 €	TARIFA +11	606.251-618.375	2,16 €
TARIFA -12	339.500-351.624	3,42 €	TARIFA +12	618.376-630.500	2,10 €
TARIFA -13	327.375-339.499	3,52 €	TARIFA +13	630.501-642.625	2,05 €
TARIFA -14	315.250-327.374	3,62 €	TARIFA +14	642.626-654.750	2,00 €
TARIFA -15	303.125-315.249	3,71 €	TARIFA +15	654.751-666.875	1,97 €
TARIFA -16	291.000-303.124	3,89 €	TARIFA +16	666.876-679.000	1,97 €
TARIFA -17	278.875-290.999	3,99 €	TARIFA +17	679.001-691.125	1,97 €
TARIFA -18	266.750-278.874	4,10 €	TARIFA +18	691.126-703.250	1,96 €
TARIFA -19	254.625-266.749	4,21 €	TARIFA +19	703.251-715.375	1,93 €
TARIFA -20	242.500-254.624	4,37 €	TARIFA +20	715.376-727.500	1,90 €
			TARIFA +21	727.501-739.625	1,87 €
			TARIFA +22	739.626-751.750	1,85 €
			TARIFA +23	751.751-763.875	1,83 €
			TARIFA +24	763.876-776.000	1,82 €
			TARIFA +25	776.001-788.125	1,81 €
			TARIFA +26	788.126-800.250	1,80 €
			TARIFA +27	800.251-812.375	1,79 €
			TARIFA +28	812.376-824.500	1,75 €
			TARIFA +29	824.501-836.625	1,74 €
			TARIFA +30	836.626-848.750	1,70 €
			TARIFA +31	848.751-860.875	1,67 €
			TARIFA +32	860.876-873.000	1,63 €
			TARIFA +33	873.001-885.125	1,59 €
			TARIFA +34	885.126-897.250	1,56 €
			TARIFA +35	897.251-909.375	1,53 €
			TARIFA +36	909.376-921.500	1,50 €
			TARIFA +37	921.501-933.625	1,48 €
			TARIFA +38	933.626-945.750	1,45 €
			TARIFA +39	945.751-957.875	1,43 €
			TARIFA +40	957.876-970.000	1,41 €

Tarifas según volúmenes de motocicletas, remolques y vehículos de dos ruedas en régimen de pasaje embarcados y desembarcados:

DESCENSO TRÁFICOS			AUMENTO DE TRÁFICOS		
TARIFA	VOLUMEN MOTOS, VEH. DOS RUEDAS	IMPORTE TARIFA	TARIFA	VOLUMEN MOTOS, VEH. DOS RUEDAS	IMPORTE TARIFA
TARIFA 0	24.200	1,65 €	TARIFA 0	24.200	1,65 €
TARIFA -1	23.595-24.199	1,67 €	TARIFA +1	24.201-24.805	1,63 €
TARIFA -2	22.990-23.594	1,72 €	TARIFA +2	24.806-25.410	1,58 €
TARIFA -3	22.385-22.989	1,77 €	TARIFA +3	25.411-26.015	1,54 €
TARIFA -4	21.780-22.384	1,82 €	TARIFA +4	26.016-26.620	1,50 €
TARIFA -5	21.175-21.779	1,87 €	TARIFA +5	26.621-27.225	1,47 €
TARIFA -6	20.570-21.174	1,92 €	TARIFA +6	27.226-27.830	1,44 €
TARIFA -7	19.965-20.569	1,98 €	TARIFA +7	27.831-28.435	1,41 €
TARIFA -8	19.360-19.964	2,05 €	TARIFA +8	28.436-29.040	1,38 €
TARIFA -9	18.755-19.359	2,12 €	TARIFA +9	29.041-29.645	1,35 €
TARIFA -10	18.150-18.754	2,19 €	TARIFA +10	29.646-30.250	1,32 €
TARIFA -11	17.545-18.149	2,27 €	TARIFA +11	30.251-30.855	1,29 €
TARIFA -12	16.940-17.544	2,35 €	TARIFA +12	30.856-31.460	1,27 €
TARIFA -13	16.335-16.939	2,44 €	TARIFA +13	31.461-32.065	1,25 €
TARIFA -14	15.730-16.334	2,54 €	TARIFA +14	32.066-32.670	1,23 €
TARIFA -15	15.125-15.729	2,65 €	TARIFA +15	32.671-33.275	1,21 €
TARIFA -16	14.520-15.124	2,75 €	TARIFA +16	33.276-33.880	1,21 €
TARIFA -17	13.915-14.519	2,88 €	TARIFA +17	33.881-34.485	1,21 €
TARIFA -18	13.310-13.914	3,02 €	TARIFA +18	34.486-35.090	1,20 €
TARIFA -19	12.705-13.309	3,18 €	TARIFA +19	35.091-35.695	1,18 €
TARIFA -20	12.100-12.704	3,34 €	TARIFA +20	35.696-36.300	1,16 €
			TARIFA +21	36.301-36.905	1,14 €
			TARIFA +22	36.906-37.510	1,12 €
			TARIFA +23	37.511-38.115	1,10 €
			TARIFA +24	38.116-38.720	1,08 €
			TARIFA +25	38.721-39.325	1,06 €
			TARIFA +26	39.326-39.930	1,04 €
			TARIFA +27	39.931-40.535	1,02 €
			TARIFA +28	40.536-41.140	1,01 €
			TARIFA +29	41.141-41.745	0,99 €
			TARIFA +30	41.746-42.350	0,98 €
			TARIFA +31	42.351-42.955	0,97 €
			TARIFA +32	42.956-43.560	0,96 €
			TARIFA +33	43.561-44.165	0,95 €
			TARIFA +34	44.166-44.770	0,94 €
			TARIFA +35	44.771-45.375	0,93 €
			TARIFA +36	45.376-45.980	0,92 €
			TARIFA +37	45.981-46.585	0,91 €
			TARIFA +38	46.586-47.190	0,90 €
			TARIFA +39	47.191-47.795	0,89 €
			TARIFA +40	47.796-48.400	0,88 €

Tarifas según volumen de vehículos de transporte colectivo en régimen de pasaje embarcados y desembarcados:

DESCENSO TRÁFICOS			AUMENTO DE TRÁFICOS		
TARIFA	VOLUMEN VEH. TTE. COLECTIVO	IMPORTE TARIFA	TARIFA	VOLUMEN VEH. TTE. COLECTIVO	IMPORTE TARIFA
TARIFA 0	4.725	3,60 €	TARIFA 0	4.725	3,60 €
TARIFA -1	4.607-4.724	3,63 €	TARIFA +1	4.726-4.843	3,56 €
TARIFA -2	4.489-4.606	3,67 €	TARIFA +2	4.844-4.961	3,55 €
TARIFA -3	4.371-4.488	3,72 €	TARIFA +3	4.962-5.079	3,50 €
TARIFA -4	4.253-4.370	3,77 €	TARIFA +4	5.080-5.198	3,47 €
TARIFA -5	4.134-4.252	3,85 €	TARIFA +5	5.199-5.316	3,41 €
TARIFA -6	4.016-4.133	3,95 €	TARIFA +6	5.317-5.434	3,35 €
TARIFA -7	3.898-4.015	4,02 €	TARIFA +7	5.435-5.552	3,30 €
TARIFA -8	3.780-3.897	4,08 €	TARIFA +8	5.553-5.670	3,25 €
TARIFA -9	3.662-3.779	4,14 €	TARIFA +9	5.671-5.788	3,21 €
TARIFA -10	3.544-3.661	4,24 €	TARIFA +10	5.789-5.906	3,19 €
TARIFA -11	3.426-3.543	4,32 €	TARIFA +11	5.907-6.024	3,16 €
TARIFA -12	3.308-3.425	4,42 €	TARIFA +12	6.025-6.143	3,10 €
TARIFA -13	3.189-3.307	4,42 €	TARIFA +13	6.144-6.261	3,05 €
TARIFA -14	3.071-3.188	4,62 €	TARIFA +14	6.262-6.379	3,00 €
TARIFA -15	2.953-3.070	4,71 €	TARIFA +15	6.380-6.497	2,97 €
TARIFA -16	2.835-2.952	4,89 €	TARIFA +16	6.498-6.615	2,97 €
TARIFA -17	2.717-2.834	4,99 €	TARIFA +17	6.616-6.733	2,97 €
TARIFA -18	2.599-2.716	5,10 €	TARIFA +18	6.734-6.851	2,96 €
TARIFA -19	2.481-2.598	5,21 €	TARIFA +19	6.852-6.969	2,93 €
TARIFA -20	2.363-2.480	5,37 €	TARIFA +20	6.970-7.088	2,90 €
			TARIFA +21	7.089-7.206	2,87 €
			TARIFA +22	7.207-7.324	2,85 €
			TARIFA +23	7.325-7.442	2,83 €
			TARIFA +24	7.443-7.560	2,82 €
			TARIFA +25	7.561-7.678	2,81 €
			TARIFA +26	7.679-7.796	2,80 €
			TARIFA +27	7.797-7.914	2,79 €
			TARIFA +28	7.915-8.033	2,75 €
			TARIFA +29	8.034-8.151	2,74 €
			TARIFA +30	8.152-8.269	2,70 €
			TARIFA +31	8.270-8.387	2,67 €
			TARIFA +32	8.388-8.505	2,63 €
			TARIFA +33	8.506-8.623	2,59 €
			TARIFA +34	8.624-8.741	2,56 €
			TARIFA +35	8.742-8.859	2,53 €
			TARIFA +36	8.860-8.978	2,50 €
			TARIFA +37	8.979-9.096	2,48 €
			TARIFA +38	9.097-9.214	2,45 €
			TARIFA +39	9.215-9.332	2,43 €
			TARIFA +40	9.333-9.450	2,41 €



Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras

**PLIEGO DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES
DEL SERVICIO PORTUARIO
AL PASAJE
EN EL PUERTO DE TARIFA**

Versión Nº __, __ (mes) __ de __ (año) __

Fecha de aprobación por el Consejo de Administración: _____

Fecha de publicación en el BOE: _____

ÍNDICE

SECCIÓN I: OBJETO Y DEFINICIÓN DEL SERVICIO	1
Prescripción 1ª: Objeto y fundamento legal	1
Prescripción 2ª: Definición del servicio	1
Prescripción 3ª: Ámbito geográfico	1
SECCIÓN II: LICENCIA	3
Prescripción 4ª: Tipo de licencia	3
Prescripción 5ª: Plazo y criterios para considerar inversión significativa	3
Prescripción 6ª: Otorgamiento de licencia	3
Prescripción 7ª: Transmisión de la licencia	4
Prescripción 8ª: Modificación de este PPP y de la licencia	4
Prescripción 9ª: Extinción de la licencia	4
SECCIÓN III: ACCESO A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO	7
Prescripción 10ª: Requisitos de acceso y Régimen de incompatibilidades	7
Prescripción 11ª: Condiciones de solvencia económico-financiera y técnico-profesional	9
Prescripción 12ª: Medios humanos y materiales mínimos exigidos	10
Prescripción 13ª: Obligaciones de protección medioambiental y de contribución a la sostenibilidad	19
Prescripción 14ª: Obligaciones de servicio público portuario	19
Prescripción 15ª: Criterios para la distribución de las obligaciones de servicio público entre los prestadores del servicio	21
Prescripción 16ª: Criterios de cuantificación y distribución de las compensaciones por las obligaciones de servicio público	21
SECCIÓN IV: CONDICIONES Y CALIDAD DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO	22
Prescripción 17ª: Condiciones de la prestación del servicio	22
Prescripción 18ª: Calidad de la prestación del servicio. Indicadores de productividad, rendimiento y de calidad	29
Prescripción 19ª: Suministro de información a la Autoridad Portuaria	31
Prescripción 20ª: Responsabilidades del prestador del servicio	33
Prescripción 21ª: Garantías	34
Prescripción 22ª: Penalizaciones y régimen sancionador	35
SECCIÓN V: REGIMEN ECONÓMICO DEL SERVICIO	37
Prescripción 23ª: Estructura tarifaria, tarifas máximas y criterios de actualización y revisión	37
Prescripción 24ª: Tarifas por intervención en situaciones de emergencias, operaciones de salvamento, extinción de incendios o lucha contra la contaminación	41

Prescripción 25ª: Tasas y tarifas portuarias	41
Prescripción 26ª: Suspensión temporal del servicio a un usuario	42
SECCION VI. ENTRADA EN VIGOR.....	44
Prescripción 27ª: Entrada en vigor de estas prescripciones particulares.	44
Prescripción 28ª: Reclamaciones y recursos.....	44
ANEXO I: GLOSARIO.....	46
ANEXO II: DOCUMENTACIÓN A PRESENTAR JUNTO A LA SOLICITUD DE UNA LICENCIA.....	48
ANEXO III: PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES	52
ANEXO IV: SOBRE EL TRATAMIENTO DE DATOS DE CARÁCTER PERSONAL	53
ANEXO V: MODELO DE CESIÓN DE DATOS PERSONALES DEL SOLICITANTE A LA AUTORIDAD PORTUARIA.....	54
ANEXO VI: DECLARACIÓN DE HONORABILIDAD.....	55
ANEXO VII: ÍNDICES DE VARIACIÓN DE PRECIOS.....	58
ANEXO VIII: REQUISITOS PARA LOS EQUIPOS DE CONTROL DE SEGURIDAD	59
ANEXO IX: TABLAS DE TARIFAS MÁXIMAS SEGÚN TRAMOS DE PASAJEROS Y VEHÍCULOS.	68

SECCIÓN I: OBJETO Y DEFINICIÓN DEL SERVICIO

Prescripción 1ª: Objeto y fundamento legal

El objeto del presente Pliego de Prescripciones Particulares (en adelante, PPP) es la regulación del otorgamiento de licencias y de la prestación del servicio portuario al pasaje en régimen de transporte, en el Puerto de Tarifa, gestionado por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (en adelante, Autoridad Portuaria), y en virtud de lo dispuesto en el artículo 113 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante, TRLPEMM), aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

Prescripción 2ª: Definición del servicio

1. De acuerdo con el artículo 129 de la Ley de Puertos del Estado, el servicio portuario al pasaje incluirá las siguientes prestaciones:
 - a. El servicio de embarque y desembarque de pasajeros[†], que incluye la 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 y viceversa.
 - b. El servicio de carga y descarga de equipajes[†], que comprende la organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para la recepción de los equipajes en tierra, su identificación y traslado a bordo del buque y su colocación en el lugar establecido, así como su traslado a tierra y su entrega a cada uno de los pasajeros[†].
 - c. El servicio de carga y descarga de vehículos[†] en régimen de pasaje, que incluye la 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 el manejo de pasarelas, rampas y otros medios mecánicos de la Autoridad Portuaria cuando se efectúe con el propio personal de la misma.

2. El Anexo I incluye un Glosario de términos específicos utilizados en este PPP.

Prescripción 3ª: Ámbito geográfico

1. El ámbito geográfico de prestación de este servicio es el área portuaria delimitada por la Estación Marítima y zonas de embarque y desembarque de pasajeros y vehículos, que es la zona de servicio destinada al tráfico de pasajeros definida en su Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, aprobado por Orden Ministerial del Ministerio de Fomento de 12 de febrero de 1998 (BOE de 27 de febrero de 1998), modificado sustancialmente por la Orden Ministerial del Ministerio de Fomento, de 13 de febrero de 2007 (BOE de 28 de febrero de 2007).
2. No obstante, en casos excepcionales, un servicio podrá extenderse fuera del ámbito geográfico indicado en el párrafo anterior cuando la seguridad del servicio así lo aconseje, previa autorización de la Autoridad Portuaria.
3. Las modificaciones del ámbito de prestación que afecten de forma significativa a las condiciones de prestación serán tratadas conforme a lo establecido en la Prescripción 8ª. En el caso de modificaciones no sustanciales de la zona de servicio se entenderá que quedan incorporadas automáticamente al ámbito geográfico de prestación del servicio tras su comunicación oficial al prestador.

4. A los efectos del párrafo anterior, se consideran modificaciones sustanciales del ámbito geográfico aquellas que impliquen una modificación de los medios mínimos materiales o humanos o de cualquier otra condición establecida en este Pliego que requiera su modificación de acuerdo con lo establecido en la Prescripción 8ª.

SECCIÓN II: LICENCIA

Prescripción 4ª: Tipo de licencia

La prestación del servicio portuario al pasaje en régimen de transporte se realizará mediante una licencia abierta al uso general.

Actualmente no se dan las circunstancias para el otorgamiento de otros tipos de licencias, pero en el caso de que estas circunstancias cambiaran se modificaría el pliego en consecuencia para su tramitación conforme a las normas correspondientes (arts. 113, 116, 133, 135 y 136 TRLPEMM).

Prescripción 5ª: Plazo y criterios para considerar inversión significativa

a. Criterios para considerar una inversión significativa

1. Se considerará que existe inversión significativa cuando el titular de la licencia realice una inversión, con valoración certificada, a adscribir de forma permanente al servicio portuario, adicional a la correspondiente a los medios mínimos definidos en la prescripción 12ª, y que sean de su propiedad, no inferior a:

Tipo de licencia	Inversión significativa en equipos y material móvil, por tipo de licencia
Régimen de transporte	
Transporte	1.500.000 €

b. Plazo de la licencia

1. El plazo máximo de vigencia de la licencia se establecerá en función de la consideración de la inversión como significativa, según el artículo 114.1 del TRLPEMM.
2. De acuerdo con la limitación del número de prestadores del servicio que se establece en el presente PPP, el plazo máximo de la licencia a otorgar será de 4,5 años en el caso de no existir inversión significativa, y de 7,5 años en el caso de que el prestador lleve a cabo una inversión significativa en equipos y material móvil de acuerdo con los requisitos que se especifican en el apartado a.1 anterior.
3. El titular de la licencia puede renunciar a la misma con un preaviso obligatorio de 12 meses.

c. Renovación de la licencia

1. La licencia no podrá renovarse al estar limitado el número de prestadores.

Prescripción 6ª: Otorgamiento de licencia

1. De manera general, el procedimiento de otorgamiento de las licencias y su contenido está regulado por el TRLPEMM en los artículos 115, 116 y 117. En lo relativo al servicio objeto de este PPP, la licencia contendrá, al menos, la información que corresponda sobre cada uno de los aspectos incluidos en el artículo 117.1 del TRLPEMM.
2. Al estar limitado el número de prestadores, la licencia se otorgará mediante concurso de conformidad con lo establecido en el artículo 115.2 del TRLPEMM y en la Prescripción 10ª. El Pliego de bases del concurso contendrá, al menos, la determinación del número de licencias a otorgar, los requisitos para participar en el concurso, el plazo de la licencia, la información a facilitar por el solicitante y los criterios de adjudicación. Las condiciones de prestación y los medios mínimos serán los establecidos en este PPP.

Prescripción 7ª: Transmisión de la licencia

1. El artículo 118 del TRLPEMM regula la transmisión de la licencia de prestación de servicio, que estará en todo caso subordinada a la previa conformidad de la Autoridad Portuaria y, en su caso, a la preceptiva autorización de las autoridades de competencia, teniendo respecto a los contratos de trabajo del personal del titular de la licencia, los efectos previstos en la legislación laboral.
2. La Autoridad Portuaria podrá denegar la transmisión, entre otras causas, por la existencia de obligaciones pendientes derivadas de la licencia por parte del transmitente, y en todo caso, serán responsables solidarios el transmitente y el adquirente, sobre las responsabilidades y obligaciones de la licencia correspondientes a fecha anterior a la transmisión.

Prescripción 8ª: Modificación de este PPP y de la licencia

a. Del PPP

1. La Autoridad Portuaria podrá modificar este PPP de acuerdo con lo establecido en el artículo 113.2 del TRLPEMM y siguiendo el procedimiento establecido en el artículo 113.1.
2. La modificación del PPP se realizará con idénticos trámites que los seguidos para su aprobación, procediéndose posteriormente a la modificación de la correspondiente licencia en los términos indicados a continuación.
3. Cuando las modificaciones del PPP impliquen un cambio en los costes del servicio, la modificación contemplará una revisión tarifaria conforme a lo establecido en el párrafo e. de la Prescripción 23ª.

b. De la licencia

1. De acuerdo con lo establecido en el artículo 117.2 del TRLPEMM, siguiendo los principios de objetividad y proporcionalidad, la Autoridad Portuaria podrá modificar el contenido de la licencia, previa audiencia al interesado, cuando haya sido modificado este PPP del servicio.
2. Cuando se modifique este PPP de acuerdo con lo indicado en el apartado a. anterior, el prestador deberá adaptarse a dichas modificaciones en el plazo máximo que se establezca en dicha modificación. Transcurrido dicho plazo sin que haya tenido lugar la adaptación, la licencia quedará sin efecto.
3. Las licencias existentes en el momento de aprobación de este PPP deberán adaptarse a lo dispuesto en el mismo en el plazo máximo de 6 meses desde su publicación en el BOE. Transcurrido dicho plazo sin que haya tenido lugar la adaptación, por causas imputables al prestador, las licencias quedarán sin efecto.
4. No obstante, las tasas, las tarifas máximas y las tarifas previstas para las intervenciones en emergencias, salvamento, extinción de incendios y lucha contra la contaminación establecidas en el presente PPP serán aplicables desde el momento de entrada en vigor del mismo. Sin perjuicio de lo anterior, cuando la modificación suponga cambios en los medios mínimos exigidos, las tarifas máximas serán efectivas cuando se produzca la adaptación de las licencias.

Prescripción 9ª: Extinción de la licencia

1. La licencia podrá ser extinguida de conformidad con las causas establecidas en el artículo 119.1 a), b), c), d) del TRLPEMM.

2. En virtud del artículo 119.1 e) del TRLPEMM el presente PPP establece las siguientes causas adicionales a las recogidas por el TRLPEMM por las que podrá ser revocada la licencia cuando la Autoridad Portuaria así lo considere en función de su gravedad:
- a. Por incumplimiento de alguna de las obligaciones de servicio público, así como de cualquiera de los requisitos de acceso que fueron exigidos para el otorgamiento de la licencia.
 - b. En el supuesto de impago a la Autoridad Portuaria de las tasas y tarifas que se devenguen, procederá la revocación de la licencia transcurrido el plazo de seis meses desde la finalización del período de pago voluntario, salvo que el deudor haya presentado un plan de pagos y cancelación de deuda, que sea aprobado por la Autoridad Portuaria. Si el plan de pagos fuera rechazado, el deudor dispondrá de otros 30 días para liquidar el total de la deuda, y en el caso de que no se liquidase, la licencia quedaría definitivamente extinguida.
 - c. Será causa de revocación del título, el incumplimiento de la obligación de suministrar a la Autoridad Portuaria la información que corresponda, así como facilitar información falsa o de forma incorrecta o incompleta reiteradamente.
 - d. El incumplimiento por el prestador durante dos años consecutivos, de los indicadores de calidad de servicio establecidos por la Autoridad Portuaria en este PPP, sin perjuicio de los efectos que pudieran derivarse de esos incumplimientos.
 - e. El incumplimiento por exceso de las tarifas del prestador publicadas y de las tarifas máximas cuando sean de aplicación.
 - f. Facturación de servicios o conceptos indebidos a los usuarios o a la Autoridad Portuaria o falseamiento de datos sobre los servicios prestados.
 - g. Renuncia del titular con el preaviso previsto en el párrafo 6 del apartado 2 de la Prescripción 5ª.
 - h. No iniciar la actividad en el plazo establecido, de acuerdo con lo indicado en la Prescripción 17ª.
 - i. Transmisión de la licencia a un tercero sin la autorización de la Autoridad Portuaria o arrendamiento de la misma.
 - j. Constitución de hipotecas u otros derechos de garantía sobre los medios materiales adscritos a la prestación del servicio sin haber informado a la Autoridad Portuaria antes de transcurrido un mes desde dicha constitución.
 - k. No constitución de la garantía y de los seguros indicados en este PPP en el plazo establecido.
 - l. No reposición o complemento de la garantía previo requerimiento de la Autoridad Portuaria en los plazos establecidos para ello.
 - m. Reiterada prestación deficiente o con prácticas abusivas del servicio, especialmente si afecta a la seguridad.
 - n. No disponer de los medios humanos y materiales mínimos establecidos.
 - o. Grave descuido en la conservación de los medios materiales necesarios para la prestación del servicio, sin haber atendido el requerimiento previo de subsanación de la Autoridad Portuaria, o sustitución de los mismos sin la aprobación de la Autoridad Portuaria.
 - p. Abandono de la zona de servicio del puerto por parte de alguno de los medios materiales adscritos al servicio sin la autorización previa de la Autoridad Portuaria e informe de la Capitanía Marítima en lo que afecte a la seguridad marítima, salvo causa de fuerza mayor u orden de la Administración Marítima cuando se trate de una emergencia.

- q. Fallecimiento del titular de la licencia si es persona física y no existe petición de continuidad por parte de sus sucesores, en el plazo de un año desde la fecha de defunción, y previo requerimiento de la Autoridad Portuaria.
 - r. La liquidación o extinción de la persona jurídica si el titular lo fuese.
 - s. Por mantener prácticas anticompetitivas o contrarias a la competencia.
3. La licencia se extinguirá por acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, previa audiencia al interesado, al que se otorga un plazo de 15 días a fin de que formule las alegaciones y fundamentos que considere pertinentes, en defensa de sus derechos. En el caso de que haya transcurrido el plazo establecido en la licencia, si la Autoridad Portuaria no ha aprobado la renovación de la misma la extinción se producirá de forma automática. En el supuesto contemplado en el punto g) del párrafo 2, la licencia se extinguirá una vez transcurrido el plazo de preaviso desde que el prestador notificase dicho preaviso.
4. La extinción de la licencia conllevará la aplicación de una penalización equivalente al total de la garantía establecida en este PPP, excepto en los supuestos recogidos en el artículo 119.1 a), c) y d) del TRLPEMM cuando la causa no sea achacable al titular en este último caso y en los puntos g) y q) del párrafo 2.
5. El titular de una licencia deberá cesar en la prestación del servicio desde el mismo momento en que ésta se extinga o le sea notificada su revocación, siendo objeto de un expediente sancionador de acuerdo con el TRLPEMM si continuara prestando dicho servicio.

SECCIÓN III: ACCESO A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

Prescripción 10ª: Requisitos de acceso y Régimen de incompatibilidades

a. Requisitos de acceso

1. De acuerdo con lo establecido en el TRLPEMM, el acceso a la licencia para la prestación del servicio está sujeto a:
 - a. Los requisitos mínimos de acceso establecidos en esta Sección III
 - b. La limitación del número de prestadores según se establece en la Prescripción 6ª
 - c. Las obligaciones de servicio público establecidas en la Prescripción 14ª, en las condiciones establecidas en las Prescripciones 15ª y 16ª.
2. El acceso a la condición de prestador del servicio portuario al pasaje requerirá la obtención de la correspondiente licencia que se otorgará por la Autoridad Portuaria, conforme a lo descrito en la Prescripción 6ª y con sujeción a lo dispuesto en el TRLPEMM y en este PPP.
3. Podrán optar a la licencia para la prestación del servicio 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 exijan dicho requisito, que tengan plena capacidad de obrar y no estén incurso en causa de incompatibilidad.
4. Teniendo en cuenta el principio de honorabilidad del empresario, no podrán optar a la licencia las personas físicas o jurídicas cuando existan motivos imperiosos para dudar de su fiabilidad. Esta limitación afectará igualmente, a cualquier persona física o jurídica vinculada a la primera o perteneciente al mismo grupo empresarial siempre y cuando haya contribuido a la realización de la conducta en la que se aprecia la infracción determinante de la falta de honorabilidad. Los solicitantes deberán cumplimentar el Anexo VI con la correspondiente Declaración de Honorabilidad.
5. Cuando se solicite licencia para la prestación del servicio ligada de forma directa e indisoluble a una superficie o estación marítima de pasajeros otorgada ya en concesión o autorización, sin ser el titular de dicha concesión o autorización, el otorgamiento de la licencia estará vinculado a la existencia de un contrato en vigor entre el solicitante de la licencia y el titular de la concesión.
6. Los solicitantes mantendrán al corriente el cumplimiento de las obligaciones fiscales, laborales y de seguridad social tanto en el momento de la solicitud como durante todo el periodo de duración de la licencia y así deberán acreditarlo ante la Autoridad Portuaria, de acuerdo con el Anexo II.
7. El prestador cumplirá la normativa social y laboral española, incluyendo las disposiciones de los convenios colectivos aplicables, los requisitos relativos a la tripulación y los requisitos relativos a los periodos de trabajo y de descanso de la gente de mar, y el cumplimiento de las normas aplicables en materia de inspección de trabajo.
8. Se acreditará el cumplimiento de las obligaciones de carácter laboral mediante la presentación de certificados oficiales o declaración responsable relativa a aspectos laborales de los servicios a prestar, en los que, como mínimo, se especificarán:
 - a) Cumplimiento de la legislación de prevención de riesgos laborales y seguridad y salud en el trabajo:

- i. La empresa prestadora del servicio cumplirá con lo dispuesto en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales (Ley 31/1995, de 8 de noviembre) y en la normativa complementaria, debiendo estar aprobado el Plan de Prevención de Riesgos antes del inicio de la prestación del servicio. Posteriormente comunicará las variaciones, alteraciones, ampliaciones o modificaciones de dicho Plan.
 - ii. En cumplimiento de lo establecido en el artículo 20 de la Ley 31/1995, de Prevención de Riesgos Laborales, antes del inicio de la actividad deberá presentar ante la Autoridad Portuaria su plan de medidas de emergencia con el fin de que la Autoridad Portuaria lo integre en su correspondiente Plan de Autoprotección, conforme a lo establecido en el Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo, por el que se aprueba la norma básica de autoprotección de centros, establecimientos y dependencias dedicados a actividades que puedan dar lugar a situaciones de emergencia, teniendo en cuenta cualquier otra normativa de carácter autonómico que pueda ser aplicable.
 - iii. El titular de licencia se comprometerá a atender las indicaciones relativas a la coordinación de las actividades empresariales de quien ejerza dicha coordinación como titular del centro de trabajo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 65.1 del TRLPEMM.
 - iv. El titular de licencia será responsable del cumplimiento de las obligaciones de coordinación de actividades empresariales en calidad de titular del centro de trabajo, tal y como prescribe el artículo 65.1 del TRLPEMM, cuando el servicio se preste en espacios no otorgados en concesión o autorización, conforme al artículo 24 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales.
- b) Cumplimiento de la normativa laboral en cuanto a jornadas de los trabajadores y turnos para la cobertura del servicio, de acuerdo con la legislación laboral vigente y en particular, lo dispuesto en la disposición adicional trigésimo segunda del TRLPEMM.
- c) Previo al inicio de la prestación del servicio, se deberá acreditar que se dispone de un estudio de evaluación de riesgos por una entidad especializada, donde se indiquen las medidas de protección, así como los EPIs a adoptar y a emplear por parte de los trabajadores.
9. Se considerará que los solicitantes se encuentran al corriente de las obligaciones de carácter fiscal y con la Seguridad Social, cuando concurren las circunstancias previstas en los artículos 71, 72 y 73 de la Subsección referida a las prohibiciones de contratar de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.
10. El prestador cumplirá los requisitos en materia de seguridad marítima o de seguridad y protección del puerto o del acceso a este, de sus instalaciones, equipos y trabajadores y otras personas, así como los requisitos en materia medioambiental locales, nacionales, internacionales y de la Unión, conforme a lo establecido en este pliego.
11. Las condiciones de acceso establecidas en esta Sección III son de obligado cumplimiento, tanto para la obtención de la licencia como durante toda la vigencia de la misma. La Autoridad Portuaria controlará regularmente su cumplimiento.

b. Régimen de incompatibilidades

1. De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 121 del TRLPEMM, ninguna persona física o jurídica que sea titular de una licencia de este servicio podrá tener influencia efectiva en la gestión del titular de otra licencia de idéntico servicio en el mismo puerto en los términos previstos en dicho artículo.
2. Las incompatibilidades indicadas tendrán efecto tanto para el otorgamiento de la licencia como durante todo el plazo de duración de la misma.
3. Ninguna persona física o jurídica que haya sido titular de una licencia que haya sido extinguida por la Autoridad Portuaria debido a alguna de las causas establecidas en la Prescripción 9ª podrá ser titular de una nueva licencia, hasta transcurrido el plazo de un año desde la fecha efectiva de la extinción.

Prescripción 11ª: Condiciones de solvencia económico-financiera y técnico-profesional

a. Solvencia económico-financiera

1. El solicitante deberá contar para la obtención de la licencia, y durante toda la vigencia de esta, con un patrimonio neto[†] superior al 25 % del coste de adquisición de los medios materiales mínimos exigidos para ser titular de una licencia (que será debidamente justificado en la solicitud) y superior al 20 % de los activos totales de la empresa solicitante.
2. Este requisito podrá acreditarse, entre otros, por alguno de los medios siguientes:
 - a) Informes de instituciones financieras
 - b) Presentación de las cuentas anuales auditadas o extracto de las mismas, en el supuesto de que la publicación de estas sea obligatoria en los Estados en donde aquellas se encuentren establecidas
 - c) En el caso de empresas de nueva creación, los solicitantes deberán aportar las escrituras públicas de suscripción y desembolso del capital social
3. La Autoridad Portuaria puede en todo momento evaluar la situación económico-financiera del licenciataria con el objetivo de verificar el mantenimiento durante el plazo de la licencia de este requisito.

b. Solvencia técnico-profesional

1. La solvencia técnico-profesional del solicitante quedará acreditada teniendo en cuenta su capacidad para la prestación del servicio en las condiciones establecidas en el TRLPEMM y en estas Prescripciones Particulares:
 - a) Cuando la empresa acredite disponer de los medios humanos establecidos en la Prescripción 12ª y que estos tengan la cualificación profesional exigida en la misma.
 - b) Cuando la empresa acredite disponer de los medios materiales exigidos en la Prescripción 12ª, y demuestre su capacidad para mantener dichos equipos en las condiciones exigidas en la misma.
2. Con el fin de evitar que el cumplimiento de determinados requisitos técnicos relativos a los puntos anteriores puedan suponer una barrera de entrada, se podrá otorgar la licencia de forma condicionada al cumplimiento de tales requisitos antes del inicio de la actividad, siempre y cuando el solicitante aporte en su solicitud una justificación del retraso en su cumplimiento y un compromiso firme de que los cumplirá en el plazo establecido para el inicio de la actividad. En el caso de que, una vez transcurrido el plazo para el inicio de la actividad establecido en la Prescripción

17 (plazo de inicio de la actividad), no se acredite el cumplimiento de la totalidad de los requisitos de acceso, la licencia otorgada quedará sin efecto.

Prescripción 12ª: Medios humanos y materiales mínimos exigidos

En caso de que la prestación del servicio se encuentre ligada directamente a una superficie o estación marítima de pasajeros concesionada o autorizada, los medios mínimos exigidos especificados en la Prescripción 12ª deberán guardar correlación con las operaciones a realizar (Prescripción 17ª

a. Medios materiales mínimos exigidos para prestar el servicio

1. En aplicación de lo establecido en el artículo 113.4.g) del TRLPEMM, los medios materiales mínimos exigidos a cada prestador para acceder a la prestación del servicio son los siguientes:

a) SERVICIO DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS		
MEDIOS MATERIALES	Características de los Medios Materiales	N.º DE MEDIOS MATERIALES MÍNIMOS
Sillas de ruedas	Para el transporte de personas discapacitadas o personas con movilidad reducida (PMR): Deberán ser sillas de ruedas homologadas para personas con movilidad reducida, en cumplimiento del RD 1544/2007 del 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.	2
Vehículo traslado PMRs	Preferentemente vehículo tipo buggy adaptado para el traslado de personas discapacitadas o con movilidad reducida.	1
Panel Punto de Encuentro para PMR	- Deberá estar claramente señalizado. - Dispondrá de cámara de televisión. - Texto en Braille. - Intercomunicador con instrucciones en texto altorrelieve y Braille, con botón de accionamiento accesible, con contraste cromático. - Información general sobre la terminal y sobre la asistencia a personas con discapacidad o con movilidad reducida. Preferentemente, en pantalla táctil que permita el acceso a la información. Alternativamente, mapa en relieve y trípticos informativos, incluyendo texto en Braille. - Bucle magnético convenientemente señalizado. - En todo caso, cumplirá toda la normativa de accesibilidad.	2
Módulo para el Servicio de Información al pasajero	Dicho módulo será facilitado por la Autoridad Portuaria debiendo realizar el titular la adaptación necesaria para la atención a personas discapacitadas así como a pasajeros con movilidad reducida, según normativa de accesibilidad.	1
Equipos para el control de seguridad	Se exige al titular la disponibilidad de los equipos de control (arco de detección de metales para pasajeros y equipos de exploración de equipajes acompañados) En caso de que el titular de la licencia quisiera utilizar medios adicionales para alcanzar los rendimientos y otras exigencias de este Pliego, en operaciones más complejas, los equipos de control de cada línea de inspección, compuestos por arco de detección de metales para pasajeros y equipo de exploración de equipajes acompañados, tendrán al menos las características señaladas en el anexo VIII.	2 arcos 2 equipos RX
Material auxiliar para control de seguridad	Dotación suficiente del siguiente material auxiliar: Detectores manuales de metales. Linternas. Bandejas. Elementos para el transporte de bandejas. Dispensador de calzas y patucos.	

a) SERVICIO DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS		
MEDIOS MATERIALES	Características de los Medios Materiales	N.º DE MEDIOS MATERIALES MÍNIMOS
Lectores para lectura de tarjetas de embarque	Dichos lectores serán tipo PDA o similar y deberán poder realizar la lectura de códigos QR, PDF o cualquier otro código bidimensional que permita comprobar la validez de las tarjetas de embarque y permitir el acceso a zonas restringidas de embarque. El titular deberá incluir el software necesario para la realización de la lectura de las tarjetas.	2
Medios para comunicaciones	Dotación suficiente de medios para comunicaciones acordes con la Autoridad Portuaria para el seguimiento del tráfico interior y control de las operaciones.	
Equipos informáticos	Dotación suficiente de equipos informáticos para el control de las operaciones y registro de incidencias.	
Señalización portátil para canalización de flujos	Se trata de vallas, conos, cinta, señales manuales y señales verticales necesarios para la canalización de los flujos de pasajeros. Este material deberá cumplir la normativa de accesibilidad correspondiente.	

b) SERVICIO DE CARGA Y DESCARGA DE EQUIPAJES		
MEDIOS MATERIALES	Características de los Medios Materiales	N.º DE MEDIOS MATERIALES MÍNIMOS
Carros portaequipajes	Estructura en acero inoxidable pulido AIS 316 o aluminio, con una longitud máxima de 800 mm.	200

c) SERVICIO DE CARGA Y DESCARGA DE VEHÍCULOS†		
MEDIOS MATERIALES	Características de los Medios Materiales	N.º DE MEDIOS MATERIALES MÍNIMOS
Equipo de señalización portátil	Para canalización de los flujos de vehículos (vallas, conos, cinta, señales manuales, señales verticales y linternas).	
Equipos para el control de seguridad	Se exige al titular la disponibilidad de los equipos de control (arco de detección de metales para pasajeros y equipos de exploración de equipajes acompañados) En caso de que el titular de la licencias quisiera utilizar medios adicionales para alcanzar los rendimientos y otras exigencias de este Pliego, en operaciones más complejas, los equipos de control de cada línea de inspección, compuestos por arco de detección de metales para pasajeros y equipo de exploración de equipajes acompañados, tendrán al menos las características señaladas en el anexo VIII.	1 arco 1 equipo RX
Material auxiliar para control de seguridad	Dotación suficiente del siguiente material auxiliar: Detectores manuales de metales. Linternas. Bandejas. Elementos para el transporte de bandejas. Dispensador de calzas/patucos.	
Lectores para lectura de tarjetas de embarque	Dichos lectores serán tipo PDA o similar y deberán poder realizar la lectura de códigos QR, PDF o cualquier otro código bidimensional que permita comprobar la validez de las tarjetas de embarque y permitir el acceso a zonas restringidas de embarque. El titular deberá incluir el software necesario para la realización de la lectura de las tarjetas.	2

c) <u>SERVICIO DE CARGA Y DESCARGA DE VEHÍCULOS†</u>		
MEDIOS MATERIALES	Características de los Medios Materiales	N.º DE MEDIOS MATERIALES MÍNIMOS
Medios para comunicaciones	Dotación suficiente de medios para comunicaciones acordes con la Autoridad Portuaria para el seguimiento del tráfico interior y control de las operaciones.	

2. La Autoridad Portuaria facilitará la información necesaria para el diseño y correcto dimensionamiento de los medios de seguridad, información, vallado, señalética, etc que permitan la prestación del servicio al pasaje en condiciones que garanticen la fluidez de los flujos de pasajeros, equipajes facturados y vehículos† y el cumplimiento estricto de todas las normas en materia de seguridad.
3. Será de uso voluntario el material que, de los anteriormente descritos y siendo propiedad de la Autoridad Portuaria, ésta ponga a disposición del prestador para la realización de algunas de las funciones comprendidas en el servicio.
4. Si durante el periodo de vigencia de la licencia se produjese una variación sostenida del tráfico o un cambio substancial en la forma de prestación del servicio portuario, la Autoridad Portuaria, previa modificación de las presentes Prescripciones Particulares de acuerdo con lo previsto en el artículo 113.2 de la Ley de Puertos, podrá modificar el contenido de las licencias y exigir a las empresas prestadoras del servicio correspondiente que adapten sus medios materiales a las nuevas condiciones en un plazo de seis meses, contados desde la fecha de notificación de la obligación de la adaptación.
5. En los supuestos excepcionales en los que debido a fenómenos meteorológicos adversos no se pudiera realizar la normal prestación del servicio, (oleaje, vientos), se tendrá preparado, para todos los servicios al pasaje, un protocolo alternativo y coordinado con la naviera, la Autoridad Portuaria y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, que permitan la prestación del servicio en óptimas condiciones de operativa y calidad.
6. Asimismo, en los supuestos excepcionales en los que se decretaran estados de emergencia, el titular de la licencia deberá aportar los medios materiales que se precisen conforme a la normativa en vigor como a la que se dicte en cada caso concreto, como pueden ser termómetros, geles desinfectantes, etc...
7. Si los medios materiales adscritos al servicio no fueran propiedad de la empresa titular de la licencia, ésta deberá presentar los contratos de arrendamiento correspondientes, que deberán estar vigentes durante toda la duración de la licencia y deberán garantizar que el prestador tiene el control operativo total de dichos medios. En el caso de que los plazos de los contratos de arrendamiento fueran inferiores al plazo de la licencia otorgada, se deberán presentar también los sucesivos contratos de arrendamiento que acrediten la disponibilidad de los medios durante toda la duración de la licencia.

b. Medios humanos mínimos y su cualificación

1. Los mínimos humanos mínimos adscritos al servicio serán los necesarios para atender las operaciones unitarias habituales y serán como mínimo las siguientes:

a) SERVICIO DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS		
MEDIOS HUMANOS	Funciones y formación requerida	N.º DE MEDIOS HUMANOS O HORARIO MÍNIMO DE LA PRESTACIÓN
Responsable de Explotación	Dedicación exclusiva y presencial. Las principales funciones serán: • Interlocutor con la Autoridad Portuaria, siendo localizable en todo momento • Representante de la empresa titular de la licencia • Responsable de la correcta prestación de los servicios conforme a los niveles de calidad exigidos con capacidad suficiente de toma de decisiones Deberá contar, como mínimo, con la siguiente formación: • Titulación universitaria • Dominio del idioma castellano e inglés (mínimo nivel B2 certificado) Experiencia mínima requerida: • Al menos 3 años en funciones similares en empresas dedicadas al transporte de pasajeros o la prestación de servicios a los mismos	1
Coordinador de Seguridad	Las principales funciones serán: • Cumplimiento de los procedimientos operativos que afecten a los controles de seguridad en el Puerto de Tarifa. • Organización, control y verificación del servicio de seguridad en la terminal. • Reporte de información e incidencias a la APBA. • Reporte a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado toda la información necesaria que sea solicitada. • Interlocución entre Responsable de Explotación, APBA y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. • Recepcionar e implantar todos los avisos y órdenes dadas por parte de la APBA en referencia a la prestación del servicio de control de seguridad. • Recepcionar todas las reclamaciones relacionadas con el servicio de control de seguridad, responder a las mismas e informar en tiempo y forma a la APBA. • Velar por las instalaciones y equipos de seguridad. • Velar por que los turnos y puestos estén cubiertos, poniendo en conocimiento de cualquier incidencia que hubiera al Responsable de Explotación. Deberá contar, como mínimo, con la siguiente formación: • Título de Jefe de Seguridad y/o Director de Seguridad. Experiencia mínima requerida: • Al menos 3 años en funciones similares.	1
Coordinador del resto de Servicios por turno	Las principales funciones serán: • Cumplimiento de los procedimientos operativos de los diferentes servicios que integran el servicio portuario al pasaje. • Gestión de los medios humanos y técnicos dispuestos por la empresa titular de la licencia. • Atención y gestión de las quejas y reclamaciones que se pudieran presentar por deficiencias en los servicios prestados. • Redacción de informes a la Autoridad Portuaria. • Velar por las instalaciones y equipos titularidad de la Autoridad Portuaria. • Reportar a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado toda la información necesaria y prestar colaboración solicitada. Deberá contar, como mínimo, con la siguiente formación: • Diplomatura, Ingeniería Técnica o Formación Profesional Grado Superior • Dominio del idioma castellano e inglés (mínimo nivel B2) Experiencia mínima requerida: • Al menos 3 años en funciones similares	Temp. Baja: 1, en turnos de mañana y tarde. Temp. Alta: 1 en turnos de mañana, tarde y noche
Operarios para acompañamiento a pasajeros con necesidades especiales	Operarios para el transporte, acompañamiento y la atención de personas discapacitadas y/o con movilidad reducida. Deberán contar, como mínimo, con la siguiente formación: • ESO, Formación profesional Grado Medio • Dominio del idioma castellano e inglés (mínimo nivel B1)	1 (jornada partida)

a) SERVICIO DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS		
MEDIOS HUMANOS	Funciones y formación requerida	N.º DE MEDIOS HUMANOS O HORARIO MÍNIMO DE LA PRESTACIÓN
	• Certificado de haber realizado el curso de atención a personal con discapacidad, según la Orden PRE/3028/2011, de 4 de noviembre, por la que se establecen los protocolos de actuación y de formación de las tripulaciones de los buques de pasaje y la formación del personal de las empresas navieras que presten servicio en las terminales portuarias para la atención de las personas con discapacidad. • Curso de Prevención de Riesgos Laborales, de acuerdo con la legislación laboral vigente.	
Vigilantes de seguridad	Las principales funciones serán: • Inspección de los pasajeros, empleados, tripulación del buque según los procedimientos operativos y la legislación vigente en materia de seguridad. • Comprobar que los pasajeros disponen de la documentación o título que le autoriza al embarque. • Informar a los pasajeros de las restricciones aplicables por la normativa. • Instruir sobre la utilización de bandejas. • Recoger y volver a colocar las bandejas en el lugar de recogida por parte de los pasajeros. • Coordinar la zona de los controles de seguridad, especialmente a lo que a gestión y solución de colas respecta. • Inspeccionar los bultos y demás equipaje de mano según los procedimientos establecidos y la legislación y normativa en vigor. • Inspeccionar manualmente a los pasajeros en caso de duda a su paso por los arcos detectores de metales. • Realizar un informe de incidencias en los controles. • Gestionar los objetos perdidos en filtros. • Gestión de reclamaciones. • Informar de inmediato a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Coordinador de Seguridad y APBA, de los contenidos dudosos del equipaje, y/o de los pasajeros. Deberán contar, como mínimo, con la siguiente formación: • ESO, Formación profesional Grado Medio • Dominio del idioma castellano e inglés. • Certificado de realización del curso de vigilante de seguridad en puertos según la Resolución de 12 de noviembre de 2012, de la Secretaría de Estado de Seguridad, por la que se determinan los programas de formación del personal de seguridad privada y la Orden INT/318/2011, de 1 de febrero, sobre personal de seguridad privada • Curso de Prevención de Riesgos Laborales, de acuerdo con la legislación laboral vigente.	Temp. Baja: 2 en turnos de mañana y tarde. Temp. Alta: 3 en turnos de mañana, tarde y 1 en turno de noche
Operarios destinados a la gestión de accesos a zonas restringidas de embarque	Se encargarán de la gestión de los accesos de pasajeros a las zonas restringidas de embarque en la línea Tarifa –Tánger, mediante la lectura de las tarjetas de embarque por medios electrónicos. Para la prestación de este servicio se seguirá en todo momento el procedimiento establecido en las instrucciones operativas aprobadas por la Autoridad Portuaria. Deberán contar, como mínimo, con la siguiente formación: • ESO, Formación profesional Grado Medio • Dominio del idioma castellano e Inglés (mínimo nivel B1) • Curso de Prevención de Riesgos Laborales, de acuerdo con la legislación laboral vigente.	Temp. Baja: 1, en turnos de mañana y tarde. Temp. Alta: 2 en turnos de mañana, tarde y 1 en turno de noche

a) <u>SERVICIO DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS</u>		
MEDIOS HUMANOS	Funciones y formación requerida	N.º DE MEDIOS HUMANOS O HORARIO MÍNIMO DE LA PRESTACIÓN
Operarios para Servicio de información	Las principales funciones serán: • Información sobre horarios de salida y llegadas de buque, conexiones con autobuses, trenes, etc., así como la información de los servicios prestados en la Estación Marítima de Tarifa y en el recinto portuario en general. • Atención de las sugerencias, quejas y reclamaciones de pasajeros y usuarios. • Información a pasajeros con movilidad reducida. • Gestión de los Sistemas de Información al Pasajero. • Gestión del Servicio de Megafonía. • Recepción y gestión de avisos de averías. • Recepción de solicitudes de concesionarios y organismos públicos ubicados en la Estación Marítima de Tarifa. • Registro de incidencias diarias. Deberán contar, como mínimo, con la siguiente formación: • Diplomatura, Ingeniería Técnica o Formación Profesional Grado Superior. • Dominio del idioma castellano, inglés y francés (mínimo nivel B2 certificado). • Curso de Prevención de Riesgos Laborales, de acuerdo a la legislación laboral vigente.	Temp. Baja: 1, en turnos de mañana y tarde. Temp. Alta: 1 en turnos de mañana, tarde y noche

b) <u>SERVICIO DE CARGA Y DESCARGA DE EQUIPAJES</u>		
MEDIOS HUMANOS	Funciones y formación requerida	N.º DE MEDIOS HUMANOS O HORARIO MÍNIMO DE LA PRESTACIÓN
Operarios destinados a gestión de carros portaequipajes	Se encargarán del control y distribución de los carros portaequipajes por los accesos, salas de embarque y desembarque y atraques, además de las siguientes funciones: • Limpieza y mantenimiento de los carros portaequipajes para que siempre estén en perfecto estado de funcionamiento, incluyendo pequeños arreglos y reparaciones. • En caso necesario, conducción de los pasajeros, indicándoles e incluso acompañándoles hacia el correcto itinerario. • Colocación de avisos de averías, peligro, etc. cuando sea necesario. • Velar por las instalaciones, dando aviso a la APBA de cualquier incidencia. Deberán contar, como mínimo, con la siguiente formación: • ESO, Formación profesional Grado Medio • Curso de Prevención de Riesgos Laborales, de acuerdo a la legislación laboral vigente.	Temp. Baja: 1, en turnos de mañana y tarde. Temp. Alta: 1 en turnos de mañana, tarde y noche mas 1 en jornada partida.

c) SERVICIO DE CARGA Y DESCARGA DE VEHÍCULOS[†] EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE		
MEDIOS HUMANOS	Funciones y formación requerida	N.º DE MEDIOS HUMANOS O HORARIO MÍNIMO DE LA PRESTACIÓN
Vigilantes de seguridad destinados al embarque de vehículos [†] .	Las principales funciones serán: • Inspección de los pasajeros, empleados, tripulación del buque según los procedimientos operativos y la legislación vigente en materia de seguridad. • Comprobar que los pasajeros disponen de la documentación o título que le autoriza al embarque. • Informar a los pasajeros de las restricciones aplicables por la normativa. • Instruir sobre la utilización de bandejas. • Recoger y volver a colocar las bandejas en el lugar de recogida por parte de los pasajeros. • Coordinar la zona de los controles de seguridad, especialmente a lo que a gestión y solución de colas respecta. • Inspeccionar los bultos y demás equipaje de mano según los procedimientos establecidos y la legislación y normativa en vigor. • Inspeccionar manualmente a los pasajeros en caso de duda a su paso por los arcos detectores de metales. • Realizar un informe de incidencias en los controles. • Gestionar los objetos perdidos en filtros. • Gestión de reclamaciones. • Informar de inmediato a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Coordinador de Seguridad y APBA, de los contenidos dudosos del equipaje, y/o de los pasajeros. Deberán contar, como mínimo, con la siguiente formación: • ESO, Formación profesional Grado Medio • Dominio del idioma castellano e inglés. • Certificado de realización del curso de vigilante de seguridad en puertos según la Resolución de 12 de noviembre de 2012, de la Secretaría de Estado de Seguridad, por la que se determinan los programas de formación del personal de seguridad privada y la Orden INT/318/2011, de 1 de febrero, sobre personal de seguridad privada • Curso de Prevención de Riesgos Laborales, de acuerdo con la legislación laboral vigente.	Temp. Baja: 2 en turnos de mañana y tarde. Temp. Alta: 3 en turnos de mañana, tarde y 1 en turno de noche.
Operarios destinados a la gestión de accesos a zonas restringidas de embarque	Se encargarán de la gestión de los accesos a las zonas restringidas de embarque de vehículos en la línea Tarifa –Tánger, mediante la lectura de las tarjetas de embarque por medios electrónicos. Para la prestación de este servicio se seguirá en todo momento el procedimiento establecido en las instrucciones operativas aprobadas por la Autoridad Portuaria. Deberán contar, como mínimo, con la siguiente formación: • ESO, Formación profesional Grado Medio • Dominio del idioma castellano e Inglés (mínimo nivel B1) • Curso de Prevención de Riesgos Laborales, de acuerdo con la legislación laboral vigente.	Temp. Baja: 1, en turnos de mañana y tarde. Temp. Alta: 1 en turnos de mañana y tarde.
Operarios destinados a la ordenación de las áreas de pre embarque y embarque/desembarque de vehículos [†]	Se encargarán de la preparación y ordenación de vehículos[†] en las áreas de pre-embarque y embarque indicando a los conductores de los vehículos el acceso a su zona, ordenando la disposición del vehículos en la parcela y permitiendo la salida de los vehículos ordenadamente hacia el buque, o hacia los controles de salida, en el caso del desembarque. Deberán contar, como mínimo, con la siguiente formación: • ESO, Formación profesional Grado Medio • Dominio del idioma castellano e inglés (mínimo nivel B1)	Temp. Baja: 1 en turnos de mañana y tarde. Temp. Alta: 6 en turnos de mañana y tarde y 4 en

	Curso de Prevención de Riesgos Laborales, de acuerdo a la legislación laboral vigente	turno de noche. Fines de semana de gran afluencia OPE: 8 en turnos de mañana y, tarde y 6 en turno de noche.
--	---	--

2. En el caso de que el prestador deba realizar los controles de seguridad a pasajeros† y equipajes, directamente, así como el resto de servicios asociados al servicio de pasaje, deberá contar con personal suficiente que garantice el cumplimiento de los indicadores de nivel de calidad del servicio establecidos en la Prescripción 18ª. Este personal deberá estar habilitado para este tipo de actividad según la normativa aplicable.
3. En determinadas circunstancias y, siempre que se garantice el cumplimiento de los citados indicadores de calidad, el desempeño de varias de las funciones asociadas a la prestación del servicio al pasaje podrá llevarse a cabo por una misma persona.
4. El personal de la empresa prestadora podrá o no formar parte de la plantilla de la empresa y no tendrá relación laboral alguna con la Autoridad Portuaria. Cuando una parte de los medios humanos adscritos al servicio no formen parte de la plantilla de la empresa titular de la licencia, ésta deberá presentar el contrato de servicios correspondiente que acredite la subcontratación, el cual deberá estar vigente durante toda la duración de la licencia. En el caso de que el plazo de dicho contrato fuera inferior al plazo de la licencia otorgada, se deberán presentar también los sucesivos contratos de servicios acrediten la citada subcontratación durante toda la duración de la licencia.
5. El personal adscrito al servicio tendrá formación y experiencia acordes con sus funciones y estará en posesión, en todo momento, de las titulaciones y certificaciones que la normativa en vigor imponga, así como las establecidas en este PPP.
6. En caso de cese de la prestación del servicio, la Autoridad Portuaria no se hará cargo de dicho personal, ni asumirá ninguna obligación laboral respecto del mismo, de acuerdo con lo establecido en la Prescripción 20ª.
7. A excepción del personal que desempeñen las labores de Vigilante de Seguridad que se registrarán por su correspondiente convenio colectivo conforme a la legislación laboral vigente en materia de desempeño de funciones de seguridad privada, las condiciones laborales del resto del personal adscrito al servicio no serán inferiores a las aplicables en el sector. En este sentido y con independencia del Convenio Colectivo que el titular de la licencia considere de aplicación, a efectos retributivos, habrá de tomar como referencia las siguientes categorías profesionales según el Convenio Colectivo del Sector Agencias Marítimas de la Provincia de Cádiz, publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de Cádiz nº 210 de 2 de noviembre de 2018 y Acta de la Comisión Paritaria del Convenio Colectivo de Agencias Marítimas de la provincia de Cádiz, publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Cádiz nº 60 de 29 de marzo de 2019:
 - Operarios Servicio de Información: Auxiliar Administrativo más plus de idiomas.
 - Operarios para gestión de accesos a zonas restringidas de embarque: Oficial de Segunda.
 - Operarios para ordenación de vehículos: Peón/Mozo almacén.
 - Operarios para la gestión de carros portaequipajes: Peón/Mozo almacén.

- Operarios para acompañamiento de pasajeros con necesidades especiales: Peón/Mozo Almacén.

El titular de la licencia deberá aportar el compromiso expreso de que el personal asignado para la prestación del servicio de Seguridad percibirá el plus de radioscopia aeroportuaria.

8. La jornada de trabajo no podrá superar las 1.740 horas anuales de trabajo efectivo.

c. Medios totales del puerto

1. El puerto deberá contar con un servicio portuario al pasaje formado por unos medios materiales y humanos con las características necesarias para una correcta explotación portuaria en las debidas condiciones de seguridad, calidad y eficiencia. En este sentido, el prestador del servicio deberá disponer de los medios humanos y materiales necesarios para atender con los niveles de calidad establecidos en el presente Pliego o, en su caso, ofertados por el licitador si estos últimos fueran superiores, los aumentos puntuales de actividad. Estos medios humanos deberán estar cualificados para el tipo de actividad que vaya a desarrollar.
2. A los efectos de este Pliego, se considerará Temporada Alta el período de Semana Santa, OPE y Navidad.
3. Además de lo anterior, el prestador del servicio dispondrá los medios materiales y los recursos humanos adicionales necesarios para atender las operaciones excepcionales que temporalmente se suceden en el Puerto de Tarifa, como por ejemplo, fiesta del Cordero, la campaña de la fresa (embarque y desembarque de trabajadoras temporeras), cierres del puerto por mal tiempo o temporada alta de excursiones.
4. De acuerdo con lo establecido en el artículo 109.3 del TRLPEMM, la Autoridad Portuaria deberá adoptar las medidas precisas para garantizar una adecuada cobertura de las necesidades de este servicio portuario.
5. Cuando se declare ausencia o insuficiencia de iniciativa privada, la Autoridad Portuaria complementará los medios existentes mediante la prestación de forma directa o indirecta del servicio conforme a lo establecido en el artículo 109.3 del TRLPEMM.
6. Se considerará que existe insuficiencia de iniciativa privada para la prestación del servicio portuario al pasaje cuando el número de medios humanos y materiales adscritos permanentemente al servicio por el prestador no cumpla con el número de medios humanos y materiales mínimo del puerto o cuando se incumpla el indicador de “Congestión” definido en la Prescripción 18ª este PPP y se mantenga alguna de las situaciones anteriores por un plazo mayor de 3 meses.
7. Una vez que la Autoridad Portuaria entre a prestar el servicio, se mantendrá dicha situación por un plazo mínimo de 6 meses y un plazo máximo de 5 años, salvo que la situación de insuficiencia se mantenga.

d. Medios necesarios para el cumplimiento de la obligación de servicio público de cooperar en las operaciones de salvamento, extinción de incendios, lucha contra la contaminación, así como en prevención y control de emergencias

1. Los medios materiales mínimos que el prestador del servicio deberá tener disponibles con carácter permanente al objeto del cumplimiento de la obligación de cooperación en las labores de prevención y control de emergencias y seguridad del

puerto serán los exigidos con carácter de mínimos para la prestación del servicio al pasaje.

2. El personal deberá colaborar en todo momento con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, autoridades aduaneras y con la Autoridad Portuaria en las actividades propias del servicio.

Prescripción 13ª: Obligaciones de protección medioambiental y de contribución a la sostenibilidad

1. Las empresas prestadoras deberán cumplir la normativa aplicable en materia medioambiental, las normas medioambientales específicas que, en su caso, se establezcan en el Reglamento de Explotación y Policía, en las Ordenanzas Portuarias y en las instrucciones que pueda dictar la Autoridad Portuaria, así como en los sistemas de gestión ambiental que pudiera aprobar la Autoridad Portuaria, con arreglo a los objetivos e indicadores de sostenibilidad ambiental, y serán las responsables de adoptar las medidas necesarias para prevenir y para paliar los efectos medioambientales resultantes de la prestación de los servicios.
2. La empresa prestadora cumplirá en todo momento, con lo establecido en la normativa medioambiental vigente, en especial, con aquella relacionada con la contaminación de aguas, del aire y de suelos, así como la que regula la gestión de residuos
3. En el plazo de 2 años a partir de la fecha de otorgamiento de la licencia, el prestador deberá estar inscrito en el registro del sistema comunitario de gestión y auditoría ambiental EMAS (EU Eco – Management and Audit Scheme) o tener implantado y certificado un sistema de gestión medioambiental ISO-14001 cuyo alcance comprenda todas las actividades relacionadas con la prestación de servicio regulada en la licencia.
4. La empresa prestadora deberá adoptar las medidas oportunas para no producir episodios de contaminación de las aguas portuarias, debiendo integrarse en el Plan de Contingencias o de lucha contra la contaminación marina.
5. La empresa prestadora desarrollará su actividad bajo criterios de eficiencia energética y sostenibilidad ambiental, haciendo uso de energías renovables en la medida de lo posible y empleando la maquinaria y las técnicas más eficientes energéticamente, que permitan contribuir al ahorro y la eficiencia energética en la demanda conjunta del Puerto. La empresa prestadora deberá cumplir la normativa vigente en este ámbito, así como las normas que apruebe la Autoridad Portuaria en sus Ordenanzas portuarias y/o integrarse en las políticas o recomendaciones que en este ámbito promueva. En este aspecto, la Autoridad Portuaria promoverá la aplicación por parte de las empresas prestadoras del sistema de gestión de energía según la ISO 50001.

Prescripción 14ª: Obligaciones de servicio público portuario

Las obligaciones de servicio público reguladas por el TRLPEMM en el artículo 110, son las siguientes:

a. Obligación de servicio público de cobertura universal

1. El prestador del servicio estará obligado a atender toda demanda razonable en condiciones no discriminatorias.
2. No obstante lo anterior, la Autoridad Portuaria, en caso de impago del servicio, podrá autorizar al prestador la suspensión temporal del servicio a un usuario hasta que se efectúe el pago o se garantice suficientemente la deuda que generó la suspensión.

b. Obligaciones de servicio público para que el servicio se preste en condiciones de regularidad y continuidad

1. El prestador estará obligado a mantener la continuidad y regularidad del servicio en función de las características de la demanda en las condiciones indicadas en este PPP, salvo fuerza mayor†, y contribuirá a la prestación de los servicios mínimos que, en su caso, pudiera establecer la Autoridad Portuaria.
2. Asimismo, deberá de atender, en las mismas condiciones de prestación establecida en este Pliego, las puntas de tráfico que se produzcan y, especialmente, durante el periodo estival, Semana Santa, Navidad y situaciones excepcionales del Puerto de Tarifa (fiesta del Cordero, campaña de la fresa, cierres de puerto, temporada alta de excursiones), así como por incrementos de los niveles de seguridad en la Estación Marítima o algún buque.

c. Obligaciones de servicio público de cooperación en las operaciones de salvamento, extinción de incendios, lucha contra la contaminación, así como en prevención y control de emergencias

1. El prestador pondrá a disposición de la autoridad competente que lo solicite, los medios humanos y materiales adscritos al servicio, en especial los específicos establecidos para esta obligación de servicio público en la Prescripción 12ª que en su caso sean necesarios para labores de salvamento, extinción de incendios, lucha contra la contaminación, así como en la prevención y control de emergencias.
2. En el caso de que el organismo competente solicitante sea distinto de la Autoridad Portuaria, el titular de la licencia pondrá de inmediato en conocimiento de ésta tal solicitud.
3. Las intervenciones realizadas como resultado de estas obligaciones devengarán las tarifas establecidas en el presente PPP.

d. Obligaciones de servicio público relacionadas con la colaboración en formación práctica en la prestación del servicio.

1. El prestador del servicio estará obligado a colaborar en la formación práctica de nuevos trabajadores en la prestación del servicio con los medios adecuados en el ámbito de la zona del puerto de Tarifa en la que debe desarrollarse la prestación.
2. El prestador participará en los ejercicios de simulacro organizados por la Autoridad Portuaria y elaborará tras la celebración de los mismos un informe de lecciones aprendidas y propuestas de mejora que será remitido a la Autoridad Portuaria.

e. Potestad tarifaria.

1. Al existir limitación en el número de prestadores y de acuerdo con el artículo 125.2.d) del TRLPEMM, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria acordará la vigencia de las tarifas máximas establecidas en el presente Pliego de Prescripciones Particulares para el servicio portuario al pasaje.
2. Así mismo, si con posterioridad se produjeran cambios en el número de prestadores o en alguna otra circunstancia que afectara a la existencia de competencia en la prestación del servicio, la Autoridad Portuaria, mediante una nueva resolución, aprobará los cambios que fueran oportunos en relación con la obligatoriedad de la aplicación de las tarifas máximas.

Prescripción 15ª: Criterios para la distribución de las obligaciones de servicio público entre los prestadores del servicio

Al estar limitado el número de prestadores y no existir más que un área portuaria ni terminal de pasaje o mercancía dedicada a un uso particular que pueda aplicar la integración de servicios, no es necesario establecer los criterios para la distribución de las obligaciones de servicio público.

Prescripción 16ª: Criterios de cuantificación y distribución de las compensaciones por las obligaciones de servicio público

Al estar limitado el número de prestadores y no existir más que un área portuaria ni terminal de pasaje o mercancía dedicada a un uso particular que pueda aplicar la integración de servicios, no es necesario establecer los criterios de cuantificación y distribución de las compensaciones por las obligaciones de servicio público.

SECCIÓN IV: CONDICIONES Y CALIDAD DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

Prescripción 17ª: Condiciones de la prestación del servicio

a. General

1. Para la realización de operaciones de servicio portuario al pasaje será imprescindible ser titular de una licencia de este servicio en cualquiera de las modalidades definidas en este PPP.
2. El titular de licencia prestará el servicio según lo previsto en el TRLPEMM, en las condiciones establecidas en el presente PPP y en la licencia otorgada por la Autoridad Portuaria, conforme a los principios de objetividad y no discriminación, evitando en todo momento incurrir en prácticas anticompetitivas.
3. El prestador debe notificar toda modificación de su actividad relativa a la prestación del servicio, así como fusiones, adquisiciones o cambios en su composición accionarial que tengan alguna implicación en la prestación del servicio o sobre la situación financiera o el régimen de incompatibilidades previsto en el artículo 121 del TRLPEMM. La Autoridad Portuaria evaluará si dichas modificaciones alteran la situación de cumplimiento de las condiciones de solvencia o incompatibilidad establecidas en este PPP o en la Ley.
4. Como garantía de la adecuación de los medios humanos y materiales y su operatividad, el prestador deberá adjuntar en su solicitud un *Plan de Organización de los Servicios*. Dicho Plan, que deberá ser presentado de nuevo ante la Autoridad Portuaria en caso de ser modificado total o parcialmente, incluirá, entre otros aspectos, la descripción de las actividades que integren la prestación, con el suficiente detalle sobre la organización, asignación de equipos, recursos humanos, EPIs y vestimenta, programación y desarrollo de las operaciones, horarios y turnos de trabajo, plan de cobertura de absentismo, ordenación de los espacios en función de los flujos de pasajeros previstos, medidas para el mantenimiento y de los medios materiales, plan de emergencias y evacuación (o plan de integración y cumplimiento del mismo, según proceda) y protocolos de comunicación.

b. Alcance del servicio

1. La prestación del servicio se realizará de forma regular y continua, salvo causa de fuerza mayor† en cuyo caso el prestador del servicio estará obligado, sin derecho a indemnización alguna, a adoptar las medidas razonables para hacer frente a las circunstancias adversas y asegurar la reanudación inmediata del servicio. Lo anterior se entiende sin perjuicio de las instrucciones que la Autoridad Portuaria o la Capitanía Marítima pudieran impartir por razones de seguridad del puerto y cooperación en emergencias.
2. Los servicios portuarios al pasaje se prestarán a solicitud del usuario. La utilización del servicio será obligatoria en los casos que se establezcan en el Reglamento de Explotación y Policía y en las Ordenanzas Portuarias conforme a lo establecido en el artículo 112.1 del TRLPEMM. De conformidad con lo previsto en el artículo 112.2 del TRLPEMM, la Autoridad Portuaria podrá imponer el uso del servicio portuario al pasaje cuando por circunstancias extraordinarias considere que está en riesgo el funcionamiento, la operatividad o la seguridad del puerto. A su vez, por razones de seguridad marítima, la Capitanía Marítima podrá declarar la obligatoriedad de dicho servicio.

c. Operaciones comprendidas en el servicio

Los medios mínimos exigidos especificados en la Prescripción 12ª deberán guardar correlación con las operaciones a realizar (Prescripción 17ª).

Debido a la posibilidad de adaptar los medios a los horarios del servicio, y de manera extensiva a todas las operaciones, se exigirá la comprobación previa por parte del prestador de que las zonas que se van a utilizar para realizar la operación se encuentran en las debidas condiciones de orden, seguridad y limpieza, para en caso de ser necesario, proceder a la subsanación de las deficiencias observadas. Del mismo modo se exigirá al prestador la comprobación, de manera inmediatamente posterior a cada operación, de que las zonas que se han utilizado se encuentran igualmente en las debidas condiciones de orden, seguridad y limpieza, así como la subsanación de las deficiencias que se detecten.

La realización de las operaciones asociadas al servicio portuario al pasaje por parte del prestador deberá ser acorde con la delimitación de funciones que establezcan los Planes de Protección de la instalación portuaria y el Plan de Protección del Puerto, para cada uno de los niveles de protección previstos.

El servicio portuario al pasaje comprende las siguientes actividades:

Servicio de embarque y desembarque de pasajeros:

○ **Embarque:**

- Ordenación del flujo de entrada a los puntos de control de acceso según se establezca en los Planes de Protección de la Instalación Portuaria y en el Plan de Protección del Puerto, y control de acceso con tarjetas de embarque válidas.
- Control de seguridad de pasajeros y equipaje acompañado (de mano) en el acceso a zonas restringidas según procedimiento establecido en los Planes de Protección de la Instalación Portuaria y en el Plan de Protección del Puerto.
- Gestión de espacios y medios para los controles de seguridad.
- Ordenación de pasajeros en la zona de pre-embarque, comprobación y lectura del documento de embarque, e instalación de las señalizaciones que correspondan.
- Transporte y acompañamiento de pasajeros con discapacidad y/o movilidad reducida.
- Información por megafonía a los pasajeros de la hora y condiciones del embarque y gestión del Sistema de Información al pasajero.
- Ordenación de los flujos de retorno para los pasajeros cuyo embarque no sea autorizado por cualquier causa.
- Apertura y cierre de los accesos a las zonas de embarque.
- Ordenación de los flujos de retorno para los pasajeros† cuyo embarque no sea autorizado en los controles de PBIP y/o de identidad/pasaportes.
- Retirada, custodia y devolución según procedimiento establecido por la Autoridad Portuaria o entrega al consignatario si fuese necesario de equipajes, objetos o elementos que hayan podido ser olvidados o abandonados.

○ **Desembarque:**

- Ordenación de pasajeros en la zona de desembarque, e instalación de las señalizaciones móviles que correspondan.

- Ordenación e información a los pasajeros de las condiciones de control de policía (identidad/pasaportes), control aduanero y salida, con instalación de las señalizaciones que correspondan.
- Transporte y acompañamiento de pasajeros con discapacidad y/o movilidad reducida.
- Retirada, custodia y devolución según procedimiento establecido por la Autoridad Portuaria o entrega al consignatario si fuese necesario de equipajes, objetos o elementos que hayan podido ser olvidados o abandonados.

Servicio de carga y descarga de equipajes:

Régimen de transporte:

○ **Embarque:**

- Control y distribución de los carros portaequipajes por los accesos, salas de embarque y atraques para que siempre estén a disposición de los pasajeros que embarcan.
- Retirada, custodia y devolución según procedimiento establecido por la Autoridad Portuaria o entrega al consignatario si fuese necesario de equipajes, objetos o elementos que hayan podido ser olvidados o abandonados.

○ **Desembarque:**

- Control y distribución de los carros portaequipajes por los atraques, zonas y salas de desembarque para que siempre estén a disposición de los pasajeros que desembarcan.
- Retirada, custodia y devolución según procedimiento establecido por la Autoridad Portuaria o entrega al consignatario si fuese necesario de equipajes, objetos o elementos que hayan podido ser olvidados o abandonados.

Servicio de carga y descarga de vehículos† en régimen de pasaje:

Régimen de transporte:

○ **Embarque:**

- Preparación y ordenación de vehículos† en las áreas de preembarque y embarque, con instalación de las señalizaciones horizontales y verticales que correspondan.
- Información personal y por megafonía a los conductores de los vehículos† de la hora y condiciones de embarque.
- Control de seguridad de pasajeros y equipaje acompañado (de mano) en el acceso a zonas restringidas de embarque de vehículos según procedimiento establecido en los Planes de Protección de la Instalación Portuaria y en el Plan de Protección del Puerto.
- Ordenación del flujo de acceso a los puntos de control de PBIP para el correspondiente control de policía (identidad/pasaportes).
- Control de acceso a las zonas restringidas de embarque de los vehículos mediante comprobación y lectura del documento de embarque.
- Ordenación de los flujos de retorno para los vehículos† cuyo embarque no sea autorizado en los controles de PBIP y/o de identidad/pasaportes.

○ **Desembarque:**

- Ordenación de la salida de vehículos[†] de la zona de desembarque, con instalación de las señalizaciones horizontales y verticales que correspondan.
- Preparación, ordenación e información a los pasajeros de las condiciones de control de policía (identidad/pasaportes), control aduanero y salida, con instalación de las señalizaciones que correspondan.
- Información personal y por megafonía a los conductores de los vehículos[†] de las condiciones de desembarque. La actividad de información a pasajeros en la estación y zonas de estacionamiento de vehículos[†] en régimen de pasaje se adaptará al sistema de información a pasajeros que establezca el gestor de la estación marítima para el servicio al pasaje en régimen de transporte.
- Ordenación del flujo de salida de vehículos[†] hasta el exterior de la zona de operaciones.

d. Medios materiales mínimos

1. El titular deberá mantener los medios materiales mínimos establecidos en la Prescripción 12ª en buen uso y perfecto estado de conservación para la prestación del servicio durante toda la duración de la licencia.

e. Medios humanos mínimos

1. El prestador del servicio deberá aportar documentación suficiente que garantice la disponibilidad del equipo humano mínimo necesario establecido en la Prescripción 12ª para el adecuado funcionamiento de la operativa de acuerdo con la normativa vigente.
2. Al frente del personal, y para todas las relaciones con la Autoridad Portuaria, el prestador deberá contar con un Responsable de Explotación especializado en las actividades que comprende el servicio.
3. El personal se identificará inequívocamente por su vestimenta, según propuesta de la empresa, debiendo portar permanentemente en lugar visible la tarjeta identificativa.

f. Medios necesarios para el cumplimiento de la obligación de servicio público de cooperar en las operaciones de salvamento, extinción de incendios, lucha contra la contaminación, así como en prevención y control de emergencias

1. Cuando se produzca una emergencia, el prestador actuará siguiendo las instrucciones de la autoridad competente quedando obligado a mantener a su cargo y usar los elementos que le sean suministrados por la Autoridad Portuaria o por quien disponga de ellos.

g. Coordinación del servicio

1. El prestador del servicio dispondrá de un sistema de comunicaciones que garantice el funcionamiento coordinado del servicio con el Servicio de Policía Portuaria de Tarifa y Centro de Control[†] de la Autoridad Portuaria, en relación al resto de operaciones incluidas en el servicio; para ello dispondrá de contacto telefónico estando localizables permanentemente, así como una dirección de correo electrónico que permita transmitir todo tipo de información de forma rápida y eficaz.

En cualquier caso, el servicio al pasaje se prestará siguiendo las instrucciones emanadas de la Autoridad Portuaria.

2. El titular de la licencia dispondrá de un sistema de comunicaciones que garantice el buen funcionamiento del servicio; en concreto, el Coordinador del servicio deberá estar permanentemente localizable por:
 - a) El consignatario del buque.
 - b) El capitán del buque o persona en quien delegue.
 - c) Los operadores que intervengan en las operaciones de transporte de los pasajeros[†] tanto de llegada como de salida de la zona portuaria.
 - d) Los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado (Guardia Civil y Policía Nacional) así como por Aduanas.
 - e) El titular de la concesión o de la autorización de ocupación de la terminal, en su caso.
 - f) El Oficial de Protección de la Instalación Portuaria en la que se esté prestando el servicio.
 - g) El Centro de Control[†] del puerto.
 - h) El Oficial de Protección del Puerto.
 - i) El Área de Explotación de la Autoridad Portuaria.
 - j) La Responsable del Puerto de Tarifa.

h. Condiciones operativas

1. El servicio se prestará a solicitud previa del cliente (el armador o su consignatario), utilizando los medios electrónicos y conforme al procedimiento establecido por la Autoridad Portuaria con el otorgamiento de la licencia, sin perjuicio de que por la misma autoridad se pueda introducir en cualquier momento modificaciones a los procedimientos por el titular de la licencia en su Plan de Organización del servicio, respectivo. A estos efectos:
 - a) Los servicios al pasaje regulados en este Pliego se prestarán durante las 24 horas y los 365 días del año, pudiendo el prestador adaptar la disponibilidad de los medios a los horarios.
 - b) De manera opcional y a petición del consignatario o del armador, el prestador del servicio podrá llevar a cabo determinadas operaciones extraordinarias por servicios especiales.
 - c) En orden a una adecuada prestación del servicio, el titular de la licencia podrá requerir a los solicitantes del servicio, entre, otra información que se estime necesaria para tal fin:
 - i. Estimación del número de pasajeros que van a utilizarlo, incluyendo los conductores de los vehículos en régimen de pasaje.
 - ii. Estimación del número de vehículos a cargar o descargar.
 - d) En caso de simultaneidad de operaciones, el orden de prestación será el de la fecha y hora de la recepción de solicitudes, sin perjuicio de que la Autoridad Portuaria pueda fijar un orden distinto para prestarlos, por razones de explotación o en aquellos casos en los que el Capitán Marítimo pudiese solicitarlo por razones de seguridad marítima.
 - e) El titular de la licencia no prestará el servicio en aquellos casos en los que la Autoridad Portuaria así se lo indique expresamente, pudiendo ser casos como que el buque haya atracado sin la debida autorización, por razones de salud pública y otras de interés general.
 - f) El prestador del servicio supervisará el traslado y los flujos de pasajeros, sus equipajes y sus vehículos para garantizar en todo momento su seguridad.

- g) Se deberá evitar la simultaneidad de operaciones de maniobras de cabos a buques con el tránsito de pasajeros por las zonas de influencia de las mismas. En este sentido, el titular de la licencia adoptará las precauciones necesarias para el cumplimiento de esta instrucción, debiendo informar directamente al capitán del buque o a la persona en quien éste haya delegado, y asimismo al consignatario, de los períodos en los que por este motivo se tenga que paralizar alguna de las operaciones incluidas en el servicio.
- h) El titular de licencia deberá informar a la Autoridad Portuaria de cualquier incidencia que se observe durante la prestación del servicio y que tenga o pueda tener efectos sobre la seguridad marítima, la cual dará traslado a la Capitanía Marítima en caso necesario.

i. Condiciones de protección y seguridad portuaria

1. La empresa prestadora deberá cumplir la normativa aplicable en materia de protección y seguridad portuaria, así como las normas específicas que, en su caso, se establezcan en el Reglamento de Explotación y Policía, en las Ordenanzas Portuarias y en las instrucciones que pueda dictar la Autoridad Portuaria.
La empresa prestadora, asimismo, deberá adaptarse a las exigencias derivadas del cumplimiento del Reglamento (UE) 2017/2226 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2017, por el que se establece un Sistema de Entradas y Salidas (SES) para registrar los datos de entrada y salida y de denegación de entrada relativos a nacionales de terceros países que crucen las fronteras exteriores de los Estados miembros, en aquellos aspectos que puedan repercutir en la operativa del servicio.
2. En ningún caso el prestador actuará por sí, o en nombre de la Autoridad Portuaria, usando la fuerza. Si fuese necesario, el prestador solicitará la presencia de la Policía Portuaria o de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, según proceda.
3. La empresa prestadora deberá integrarse en los Planes que la Autoridad Portuaria elabore para responder a situaciones de emergencia, con todos sus medios, tanto humanos como materiales, al efecto de ponerlos a disposición de la Dirección del correspondiente Plan, y de acuerdo con las órdenes y prioridades emanadas de él, para lo cual, antes del inicio de la actividad desde el otorgamiento de la licencia deberá presentar a la Autoridad Portuaria el inventario de medios, su localización, su permanencia, horarios y demás información que la Autoridad Portuaria requiera.

j. Condiciones ambientales

1. La empresa prestadora cumplirá en todo momento, con lo establecido en la normativa medioambiental vigente, en especial, con aquella relacionada con la contaminación de aguas, del aire y de suelos, así como la que regula la gestión de residuos.
2. La empresa prestadora deberá adoptar las medidas oportunas para no producir episodios de contaminación de las aguas portuarias, evitando cualquier vertido en las aguas del puerto, debiendo integrarse en el Plan de Contingencias o de lucha contra contaminación marina.
3. La prestación del servicio se realizará con estricto cumplimiento de las normas medioambientales establecidas en el presente PPP, así como las establecidas o las que se establezcan en el Reglamento de Explotación y Policía, en las Ordenanzas

Portuarias y los sistemas de gestión ambiental que, en su caso, adopte la Autoridad Portuaria, con arreglo a sus objetivos e indicadores de sostenibilidad ambiental.

4. El prestador del servicio comunicará a la Autoridad Portuaria el nombre del Coordinador del Servicio en cada turno, así como su correo electrónico y teléfono móvil, con el fin de contactar con el mismo en caso de posibles contingencias en el transcurso de las operaciones o para solicitar la información oportuna sobre el desempeño ambiental de la actividad.

k. Riesgo y ventura. Impuestos y gastos derivados de la prestación del servicio. Responsabilidad

1. El servicio se realizará por el titular de la licencia bajo su exclusivo riesgo y ventura.
2. La Autoridad Portuaria no será responsable, en ningún caso, de los daños producidos a terceros como consecuencia de la prestación del servicio, siendo, en su caso, responsabilidad del titular de la licencia los daños y perjuicios que éste pueda producir durante el desarrollo del mismo. Cuando tales daños y perjuicios hayan sido ocasionados como consecuencia inmediata y directa de una orden de la Administración, será esta responsable dentro de los límites señalados en las leyes.
3. Serán por cuenta del titular de la licencia todos los impuestos, arbitrios o tasas derivadas de la prestación del servicio, con arreglo a la legislación vigente en cada momento; los consumos de combustible, agua y electricidad; así como cualquier otro servicio que pueda utilizar en el puerto y todos los demás gastos que ocasione la prestación y que sean necesarios para el funcionamiento del servicio.

l. Adaptación a las iniciativas de innovación

1. El prestador del servicio deberá incorporar durante el plazo de la licencia las innovaciones tecnológicas básicas que, a juicio de la Autoridad Portuaria, puedan contribuir a una mejora en la calidad de la prestación del servicio.
2. La Autoridad Portuaria podrá introducir las variaciones en la forma de prestación del servicio que estime oportunas para la mejora del servicio al pasaje.
3. El prestador del servicio adquirirá el compromiso de participar en cualquier iniciativa que la Autoridad Portuaria promueva para la mejora de la calidad de los servicios y tendrá la obligación de colaborar con la Autoridad Portuaria en el estudio de mejoras en la prestación del servicio y en la planificación de acciones futuras.
4. El prestador podrá, por propia iniciativa, proponer cambios que en ningún caso podrán implicar deterioro o pérdida de calidad en la prestación del servicio. Cualquier cambio será debidamente justificado y precisará de su previa aprobación por la Autoridad Portuaria, y previa experimentación de su puesta en uso.
5. Cuando la adaptación a las iniciativas de innovación represente una modificación de las condiciones establecidas en estas Prescripciones Particulares, esta se realizará con idénticos trámites que los seguidos para su aprobación, conforme a lo establecido en el párrafo e. de la Prescripción 23ª.

m. Inicio de la prestación del servicio

1. El servicio comenzará a prestarse en el plazo máximo de un mes a partir de la fecha de notificación del otorgamiento de la licencia.
2. Previamente al inicio de la prestación del servicio, la Autoridad Portuaria procederá a verificar el cumplimiento de todos los requisitos exigidos en el presente Pliego de Prescripciones Particulares.

n. Atención a quejas y reclamaciones, atención a personas con discapacidad y/o con problemas de movilidad reducida (PMR) y derechos de los pasajeros[†]

Durante todas las operaciones el prestador dispondrá de un servicio de atención de reclamaciones[†] o quejas[†] de los pasajeros.

A estos efectos el prestador dispondrá de hojas de reclamaciones oficiales a disposición del consignatario, armador y pasajero, debiendo darle el trámite oportuno y remitiendo copia del mismo a la Autoridad Portuaria.

El titular de la licencia adoptará todas las medidas necesarias y aportarán los medios humanos y materiales para el cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto 1544/2007, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad así como en el Real Decreto 537/2019 por el cual se modifica y complementa el anterior en aspectos relativos a la admisión de sillas de ruedas con motor eléctrico, escúteres y perros de apoyo.

Igualmente, el titular de la licencia adoptará todas las medidas necesarias y aportará los medios humanos y materiales para el cumplimiento de lo establecido en el Reglamento (UE) 1177/2010, sobre los derechos de los pasajeros[†] que viajan por mar y por vías navegables: derechos de las personas con discapacidad y de las personas con movilidad reducida; información, asistencias y obligaciones en caso de cancelación o retraso en la salida o en la llegada del buque; derecho de información de los pasajeros[†], y atención y tramitación de reclamaciones.

Prescripción 18ª: Calidad de la prestación del servicio. Indicadores de productividad, rendimiento y de calidad

1. La prestación del servicio se realizará con la debida diligencia evitando retrasos[†] en el inicio del mismo y observando las buenas prácticas del oficio. El prestador del servicio deberá desarrollar las operaciones de servicio al pasaje en un tiempo razonable acorde con las características del buque, las condiciones operativas, las condiciones de clima marítimo y los puntos de inicio y fin de la prestación del servicio.
2. El prestador del servicio deberá disponer en el plazo máximo de un (1) año a partir del otorgamiento de la licencia, de una certificación de calidad ISO 9001 que comprenda la operativa del servicio portuario al pasaje y los indicadores recogidos en el párrafo 5 de esta Prescripción, y deberán mantenerla durante todo el periodo de vigencia de la licencia.
3. Las certificaciones de servicios, en su caso, deben estar emitidas por una entidad acreditada a tal efecto por ENAC conforme a la norma ISO/IEC 17065.
4. En todo caso, el prestador mantendrá los estándares de calidad establecidos por la Autoridad Portuaria en este PPP, y los respetará, con carácter de mínimos, durante el desarrollo de las actividades comprendidas en la prestación del servicio.
5. Los indicadores de productividad, rendimiento y calidad relacionados a continuación se computarán en periodos trimestrales, siendo excluidas a efectos de valoración todas aquellas situaciones de incumplimiento que no fuesen imputables al prestador, quien deberá aportar datos suficientes para la determinación de las responsabilidades a que hubiera lugar teniendo en cuenta otras administraciones según competencias (Administración Marítima etc.):
 - a. Disponibilidad de los medios humanos y materiales: Se evaluará el tiempo en que los medios humanos o materiales adscritos al servicio están disponibles

para prestar el mismo o lo están prestando. La disponibilidad se medirá por separado para cada actividad integrante del servicio. Se calculará como el cociente entre el tiempo acumulado (en horas) en el que los medios se encuentran en *disposición de realizar el servicio* y el tiempo total del periodo de evaluación. El indicador de disponibilidad (*D*) debe ser superior al 95%.

$$D = \frac{\sum \text{Tiempo real disponible por actividad}}{t \cdot 24} =$$
$$= \frac{t \cdot 24 - \sum \text{Tiempo fuera de servicio}}{t \cdot 24}$$

donde *t* es el periodo de evaluación (en días).

- b. Impuntualidad †: Se evaluará el número de servicios solicitados iniciados con un retraso† superior a 15 minutos respecto de la hora en que debería comenzar la prestación del servicio de acuerdo con las previsiones del pliego. El indicador de Impuntualidad debe ser inferior al 5%.
 - c. Tiempo de retraso medio †: Se medirá el tiempo de retraso medio como el promedio de los retrasos que se produzcan. El tiempo de retraso medio no podrá ser superior a 15 minutos.
 - d. Accidentalidad: porcentaje de servicios con accidente†. El indicador será el cociente entre el número de servicios con accidentes respecto al número de servicios prestados. El porcentaje máximo de referencia será del 1%.
 - e. Incidentalidad: Se evaluará el porcentaje de operaciones libre de cualquier incidencia en el servicio. El indicador de incidentalidad debe ser inferior al 2%.
 - f. Quejas y reclamaciones: Se evaluará el número de reclamaciones† y quejas † por prestación del servicio. El porcentaje máximo admisible será del 5%.
 - g. Tiempo medio de respuesta a reclamaciones: promedio entre la diferencia de la fecha de presentación de la reclamación y la fecha de respuesta a la misma. El Indicador de Tiempo medio de respuesta a reclamaciones debe ser inferior a diez días.
6. El incumplimiento de los indicadores anteriores dará lugar a la aplicación de las penalizaciones establecidas en el presente PPP. Asimismo, su reiterado incumplimiento podrá dar lugar a la extinción de la licencia, sin perjuicio de los efectos que pudieran derivarse de dichos incumplimientos.
7. Con el objetivo de ponderar la suficiencia de iniciativa privada para cubrir las necesidades del puerto, se registrará adicionalmente el indicador correspondiente a la Congestión†, calculado como el porcentaje respecto al total de los servicios solicitados de aquellos servicios no prestados o prestados con retraso† por estar todos los medios ocupados en la prestación de otros servicios o no haber suficientes medios disponibles para el servicio solicitado. El indicador de Congestión† debe ser inferior al 5%. El prestador no será penalizado por el incumplimiento de este indicador.
8. En caso de que durante la prestación del servicio se produzca una demora en el inicio del servicio o se reciban reclamaciones† o quejas† por parte de los pasajeros en relación a la prestación del mismo, o en relación a cualquier otra cuestión distinta de la prestación del servicio al pasaje, se deberán registrar por el prestador tales reclamaciones† o quejas†, así como las causas que las han provocado, para traslado y conocimiento de la Autoridad Portuaria.

9. En caso de reclamación[†] formal relativa a las tarifas y previa solicitud, el prestador pondrá a disposición de la autoridad correspondiente toda la información pertinente sobre los elementos que sirven de base para determinar la estructura y nivel de las tarifas por servicios portuarios

Prescripción 19ª: Suministro de información a la Autoridad Portuaria

a. Información general

1. El prestador del servicio deberá facilitar a la Autoridad Portuaria la información detallada que esta precise para ejercer su responsabilidad de control sobre la correcta prestación del servicio, de forma que pueda verificar el cumplimiento del TRLPEMM y de este PPP. Esta información deberá facilitarse en el formato y por el medio establecidos por la Autoridad Portuaria. El prestador aportará la información que se solicite a través de los sistemas que se pongan a disposición para el envío de dicha información, SIGEIN o el que lo sustituya.
2. Asimismo, el prestador del servicio presentará con frecuencia anual un informe detallado sobre la prestación del servicio, en el plazo de 1 mes a contar a partir de la finalización de cada ejercicio económico (salvo en el caso del punto a)), que contendrá, como mínimo:
 - a) Las cuentas anuales de la empresa, presentadas conforme a lo indicado en el apartado c. posterior, referido a la separación contable. Deberán facilitarse en el plazo de 15 días desde la aprobación de dichas cuentas.
 - b) Información detallada sobre sus tarifas y estructura tarifaria, que deberán ser públicas, con el fin de que esta pueda verificar que no son superiores a las tarifas máximas, así como para verificar que la estructura de dichas tarifas se ajusta a la establecida en el presente PPP y la transparencia de las tarifas y de los conceptos que se facturan.
 - c) Detalle de los medios humanos asignados al servicio.
 - d) Situación e inventario de los equipos materiales e instalaciones destinadas a la prestación del servicio.
 - e) Certificación de los seguros y la provisión de las garantías indicadas en el presente PPP.
 - f) Certificaciones de estar al corriente de pago de las obligaciones fiscales y de la Seguridad Social.

b. Información detallada sobre los servicios prestados

1. Información con frecuencia trimestral que permita evaluar el cumplimiento de los indicadores de calidad y productividad:
 - a) Disponibilidad de los medios humanos y materiales.
 - b) Tiempo medio de retraso[†].
 - c) Impuntualidad[†] en el inicio de los servicios.
 - d) Listado de servicios no atendidos, indicando el número de escala y el motivo.
 - e) Listado de operaciones en las que se hayan producido accidentes laborales que sean considerados graves por la Inspección de Trabajo, indicando número de escala y descripción del accidente[†].
 - f) Listado de las operaciones en las que se hayan producido incidentes[†] en la prestación del servicio y descripción del incidente[†].
 - g) Listado de reclamaciones[†] y quejas[†] por prestación deficiente del servicio, así como el tiempo medio de respuesta a las mismas.

2. El prestador deberá cumplimentar documentalmente un registro informatizado con datos de los servicios que presta a los buques y ponerlo a disposición de la Autoridad Portuaria. Cuando el acceso a este registro no sea continuo, se facilitará con frecuencia mensual. Este Registro deberá contener los siguientes datos:
 - a) Número de escala asignado por la Autoridad Portuaria.
 - b) Tipo de servicio prestado (embarque/desembarque de pasajeros[†], carga/descarga de equipajes facturados, carga/descarga de vehículos[†] en régimen de pasaje).
 - c) Medios utilizados.
 - d) Fecha y hora solicitada de inicio de prestación del servicio.
 - e) Fecha y hora reales de la prestación, inicio y fin de la misma.
 - f) Causa o causas de retraso[†] en iniciarse el servicio, si se ha producido.
 - g) Nombre y bandera del buque.
 - h) Número de pasajeros[†] embarcados, desembarcados y en tránsito.
 - i) Número de pasajeros[†] embarcados y/o desembarcados con equipaje facturado.
 - j) Número y tipo de vehículos[†] embarcados y/o desembarcados.
 - k) Incidencias acaecidas durante la prestación del servicio.
 - l) Cantidad que correspondería facturar por aplicación de las tarifas publicadas del prestador.
 - m) Cualquier otra información que el prestador considere relevante indicar.
 3. La documentación soporte del contenido del registro estará disponible para su consulta por parte de la Autoridad Portuaria durante un periodo mínimo de 5 años.
 4. Las quejas[†] o reclamaciones presentadas al prestador deberán ser trasladadas de forma inmediata a la Autoridad Portuaria, donde se tramitarán de acuerdo con las normas y procedimientos aplicables a su naturaleza.
- c. Separación contable**
1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 122 del TRLPEMM, las cuentas anuales de la empresa deberán contar con una estricta separación contable entre el servicio portuario al pasaje y otras actividades que pudiera desarrollar el prestador.
 2. La Memoria de las cuentas deberá reflejar por separado la contabilidad de la actividad del servicio portuario al pasaje en el puerto, incluyendo en dicha Memoria una cuenta de pérdidas y ganancias y un estado del capital empleado correspondientes a esta actividad de forma separada a la de otras actividades de la empresa prestadora.
 3. La no presentación de esta información llevará aparejada la penalización descrita en la Prescripción 22ª.
- d. Otro tipo de información**
1. Se deberán presentar las certificaciones de servicios relacionadas con el servicio portuario al pasaje emitidas por una sociedad debidamente acreditada conforme a la Norma ISO/IEC 17065 y la certificación ISO 14000 o EMAS, en el momento de la primera certificación y en cada renovación.
 2. El prestador del servicio pondrá a disposición de la Autoridad Portuaria los informes anuales de las auditorías externas realizados sobre sus sistemas de gestión ambiental y de calidad. Dichos informes deberán incluir, entre otros, las posibles no conformidades detectadas en el cumplimiento de la normativa ambiental y estándares de calidad que le sean de aplicación.

3. Cualquier modificación en la composición accionarial o de socios del titular de la licencia deberá ser notificada a la Autoridad Portuaria en cuanto esta se produzca, o se tenga conocimiento de que se va a producir, a efectos de poder comprobar el cumplimiento de lo establecido en el artículo 121 del TRLPEMM y en las Prescripciones 10ª y 17ª.
 4. Cualquier inversión de capital en otras sociedades titulares de licencias de este mismo servicio en esta Autoridad Portuaria deberá ser notificada de forma inmediata.
 5. Cuando sea solicitado de forma expresa por la Autoridad Portuaria se le deberá trasladar la información relativa a la estructura de costes del servicio, con suficiente separación conceptual que permita la valoración del coste del mismo y la valoración de cada uno de sus componentes. En concreto, se deberán detallar y justificar, al menos, las siguientes partidas:
 - a) Para los medios materiales que no sean propios, los importes de los alquileres.
 - b) Para los medios materiales que sean propios, la cuantía de inversión, así como de amortización anual y los costes financieros.
 - c) Los gastos de personal.
 - d) Los importes correspondientes a consumos.
 - e) Los importes dedicados a mantenimiento preventivo y correctivo.
 - f) Los importes de las pólizas de seguro.
 - g) Otros costes de explotación.
 6. Cualquier modificación que afecte a cualquiera de los siguientes planes propios del prestador o a los planes de la Autoridad Portuaria en los que se integra deberá ser notificada en cuanto se produzca:
 - a) Plan de organización de los servicios.
 - b) Plan de medidas de emergencia.
 - c) Plan de prevención de riesgos laborales.
- e. Facultad de control e inspección**
1. La Autoridad Portuaria podrá inspeccionar en todo momento los medios adscritos a la prestación del servicio, así como comprobar su correcto funcionamiento y podrá verificar el cumplimiento de todas y cada una de las condiciones de la licencia otorgada.
 2. El prestador facilitará el acceso al registro contemplado en el apartado b) de esta Prescripción a la Autoridad Portuaria en cualquier momento que esta lo requiera.
- f. Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios**
1. Toda la información suministrada por el prestador podrá ser remitida a Puertos del Estado para que sirva de base en la elaboración del *Informe Anual de Competitividad* a partir del análisis y las conclusiones del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios con arreglo a lo previsto en el artículo 123 del TRLPEMM.
- g. Confidencialidad**
1. La Autoridad Portuaria respetará el carácter confidencial de la información delicada a efectos comerciales que le sea facilitada.

Prescripción 20ª: Responsabilidades del prestador del servicio

a. Ante sus trabajadores

1. El titular de la licencia se mantendrá al corriente del cumplimiento de las obligaciones fiscales, laborales y de seguridad social durante todo el periodo de duración de la licencia.
 2. En cumplimiento de lo establecido en el apartado a) del artículo 113.8 del TRLPEMM, la licencia incluirá la siguiente cláusula que establecerá de forma expresa que: *“la Autoridad Portuaria no responderá en ningún caso de las obligaciones de cualquier naturaleza que correspondan al prestador del servicio frente a sus trabajadores, especialmente las que se refieran a relaciones laborales, salario, prevención de riesgos o seguridad social”*.
- b. Ante usuarios y terceros**
1. En cumplimiento de lo establecido en el apartado b) del artículo 113.8 del TRLPEMM, la licencia incluirá la siguiente cláusula que establecerá de forma expresa que: *“será obligación del prestador, indemnizar todos los daños y perjuicios que se causen a terceros como consecuencia de la prestación del servicio objeto de la licencia. Cuando tales daños y perjuicios hayan sido ocasionados como consecuencia inmediata y directa de una orden de la Administración, será esta responsable dentro de los límites señalados en las leyes”*.
- c. Cobertura de riesgos. Seguro de Responsabilidad Civil**
1. Antes de comenzar la actividad, la empresa prestadora deberá suscribir un seguro de responsabilidad civil que cubra los posibles daños causados durante la prestación del servicio portuario cuya responsabilidad recaiga sobre el prestador, así como las indemnizaciones por riesgos profesionales. La cuantía de dicho seguro debe ser la que el prestador estime suficiente para cubrir los riesgos propios de la prestación del servicio y será, en todo caso, igual o superior a 1.000.000 € por cada siniestro. Esta cantidad se actualizará cada cinco años por la Autoridad Portuaria conforme a la variación del IPC.
 2. Asimismo, el prestador deberá establecer las garantías medioambientales que se deriven de la evaluación de riesgos realizada, conforme a lo establecido en la Ley de Responsabilidad Medioambiental por alguno de los medios establecidos en dicha Ley. Esta garantía podrá estar incluida en el seguro de responsabilidad civil.

Prescripción 21ª: Garantías

1. A fin de garantizar el cumplimiento de las obligaciones derivadas de estas Prescripciones Particulares, de las sanciones que pudieran imponerse y de los daños y perjuicios que pudieran producirse, así como el cumplimiento de la cláusula de preaviso definida en el párrafo b.6 de la Prescripción 5ª en caso de renuncia a la licencia o en caso de abandono indebido del servicio, el prestador deberá constituir, antes de iniciar su actividad, una garantía a favor del Presidente de la Autoridad Portuaria, cuya cuantía será de al menos DOS MILLONES DE EUROS (2.000.000 €).
2. La garantía se constituirá en metálico, o mediante aval bancario o de compañía de seguros, conforme al modelo que apruebe la Autoridad Portuaria. La garantía, que será solidaria, podrá ser otorgada por persona o entidad distinta del titular de la licencia, entendiéndose, en todo caso, que la garantía queda sujeta a las mismas responsabilidades que si fuese constituida por él mismo y sin que puedan utilizarse los beneficios de excusión, división y orden.
3. Las garantías anteriores se actualizarán cada cinco años por la Autoridad Portuaria, conforme a la evolución acumulada del IPC general.

4. La constitución de la garantía no supone en ningún caso que la responsabilidad del titular de la licencia quede limitada a su importe.
5. Extinguida la licencia, conforme a los supuestos previstos en estas Prescripciones Particulares, se llevará a cabo la devolución de la garantía o su cancelación, una vez satisfecho el pago de las obligaciones pendientes con la Autoridad Portuaria y siempre que no proceda la pérdida total o parcial de la misma por responsabilidades en que hubiera incurrido el prestador del servicio o las penalizaciones o sanciones que le hubieran sido impuestas y no hayan sido abonadas.
6. El incumplimiento de las obligaciones económicas y de las condiciones establecidas en este PPP por parte del prestador permitirá la ejecución o disposición inmediata de la garantía constituida.
7. Cuando, por aplicación de lo dispuesto en los párrafos anteriores, la Autoridad Portuaria tuviese que hacer uso de la garantía, total o parcialmente, el prestador vendrá obligado a reponerla o complementarla en el plazo de 1 MES, contado desde el acto de disposición. Si el interesado no restituyese o completase la garantía en el referido plazo, la Autoridad Portuaria podrá extinguir la licencia, así como emprender las acciones legales que considere oportunas.

Prescripción 22ª: Penalizaciones y régimen sancionador

a. Penalizaciones

1. Para garantizar un correcto cumplimiento de estas Prescripciones y, sin perjuicio de la sanción o de la reclamación[†] de daños y perjuicios a que hubiere lugar y de otros derechos y acciones que correspondan a la Autoridad Portuaria, esta podrá imponer penalizaciones por incumplimiento de las condiciones establecidas en este PPP y de los indicadores de productividad, rendimiento y calidad expuestos en el presente PPP, siempre que tal incumplimiento no sea sancionado como infracción conforme al régimen sancionador del TRLPMM.
2. A continuación, se detallan las penalizaciones que se aplicarán como consecuencia del incumplimiento de los siguientes indicadores:
 - a) Disponibilidad de los medios humanos y materiales: se establecerá una penalización de 3.000 euros por cada periodo de incumplimiento.
 - b) Tiempo de retraso medio: se establece una penalización de 1.000 euros por cada periodo de incumplimiento.
 - c) Impuntualidad[†]: se establecerá una penalización de 3.000 euros por cada periodo de incumplimiento.
 - d) Incidentalidad: se establecerá una penalización de 2.000 euros por cada periodo de incumplimiento.
 - e) Quejas y reclamaciones: se establecerá una penalización de 2.000 euros por cada periodo de incumplimiento.
 - f) Tiempo medio de respuesta a reclamaciones: se establecerá una penalización de 2.000 euros por cada periodo de incumplimiento.
3. Por renuncia a la licencia incumpliendo el plazo de preaviso establecido en el párrafo b.6 de la Prescripción 5ª, abandono del servicio o extinción de la licencia por alguna de las causas indicadas en el párrafo 2 de la Prescripción 9ª, salvo las contempladas en los puntos g) y q), así como en los puntos s) y t) cuando la causa no sea achacable al titular de la licencia, se establece una penalización por el total de la garantía establecida en este PPP.

4. Por el incumplimiento de los plazos señalados en los distintos apartados del presente PPP se establecerá una penalización de 200-500 euros por cada día de retraso en cada uno de los documentos que el prestador está obligado a suministrar a la Autoridad Portuaria.
5. Además, se establece una penalización de 3.000 euros anuales por no incorporar en la Memoria de las cuentas anuales la separación contable cuando sea exigible con el detalle que se indica en la Prescripción 19ª.
6. Las penalizaciones anteriores se actualizarán cada cinco años conforme a la variación acumulada del IPC general nacional.
7. Estas penalizaciones solo serán de aplicación cuando los incumplimientos sean imputables al prestador del servicio, previa audiencia al mismo y mediante la correspondiente resolución motivada, y darán derecho a la Autoridad Portuaria a la incautación de la cantidad correspondiente de la garantía, la cual deberá ser repuesta por el prestador en el plazo indicado en este PPP.
8. Las penalizaciones referidas no excluyen las indemnizaciones a las que puedan tener derecho la Autoridad Portuaria, los usuarios o terceros, por los daños o perjuicios ocasionados por el prestador del servicio, ni la revocación de la licencia de acuerdo con lo establecido en las prescripciones de este PPP.

b. Régimen sancionador

1. Este PPP se ajusta en materia de infracciones y sanciones al Título IV, Régimen sancionador, del TRLPEMM, y en especial al artículo 306.2.a) en relación a las infracciones leves, al 307.5 en lo que se refiere a infracciones graves y al artículo 308.5 referido a las muy graves.
2. Las sanciones estarán a lo dispuesto en el Capítulo II del TRLPEMM en sus artículos 312 y 313.
3. A efectos de imposición de sanciones, recurso y suspensiones cautelares de las posibles sanciones, se regirá por las reglas de procedimiento administrativo común, siendo susceptibles de ser recurridas ante la jurisdicción contencioso-administrativa competente.
4. En el caso de incumplimiento del Reglamento UE 2017/352 se aplicarán las sanciones que corresponda conforme al régimen sancionador establecido en la prescripción 28 en cumplimiento del artículo 19 de dicho Reglamento.

SECCIÓN V: REGIMEN ECONÓMICO DEL SERVICIO

Prescripción 23ª: Estructura tarifaria, tarifas máximas y criterios de actualización y revisión

a. Estructura tarifaria

1. Las tarifas por la prestación del servicio al pasaje, comprenden todos los costes que ocasiona su prestación, tanto de medios humanos como de medios materiales, amortizaciones, consumos, mantenimiento, costes de información y colaboración con la Autoridad Portuaria en los términos establecidos en estas prescripciones, forma de prestar el servicio con todas las exigencias establecidas en las mismas y en las que determine el Reglamento de Explotación y Policía y en las Ordenanzas Portuarias del Puerto de Tarifa así como gastos de cualquier índole. Igualmente se incluirán en las tarifas los costes ocasionados por las obligaciones de servicio público que se imponen al titular de la licencia.
2. Las tarifas del servicio no contendrán sobrecostes o costes diferenciados para los usuarios en función del día y hora en que tiene lugar la prestación.
3. La estructura tarifaria estará compuesta por:
 - i. Una tarifa por servicio de embarque y desembarque de pasajeros incluyendo su equipaje acompañado (de mano). Se cobrará por pasajero embarcado y desembarcado.
 - ii. Una tarifa correspondiente a carga y descarga de vehículos automóviles en régimen de pasaje. Se cobrará por cada vehículo automóvil embarcado y desembarcado.
 - iii. Una tarifa correspondiente a carga y descarga de motos, remolques y vehículos de dos ruedas en régimen de pasaje. Se cobrará por cada moto, remolque y vehículo de dos ruedas embarcado y desembarcado.
 - iv. Una tarifa correspondiente a carga y descarga de vehículos de transporte colectivo en régimen de pasaje. Se cobrará por cada vehículo de transporte colectivo embarcado y desembarcado.

b. Tarifas máximas

1. Al estar limitado el número de prestadores, una vez que el Consejo de Administración apruebe el presente Pliego de Prescripciones Particulares, serán de aplicación las siguientes tarifas máximas. No obstante, en el caso de que en su oferta el licenciatario haya propuesto unas tarifas máximas inferiores a las establecidas en este apartado, serán aplicables las tarifas máximas ofertadas.
2. La Autoridad Portuaria controlará la transparencia de las tarifas y los conceptos que se facturen.
3. Tarifas máximas:

Embarque y desembarque de Pasajero y equipaje acompañado:

Como máximo, **2,60 €** por cada pasajero embarcado y desembarcado para un tráfico inicial de 800.000 pasajeros.

El licitador podrá establecer una facturación mínima, como máximo, de 50 pasajeros embarcados o desembarcados por escala, atraque y buque.

Carga y descarga de Automóviles en régimen de pasaje:

Como máximo, **4,50 €** por cada automóvil cargado y descargado para un tráfico inicial 98.500 automóviles.

El licitador podrá establecer una facturación mínima, como máximo, de 20 automóviles cargados o descargados.

Carga y descarga de Motos, remolques y vehículos de dos ruedas en régimen de pasaje:

Como máximo, **2,60 €** por cada moto, remolque y vehículo de dos ruedas cargado y descargado para un tráfico inicial de 4.750 motos, remolques y vehículos de dos ruedas.

Carga y descarga de Vehículos de transporte colectivo en régimen de pasaje:

Como máximo, **5,50 €** por cada vehículo de transporte colectivo cargado y descargado para un tráfico inicial de 670 vehículos de transporte colectivo.

En resumen:

	TARIFA MÁXIMA (T0)	TRÁFICO INICIAL (TR 0)
PASAJERO	2,60 €	800.000
AUTOMÓVIL	4,50 €	98.500
MOTOS, REMOLQUE, VEH. DOS RUEDAS	2,60 €	4.750
VEHÍCULOS TRANSPORTE COLECTIVO	5,50 €	670

4. Aplicación de las tarifas máximas:

En el Anexo IX se establecen diferentes tablas de tarifas máximas, cada una de ellas correspondiente a diferentes tramos de pasajeros y vehículos acumulados en un año.

Durante los primeros meses de vigencia de la licencia y hasta el 15 de enero siguiente a dicho período, se aplicará las tarifas máximas T0, recogida en el apartado 3 anterior. A partir de dicho plazo, cada quince de enero se adoptará el cuadro de tarifas que corresponda en función del número de pasajeros o vehículos acumulados en el año natural anterior.

En el caso de que el incremento o decremento del número de pasajeros o vehículos del año anterior sea superior al 50% del tráfico inicial considerado (TR 0), se realizará una revisión extraordinaria de las tarifas máximas conforme a lo establecido en el

apartado d de esta Prescripción, debiendo aplicarse las tarifas del ejercicio natural anterior mientras se tramita la revisión extraordinaria.

5. Estas tarifas estarán sujetas a recargos y reducciones, cuando se cumplan las siguientes condiciones:
 - i. El retraso, por razones imputables a la naviera, en el inicio de la actividad de descarga del buque debido a la demora en la finalización de la operación de atraque, o en las actividades de carga debido al retraso en la disposición del mismo para la realización de estas tareas, superior a treinta minutos para iniciar el servicio que no fuera precedido con una anticipación de aviso de dos horas, dará derecho al titular de la licencia a incrementar el total del importe de las tarifas en un 20% por media hora o fracción de retraso, hasta un incremento máximo por este concepto del 100%.
 - ii. La cancelación de la solicitud de prestación del servicio con una antelación superior a dos horas de la hora solicitada, no dará lugar a percibir ningún importe al titular de la licencia.
 - iii. Si la cancelación se produce con una antelación inferior a las dos horas, podrá facturar como máximo el 50% de la facturación mínima por escala (50 pasajeros y/o 20 automóviles).
 - iv. El retraso, por razones imputables al titular de la licencia, de más de quince minutos en el inicio de la prestación del servicio desde la notificación al prestador de que el buque se encuentra en disposición de iniciar el embarque o el desembarque, dará lugar a la reducción del 50% del importe por todos los conceptos que afectan a la prestación del servicio. Si el retraso es superior a treinta minutos, la reducción será del 75% del importe total.
 - v. Los recargos y reducciones no serán de aplicación cuando se deban a causas fortuitas o de fuerza mayor certificadas por la Autoridad Portuaria o por la Autoridad Marítima en lo que afecte a la seguridad marítima.
 - vi. Estas reducciones serán también de aplicación si el retraso se produce en cualquier fase del proceso de carga o descarga o por otras circunstancias.
6. Estos precios son aplicables a cualquier horario y día de la semana de prestación del servicio, incluso festivos y nocturnos.

c. Criterios de actualización de tarifas máximas

1. La Autoridad Portuaria actualizará con la periodicidad indicada en el párrafo b.4 las tarifas máximas como consecuencia exclusivamente de las variaciones de costes que se hayan podido producir conforme a los criterios indicados en este apartado.
2. Conforme a lo establecido en la Ley 2/2015, de desindexación de la economía española y en el Real Decreto 55/2017 que la desarrolla, estas actualizaciones tendrán carácter de *revisión periódica no predeterminada*.
3. Para la realización de estas actualizaciones, se tendrán en cuenta los siguientes índices de variación de precios objetivos y públicos de los elementos de coste más significativos del servicio (ver Anexo VII) para indicaciones sobre la ubicación de los datos):

Índice de variación del precio del coste laboral:

- i. Con base en los datos publicados por el INE en su apartado “52.- Almacenamiento y actividades anexas al transporte” considerando la media

de los últimos 4 trimestres respecto de la media de los trimestres 5 a 8 anteriores

ii. El incremento repercutible por los costes de mano de obra no podrá ser mayor del incremento experimentado por la retribución del personal al servicio del sector público, conforme a las Leyes de Presupuestos Generales del Estado

4. Todos los índices de precios que se utilicen se corregirán excluyendo las variaciones impositivas, en el caso de que existan.
5. En el caso de que no se emplee esta metodología de actualización, la actualización de las tarifas máximas se considerará *revisión extraordinaria*, realizándose con idénticos trámites que los seguidos para la aprobación de este PPP.
6. En cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto 55/2017, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de desindexación de la economía española, el expediente de actualización de tarifas máximas debe incluir una memoria justificativa para cuya elaboración el prestador deberá aportar a la Autoridad Portuaria la información necesaria.

d. Revisión extraordinaria

1. De acuerdo con lo previsto en el artículo 113.2 del TRLPEMM, la revisión extraordinaria de la estructura tarifaria o de las tarifas máximas previstas en el apartado b. de esta Prescripción, distinta de la actualización regulada en el apartado anterior, solo se realizará con carácter excepcional, en el caso de que se produzcan modificaciones sustanciales que alteren de forma significativa las condiciones de prestación del servicio.
2. La revisión tendrá carácter de *revisión no periódica* según la definición del artículo 2 de la Ley 2/2015, de desindexación de la economía española. En cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto 55/2017, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de desindexación de la economía española en el expediente de modificación del PPP se incluirá una memoria que contendrá, al menos, lo exigido en el artículo 12 del Real Decreto y en la disposición adicional primera, según se trate de una revisión motivada por variación de costes o por variación de la demanda, incluyendo el estudio económico financiero completo en el que se tenga en cuenta, según el caso las variaciones de los diferentes elementos que integran el coste del servicio, así como las variaciones experimentadas por la demanda.
3. De acuerdo con lo previsto en la Prescripción 19ª, cuando se proceda a realizar una revisión extraordinaria, el prestador deberá facilitar a la Autoridad Portuaria, cuando ésta se lo solicite, la estructura de sus costes, reflejando los elementos de coste, atendiendo a criterios económicos, necesarios para poder determinar de manera razonable el coste real del servicio con el desglose mínimo establecido en el párrafo d.5 de la Prescripción 19.
4. Al tratarse de una modificación de las condiciones establecidas en estas Prescripciones Particulares, ésta se realizará con idénticos trámites que los seguidos para su aprobación.

Prescripción 24ª: Tarifas por intervención en situaciones de emergencias, operaciones de salvamento, extinción de incendios o lucha contra la contaminación

1. Las intervenciones directas en respuesta a solicitudes de la Autoridad Portuaria y/o de la Autoridad Marítima en lo que afecta a la seguridad marítima en la zona de servicio, en control y prevención de emergencias, operaciones de salvamento, lucha contra incendios o lucha contra la contaminación y, en general, las actividades que ocasionen costes puntuales identificables darán lugar al devengo de las siguientes tarifas máximas:

- a. por operario o grupo de operarios: 20 € /hora de operario.

2. No se considera incluido el coste de los productos consumibles que se pudieran utilizar, los cuales se abonarán al precio de reposición debidamente justificado por el prestador.

3. El titular de la licencia tendrá la obligación de participar como máximo en dos ejercicios de prácticas o simulacros por año sin percepción de remuneración. La participación en ejercicios de prácticas o simulacros superiores a dos anuales, dará derecho a una compensación valorada según las tarifas anteriores.

Prescripción 25ª: Tasas y tarifas portuarias

1. El titular de la licencia para la prestación del servicio portuario al pasaje está obligado a la satisfacción de las siguientes tasas:

a. Tasa de actividad

1. La cuota íntegra de la tasa se calculará aplicando a la base imponible el tipo de gravamen de acuerdo con lo siguiente:

- a) La base imponible será el número de pasajero y vehículos[†] en régimen de pasaje embarcados y desembarcados.
- b) El tipo de gravamen, de acuerdo con los criterios y límites establecidos en el artículo 188.b) del TRLPEMM, será de:
 - 0,02 € por pasajero.
 - 0,05 € por automóvil.
 - 0,10 € por autocar y vehículo de transporte colectivo.
 - 0,05 € por motocicleta, vehículo de dos ruedas y vehículos similares, incluidos elementos remolcados en régimen de pasaje.
- c) El tipo de gravamen se actualizará anualmente conforme a lo establecido en el artículo 190 del TRLPEMM
- d) La base imponible y el tipo de gravamen asociado a la misma se establecerá en la licencia y no será revisable salvo por lo indicado en el punto c) anterior o por modificación de este PPP

2. El abono de las tasas se realizará de forma trimestral.

3. De acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 188.b) del TRLPEMM, la cuota íntegra anual de la tasa de actividad no podrá exceder del mayor de los siguientes valores:

- a) El 100% de la cuota líquida anual de la tasa de ocupación en los supuestos de ocupación de dominio público
- b) La cantidad resultante de aplicar al volumen de pasajeros o de vehículos el tipo de gravamen correspondiente a cada uno de estos tráficos, teniendo en cuenta la actualización anual de los tipos de gravamen prevista en el artículo 188 del TRLPEMM

- c) El 6% del importe neto anual de la cifra de negocio o, en su defecto, del volumen de negocio desarrollado en el puerto al amparo de la licencia
- 4. En cuanto al límite inferior, la cuota íntegra anual de la tasa de actividad no será inferior al mayor de los siguientes valores:
 - a) Cuando exista ocupación de dominio público, el 20% de la cuota líquida anual de la tasa de ocupación correspondiente a los valores de los terrenos y de las aguas ocupadas
 - b) El 1% del importe neto anual de la cifra de negocio o, en su defecto, del volumen de negocio desarrollado en el puerto al amparo de la licencia
- 5. Al finalizar cada ejercicio, el titular de la licencia facilitará el importe neto anual de la cifra de negocio y la cuantía real de la base imponible (nº de pasajeros y vehículos embarcados y desembarcados), correspondiente a la prestación del servicio objeto de la licencia, que servirá de base para la regularización de la cuota íntegra anual. Este volumen de negocio deberá ser acreditado adecuadamente mediante la presentación de las cuentas anuales. Tras la aprobación definitiva de las cuentas anuales y su presentación a la Autoridad Portuaria, esta regularizará de forma definitiva la cuota íntegra anual del ejercicio correspondiente.
- 6. A solicitud del prestador y previa acreditación del cumplimiento de las condiciones exigidas, se aplicarán las posibles bonificaciones previstas en el artículo 245 del TRLPEMM.
- b. Tasa de ocupación
 - 1. En el caso de que se solicite por el prestador una concesión o autorización vinculada al servicio portuario otorgado para la instalación de oficinas, vestuarios, almacenes, etc., este deberá abonar la tasa de ocupación de dominio público correspondiente de acuerdo con lo establecido en el título de dicha concesión o autorización y en los artículos 173 a 182 del TRLPEMM.
- c. Tarifas a abonar al titular de la concesión o autorización
 - 2. En el caso de prestación del servicio en una superficie o estación marítima de pasajeros otorgada en concesión o autorización, con cuyo titular el prestador ha formalizado un contrato, el titular de la licencia deberá abonar las tarifas por el uso de las instalaciones establecidas en dicho contrato
- d. Tarifas a abonar a la Autoridad Portuaria
 - 1. Por suministros: Serán por cuenta del titular de la licencia los consumos de agua y electricidad, así como cualquier otro suministro consumido.
 - 2. Por utilización de equipos: En el caso excepcional de que la Autoridad Portuaria ponga a disposición equipos de control (arcos de detección de metales para pasajeros[†] y equipos de exploración de equipajes de mano), carros portaequipajes u otros equipos como servicio comercial sujeto al abono de las tarifas que sean aprobadas por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria.
 - 3. Por cualquier otro servicio comercial: El titular de la licencia deberá abonar todos los servicios comerciales solicitados a la Autoridad Portuaria.

Prescripción 26ª: Suspensión temporal del servicio a un usuario

- 1. EL prestador del servicio podrá suspender temporalmente la prestación del mismo a un usuario cuando haya transcurrido al menos un periodo de un mes desde que se le haya requerido fehacientemente el pago de las tarifas, sin que el mismo se haya hecho efectivo

o haya sido garantizado específica y suficientemente. A estos efectos, el requerimiento se practicará por parte del prestador acreedor por cualquier medio que permita tener constancia del acto de recepción y su fecha por parte del usuario.

- 2- La suspensión del servicio por impago solo podrá ejercerse previa autorización de la Autoridad Portuaria y siempre que no lo impidan razones de seguridad.
3. Cuando la prestación del servicio haya sido suspendida a un usuario, dicha suspensión deberá ser levantada cuando sea requerido por la Autoridad Portuaria por motivos de seguridad debidamente motivados.
4. La Autoridad Portuaria resolverá sobre la suspensión en el plazo máximo de 15 días desde la solicitud del prestador y podrá acordar, hasta la resolución que dictamine la suspensión del servicio, la constitución por el usuario de un depósito previo y específico que garantice la cuantía de las tarifas a devengar.
5. La posibilidad de suspensión deberá ser objeto de publicidad, de modo que el usuario haya podido tener acceso a esta información.
6. Una vez realizado el pago de lo adeudado por el usuario suspendido del servicio, este se reanudará en condiciones de normalidad.

SECCION VI. ENTRADA EN VIGOR

Prescripción 27ª: Entrada en vigor de estas prescripciones particulares.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 113.5 del TRLPEMM, este pliego de prescripciones particulares será de aplicación a partir de su publicación en el BOE.

Prescripción 28ª: Reclamaciones y recursos

1. Cualquier interesado podrá presentar las reclamaciones que considere conforme al procedimiento de tramitación de reclamaciones que se determine.

2. Contra el presente Pliego se podrán interponer las acciones legales oportunas de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente. Si el órgano al que se recurre no tiene carácter jurisdiccional, éste motivará por escrito sus decisiones

3. Conforme a lo establecido en el artículo 16.7 del Reglamento (EU) 2017/352, el procedimiento para la tramitación de las reclamaciones y recursos por supuestos incumplimientos de dicho Reglamento será el procedimiento contencioso-administrativo regulado por la Ley 29/1998 de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa. Las autoridades competentes para resolver dichas reclamaciones son los órganos jurisdiccionales del orden contencioso administrativo.

Las reclamaciones y recursos a las que se refiere el párrafo anterior serán las relativas a:

- a) Requisitos de acceso
- b) Limitaciones del número de prestadores
- c) Obligaciones de servicio público
- d) Restricciones relacionadas con operadores internos

4. Las reclamaciones relacionadas con la transparencia en las tarifas por la prestación del servicio portuario deberán presentarse ante los siguientes organismos:

- a) Autoridad Portuaria:
 - i. Cualquier reclamación relativa a las tarifas por la prestación del servicio portuario cobradas por cualquier prestador cuando no exista competencia efectiva.
 - ii. Cualquier reclamación relativa a las tarifas por la prestación del servicio portuario cobradas por cualquier prestador cuando exista limitación del número de prestadores y dicha limitación sea necesaria para que no se produzca el incumplimiento de las obligaciones de servicio público.
 - iii. Cualquier reclamación relativa a las tarifas por la prestación del servicio portuario cobradas por cualquier prestador en virtud de una obligación de servicio público.
- b) Puertos del Estado:
 - a. Cualquier reclamación relativa las tarifas por la prestación del servicio portuario cobradas por la Autoridad Portuaria cuando actúa como operador interno.
- c) Tribunal económico-administrativo
 - a. Recursos frente a resoluciones de Puertos del Estado motivadas por reclamaciones relativas a las tarifas por la prestación del servicio portuario cobradas por la Autoridad Portuaria cuando actúa como operador interno.

5. El régimen sancionador aplicable a los incumplimientos del presente pliego será el establecido en el TRLPEMM.

ANEXO I: GLOSARIO

Accidente: se entiende por accidente todo suceso o acontecimiento repentino y sobrevenido por causa u ocasión de la actividad propia del prestador que causa daños a personas, equipos, materiales, otros buques o infraestructuras portuarias o medioambiente.

Centro de Control: Centro desde el que se presta el servicio general de ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo portuario.

Congestión: porcentaje de servicios no prestados o iniciados con retraso por estar todos los medios ocupados en la prestación de otros servicios o no haber suficientes medios libres de servicio para la maniobra solicitada.

Disponibilidad: Posibilidad de prestar el servicio a la hora correspondiente según la solicitud. La falta de disponibilidad es debida, esencialmente, a la congestión[†] de medios mínimos o a que estos estén fuera de servicio por avería o por operaciones de mantenimiento preventivo sobre los mismos.

Equipaje: Conjunto de maletas, valijas, bolsos y demás bultos donde los pasajeros trasladan lo necesario para sus viajes.

Estación Marítima: Instalación destinada a facilitar el acceso de los pasajeros[†] y sus equipajes y de vehículos[†] en régimen de pasaje. Desde tierra a los buques y desde éstos a tierra, que puede incluir superficies anejas para el depósito de vehículos[†] en régimen de pasaje, así como edificios para el control y ordenación de pasajeros[†], vehículos[†] y equipajes y la prestación de servicios auxiliares.

Fondos propios: aquellos definidos como tales en el Plan General Contable aprobado por el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad. El **Patrimonio neto** son los Fondos Propios más las subvenciones, donaciones y legados que se contabilicen como pasivo no exigible.

Fuerza mayor: todo acontecimiento imprevisible y excepcional, independiente de la voluntad del prestador del servicio y de la Autoridad Portuaria, que no es imputable a una falta o negligencia del prestador y que no hubiera podido evitarse aplicando la mayor diligencia posible, y que impide llevar a cabo la prestación del servicio.

Impuntualidad: grado de incumplimiento del prestador respecto de la hora en que debería comenzar la prestación del servicio, de acuerdo con las previsiones del PPP.

Incidente: todo suceso o acontecimiento repentino y sobrevenido por causa u ocasión de la actividad propia del prestador, con potencial de ser un accidente, pero que no causa daños a personas, equipos, materiales, otros buques o infraestructuras portuarias o medioambiente

Pasajero: Persona que viaja a bordo de un buque, que no tenga la condición de tripulante, incluidos los conductores de elementos de transporte sujetos a la tasa de mercancía.

Queja: Expresión de insatisfacción hecha al licenciatario respecto de sus medios o prestación de servicios.

Reclamación: Expresión de insatisfacción hecha al licenciatario respecto de sus medios o prestación de servicios, pero que pide o pretende algún tipo de compensación.

Retraso: tiempo transcurrido desde la hora programada para el comienzo del servicio hasta que el prestador tiene dispuestos todos los medios necesarios, humanos y materiales, en el lugar requerido y están en condiciones de iniciar el servicio.

Tiempo de respuesta: Aquel que necesita como máximo el prestador del servicio para disponer de todos los medios necesarios, humanos y materiales, en el lugar requerido y en condiciones de iniciar el servicio.

Tiempo de retraso medio: promedio de los retrasos producidos en el inicio de los servicios por causas imputables al prestador.

Vehículo: Medio de locomoción (motorizado) que permite el transporte de mercancías o de personas.

ANEXO II: DOCUMENTACIÓN A PRESENTAR JUNTO A LA SOLICITUD DE UNA LICENCIA

Al estar limitado el número de prestadores a un solo prestador, la licencia para la prestación del servicio portuario al pasaje se adjudicará mediante concurso. En este caso, la documentación a presentar incluirá, además de la que se pueda establecer en el Pliego de Bases del concurso, la siguiente:

D. De carácter administrativo

1. Documentación acreditativa de la **capacidad de obrar** del solicitante:

Si se trata de una persona física, documento nacional de identidad o, en el supuesto de ciudadanos extranjeros, el documento equivalente.

Las personas jurídicas mediante la presentación de la escritura o documento de constitución, los estatutos o el acto fundacional, en los que conste su objeto social, las normas por las que se regula su actividad, debidamente inscritos, en su caso, en el registro público que corresponda, según el tipo de persona jurídica de que se trate.

Cuando se trate de empresarios no españoles que sean nacionales de Estados miembros de la Unión Europea, la capacidad de obrar se acreditará por su inscripción en el registro procedente de acuerdo con la legislación del Estado donde estén establecidos, o mediante la presentación de una declaración jurada o un certificado, en los términos que se establezcan en la normativa de desarrollo de la legislación de contratos del sector público. Los demás empresarios extranjeros, deberán acreditar su capacidad de obrar con informe de la Misión Diplomática Permanente de España en el Estado correspondiente o de la Oficina Consular en cuyo ámbito territorial radique el domicilio de la empresa.

Si los documentos aportados no están otorgados en España (por ser documentos que acrediten la existencia y personalidad de una entidad extranjera, su inscripción en el registro procedente, etc.), los mismos deben ir acompañados de traducción oficial al castellano realizada por un traductor jurado o a través de representaciones consulares o diplomáticas, y también deben ir acompañados de una certificación de autenticidad mediante copias legalizadas, por la representación diplomática correspondiente o mediante apostilla de La Haya.

2. Documentos que **acrediten la representación**. Los que comparezcan o firmen solicitudes en nombre de otros, deberán presentar poder bastante al efecto, en su caso, debidamente inscrito en el Registro Mercantil, acompañado del correspondiente certificado de su vigencia, y el documento nacional de identidad o, en el supuesto de ciudadanos extranjeros, el documento equivalente.
3. **Designación de un representante**, con facultades suficientes, a los efectos de establecer una comunicación regular con la Autoridad Portuaria.
4. Declaración de la **composición accionarial o de participaciones** en el momento de la solicitud. Cualquier cambio producido durante el procedimiento de tramitación de la licencia deberá ser puesto inmediatamente en conocimiento de la Autoridad Portuaria, de manera que quede constancia de la citada composición accionarial o de participaciones en la fecha de otorgamiento de la licencia.

5. Sendas certificaciones acreditativas del cumplimiento de las obligaciones de carácter **fiscal y laboral por la Administración Tributaria y de la Seguridad Social**.
6. Declaración responsable del cumplimiento de lo exigido en el artículo 121 del TRLPEMM sobre **incompatibilidades** y de no estar incurso en las causas establecidas en los artículos 71, 72 y 73 de la Subsección referida a las prohibiciones de contratar de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.
7. Declaración responsable de honorabilidad conforme al modelo adjunto en el Anexo VI.
8. Declaración responsable de cumplir y mantener a lo largo de la vigencia de la licencia, los requisitos y condiciones exigidas en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, el PPP y en la propia licencia.
9. Declaración responsable de disponer, y mantener a lo largo de la vigencia de la licencia, los **permisos, autorizaciones y licencias** legalmente exigibles para el ejercicio de la actividad.
10. Declaración de someterse a la jurisdicción de los Juzgados y Tribunales españoles de cualquier orden para todas las incidencias que, de modo directo o indirecto, pudieran surgir de la licencia concedida, con renuncia, en su caso, al fuero jurisdiccional extranjero que pudiera corresponder al solicitante. Los solicitantes españoles no deberán presentar tal declaración.
11. En el caso de que la prestación del servicio tenga que realizarse sobre una superficie o estación marítima de pasajeros en concesión o autorización, copia del contrato suscrito entre el titular de dicha concesión o autorización y el solicitante de licencia, de acuerdo con lo previsto en el artículo 116.3 del TRLPEMM.

B. De carácter económico-financiero

1. Documentación acreditativa de la **solvencia económico-financiera** del solicitante, de acuerdo con lo establecido en la Prescripción 11ª.
2. Declaración responsable de constituir, antes del inicio de la actividad, la garantía exigida en la Prescripción 21ª y de presentar la documentación acreditativa una vez constituida.
3. Declaración responsable de contratar, antes del inicio de la actividad, un **seguro de responsabilidad civil** que cubra los riesgos propios de la prestación del servicio por la cantidad mínima establecida en la Prescripción 20ª y de presentar la documentación acreditativa una vez contratado.
4. Declaración responsable de presentar, antes del inicio de la actividad, la documentación acreditativa de disponer de la garantía financiera medioambiental que en su caso resulte. Esta garantía podrá estar incluida en el seguro de responsabilidad civil.
5. Tarifas a aplicar por sus servicios incluyendo toda la información pertinente sobre los elementos que sirven de base para determinar la estructura y nivel de las mismas.

C. De carácter técnico

1. Declaración responsable de cumplir los niveles de calidad y rendimiento señalados en el PPP, así como de los ofrecidos de acuerdo con la propuesta de organización y procedimientos para la prestación del servicio, indicando parámetros objetivables y medibles de la calidad.
2. Declaración responsable de adoptar los procedimientos y medidas establecidos y a cumplir los pactos y normas que, en relación con la seguridad y salud de los trabajadores, se implanten dentro de la zona portuaria.
3. **Memoria del servicio** a que hace referencia la Prescripción 19ª, con descripción detallada de:
 - Plan de organización de los servicios en el que se describan las actividades que integran la prestación y se detallen la organización y procedimientos implicados, la asignación de recursos humanos, turnos de trabajo y plan de respuesta a emergencias.
 - Los sistemas para registrar las solicitudes, el desarrollo de las actividades, los incidentes y las reclamaciones de cada servicio.
 - El sistema de aseguramiento de la calidad, la seguridad y la protección del medio ambiente.
4. **Acreditación específica de disponer de los medios humanos y materiales** que se adscribirán al servicio con sujeción, en todo caso, a los requerimientos mínimos al efecto exigidos en este PPP. Se acreditará la cualificación profesional mediante certificados. Asimismo, se aportará copia de todos los certificados, seguros y homologaciones correspondientes del resto de equipos, en cumplimiento de la normativa vigente. En el supuesto de que los medios materiales adscritos al servicio no fueran propiedad de la empresa solicitante, se aportarán los contratos de arrendamiento correspondientes.
5. Declaración responsable de que los miembros del equipo humano dispondrán de la formación correspondiente a nivel operativo básico de lucha contra la contaminación en los plazos que se especifican en la Prescripción 11ª.
6. **Certificación del sistema de gestión de la calidad y del medioambiente** (para la calidad la ISO 9001, y para el medio ambiente la ISO 14001 o acreditaciones EMAS) o, en su defecto, compromiso de aportar dicha certificación en el plazo establecido en la Prescripción 13ª.
7. Antes del inicio de la actividad, el prestador deberá presentar a la Autoridad Portuaria los siguientes **planes**:
 - Plan de medidas de Emergencia de la empresa de acuerdo con lo previsto en la Prescripción 17ª y el inventario de medios, su localización, su permanencia, los horarios y demás requisitos para su integración en los planes de actuación en situaciones de emergencia de la Autoridad Portuaria de acuerdo con lo previsto en la Prescripción 12ª, así como en el protocolo frente a posibles vertidos.
 - Protocolo o, en su caso, Plan de Contingencia para posibles vertidos, tanto propios como para intervención a solicitud de la administración competente, que será incluido o integrado dentro del Plan Interior Marítimo de la Autoridad Portuaria.

- Plan de prevención de riesgos laborales.
- Plan de entrega de desechos, aceptado por los prestadores del servicio portuario de recepción de desechos que corresponda según el tipo de desechos.

D. De otro carácter

1. Comunicaciones informativas relativas a la Ley Orgánica de **Protección de Datos** hechas a cada una de las personas físicas cuyos datos sean cedidos a la Autoridad Portuaria y firmadas individualmente por cada uno de los afectados.
2. Declaración expresa de **conocer y aceptar todas las condiciones** de este PPP.
3. Declaración responsable de participar en cualquier iniciativa que la Autoridad Portuaria promueva para la mejora de la calidad de los servicios portuarios en general.
4. Declaración responsable de **notificar a la Autoridad Portuaria cualquier modificación** o circunstancia que afecte o pueda afectar al contenido de la documentación relacionada en los párrafos anteriores y se produzca con posterioridad a la solicitud y/o al otorgamiento de la licencia.

ANEXO III: PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

1. _____ se compromete con la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (en adelante Autoridad Portuaria) a satisfacer las siguientes exigencias referidas tanto a las actividades y servicios a desarrollar, como a los trabajadores, equipos y maquinaria, sustancias y preparados que _____ destine a la realización de los mismos:
 - a. Cumplir con las disposiciones generales de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales y cuantas normas legales y reglamentarias en esta materia le sean de aplicación.
 - b. Haber adoptado alguna de las modalidades previstas en el artículo 10 del Capítulo III del Reglamento de los Servicios de Prevención (R.D. 39/97), en lo relativo a la organización de recursos para el desarrollo de las actividades preventivas necesarias para el desarrollo de su actividad.
 - c. Adoptar los procedimientos y medidas establecidos y a cumplir los pactos y normas que, en relación con la seguridad y salud de los trabajadores, se implanten dentro de la zona portuaria.
 - d. Haber informado adecuadamente a todos sus trabajadores sobre los riesgos inherentes a su puesto de trabajo y sobre las medidas de protección o prevención que se deben adoptar.
 - e. Haber formado adecuadamente a todos sus trabajadores sobre el desempeño de su trabajo en condiciones de seguridad y salud.
 - f. Poner a disposición de los trabajadores equipos de trabajo que cumplan la legislación que les son de aplicación.
 - g. Poner a disposición de los trabajadores sustancias y preparados envasados y etiquetados conforme a la legislación aplicable.
 - h. Poner a disposición de los trabajadores equipos de protección individual adecuados y con arreglo a la reglamentación vigente.
 - i. Satisfacer la obligación legal en cuanto a la acreditación de la aptitud médica de los trabajadores para el desempeño seguro de su puesto de trabajo.
 - j. Establecer los adecuados medios de coordinación con la Autoridad Portuaria y/o con otras empresas/trabajadores autónomos que puedan desarrollar tareas en el centro de trabajo durante la prestación del servicio, de acuerdo con el R.D. 171/2004. En el caso que sea necesaria la designación, por parte del prestador, de una persona encargada de la coordinación de las actividades empresariales esta deberá disponer de una formación preventiva correspondiente, como mínimo, a las funciones de nivel básico.
 - k. Disponer de la presencia en el centro de trabajo de los recursos preventivos necesarios cuando se dé alguna de las circunstancias mencionadas en el artículo 4 del artículo 32 bis de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales (introducido por Ley 54/2003), sin menoscabo de lo señalado en el punto j. anterior.
 - l. Compromiso por parte del prestador de que en caso de que se decida subcontratar alguna parte de la actividad comprendida en el servicio, requerirá de la subcontrata la misma documentación que la reflejada en los puntos anteriores y que será entregada a la Autoridad Portuaria.
 - m. Establecer los adecuados medios de comunicación y de coordinación con la Autoridad Portuaria para garantizar una respuesta eficaz ante las situaciones de emergencia.

En _____, a ____ de _____ de 20____

Firmado

ANEXO IV: SOBRE EL TRATAMIENTO DE DATOS DE CARÁCTER PERSONAL

1. En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley Orgánica 2/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (en adelante Autoridad Portuaria), con domicilio social en Algeciras, en Avda. de la Hispanidad, nº 2, informa al interesado de los datos personales que en su caso sean recogidos a través de la presentación de la documentación requerida para el otorgamiento de una licencia para la prestación del servicio portuario objeto de las presentes prescripciones particulares serán objeto de tratamiento, automatizado o no, bajo la responsabilidad de la Autoridad Portuaria.
2. La Política de Privacidad de la Autoridad Portuaria se encuentra disponible en <https://www.apba.es/aviso-legal>.

ANEXO V: MODELO DE CESIÓN DE DATOS PERSONALES DEL SOLICITANTE A LA AUTORIDAD PORTUARIA

[V.ID7]

[V.ID8]

D/D^a _____, mayor de edad, con domicilio en la calle _____ número _____, población _____, código postal _____, con DNI/NIE _____, del cual adjunto fotocopia, mediante este escrito manifiesto la voluntad de ceder mis datos personales, de conformidad con el artículo 6 de la Ley Orgánica 3/2018, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.

Para lo cual, autorizo el tratamiento de los datos personales recogidos en la solicitud de licencia de prestación del servicio portuario al pasaje, que son necesarios y serán utilizados por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras para el otorgamiento de la licencia solicitada así como durante toda la duración de la misma.

En cualquier caso, se podrán ejercer los derechos de acceso, rectificación, supresión, limitación del tratamiento, portabilidad y oposición, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 13 al 18 de la Ley Orgánica 3/2018, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales. En caso de que estos derechos no se vean atendidos debidamente, se podrá presentar reclamación ante la autoridad de protección de datos competente.

En _____, a ____ de _____ de 20____

Firmado

ANEXO VI: DECLARACIÓN DE HONORABILIDAD

[VI.ID10]

D/Dª _____, mayor de edad, con domicilio en la calle _____ número _____, población _____, código postal _____, con DNI/NIE _____, del cual adjunto fotocopia, en representación de _____, con número de registro _____, domicilio social en _____ y NIF-IVA _____, mediante este escrito:

(1) Declara que el solicitante se encuentra o no en una de las situaciones siguientes:

	SÍ	NO
(a) está incurso en un procedimiento concursal, de liquidación o insolvencia, sus activos están siendo administrados por un administrador concursal o por un tribunal, ha llegado a un acuerdo con sus acreedores, ha suspendido sus actividades empresariales o se encuentra en cualquier otra situación similar resultante de un procedimiento de la misma naturaleza vigente en las legislaciones y normativas del Estado español o del país en el que está establecido;	☐	☐
(b) se ha establecido mediante sentencia firme o una decisión administrativa firme que el solicitante está en situación de incumplimiento de sus obligaciones relativas al pago de impuestos o cotizaciones a la seguridad social, de acuerdo con las disposiciones legales del Estado español o del país en el que está establecido;	☐	☐
(c) se ha establecido mediante una sentencia firme o una decisión administrativa definitiva que el solicitante o sus gestores son culpables de una falta profesional grave por violación de disposiciones legales o reglamentarias o de las normas deontológicas de la profesión a la que pertenecen, o por haber incurrido en cualquier conducta punible que pueda influir en su credibilidad profesional, cuando dicha conducta denote un propósito doloso o negligencia grave, incluida, en particular, cualquiera de las conductas siguientes:		
(i) tergiversación de forma fraudulenta o negligente de la información exigida para verificar la inexistencia de motivos de denegación de la licencia o para el cumplimiento de los requisitos de acceso o para la prestación del servicio;	☐	☐
(ii) celebración de un acuerdo con otros operadores con el fin de falsear la competencia;	☐	☐
(iii) violación de los derechos de propiedad intelectual;	☐	☐
(iv) intento de influir en el proceso de toma de decisiones de la Autoridad Portuaria durante el procedimiento de otorgamiento;	☐	☐

(v) intento de obtener información confidencial que pueda conferirle ventajas indebidas en el procedimiento de otorgamiento;	☐	☐
(d) una resolución judicial firme ha dictaminado que el solicitante o sus gestores son culpables de uno de los siguientes delitos conforme a la legislación europea, del Estado español o del país en el que está establecido:		
(i) fraude;	☐	☐
(ii) corrupción;	☐	☐
(iii) participación en una organización delictiva;	☐	☐
(iv) blanqueo de capitales o financiación del terrorismo	☐	☐
(v) delitos relacionados con el terrorismo o delitos ligados a las actividades terroristas	☐	☐
(vi) trabajo infantil y otras formas de trata de seres humanos	☐	☐
(e) el solicitante o sus gestores han sido sancionados en firme por infracción grave en materia profesional que pone en entredicho su integridad, de integración laboral y de igualdad de oportunidades y de no discriminación de las personas con discapacidad o de extranjería de conformidad con lo establecido en la normativa vigente.		
(f) el solicitante o sus gestores han mostrado deficiencias significativas en el cumplimiento de las obligaciones principales constatadas en la ejecución de un contrato o prestación de un servicio para la Autoridad Portuaria, lo que ha dado lugar a su resolución anticipada o a la aplicación de indemnizaciones u otras sanciones contractuales, o descubiertas a raíz de controles, auditorías o investigaciones de la Autoridad Portuaria, el Tribunal de Cuentas o cualquier otra institución;	☐	☐
(g) una sentencia firme o decisión administrativa firme ha establecido que el solicitante o sus gestores han creado una entidad bajo una jurisdicción diferente a la española con la intención de eludir obligaciones fiscales, sociales o de otro carácter legal de obligada aplicación en la jurisdicción en la que está registrada su sede, administración central o centro principal de actividad;	☐	☐
(h) <i>(solo para personas jurídicas)</i> una sentencia firme o decisión administrativa firme ha establecido que la personalidad jurídica ha sido creada con la intención prevista en el punto (f);	☐	☐
(i) para las situaciones referidas en los puntos operación al (g) anteriormente descritos, el solicitante o sus gestores están inmersos en:		
i.hechos establecidos en el contexto de investigaciones o auditorías realizadas por la Fiscalía, el Tribunal de Cuentas, o de una auditoría interna, o de cualquier otro examen, auditoría o control efectuado bajo la responsabilidad de un ordenante de una institución o de una agencia u órgano de la UE, del Estado español o del país en el que esté establecido;	☐	☐
ii.decisiones administrativas que no sean definitivas y que puedan incluir medidas disciplinarias adoptadas por el organismo de supervisión	☐	☐

competente responsable de la verificación de la aplicación de los estándares de ética profesional;		
iii.decisiones de la CNMC relativas a la infracción de las normas de competencia o de su equivalente en el país donde el solicitante esté establecido relativas a la infracción de la legislación en materia de competencia nacional o de la Unión	☐	☐
(j) ha incluido datos falsos o engañosos en la información requerida por la Autoridad Portuaria como condición para la participación en el procedimiento de otorgamiento, o no ha aportado dicha información;	☐	☐

- (2) Si el solicitante declara alguna de las situaciones de exclusión indicadas arriba, debe indicar las medidas que han sido tomadas para corregir cualquier situación de exclusión, así como para demostrar su fiabilidad. Esto puede incluir, por ejemplo, medidas técnicas, organizacionales y personales para prevenir incidencias posteriores, compensación del daño o pago de multas, de tasas o contribuciones a la seguridad social, así como el cumplimiento de condenas o sanciones. La evidencia documental correspondiente que ilustre las medidas correctoras adoptadas deberá ser aportada como anexo a esta declaración. Lo anterior no aplica a las situaciones indicadas en el punto (d) del apartado anterior de esta declaración.

Para evaluar la honorabilidad del solicitante, la Autoridad Portuaria tendrá en cuenta tanto las incidencias marcadas en el apartado (1), como la documentación adicional aportada conforme a este apartado (2).

- (3) Reconoce que se podrá rechazar la participación en el presente procedimiento del solicitante y que este podrá ser objeto de sanciones administrativas (exclusión o sanción financiera) si se demuestra la falsedad de cualquiera de las declaraciones o informaciones facilitadas como condición para la participación.

En _____, a ____ de _____ de 20____

Firmado

ANEXO VII: ÍNDICES DE VARIACIÓN DE PRECIOS

[VII.ID11]

ÍNDICE DE VARIACIÓN DEL PRECIO DEL COSTE LABORAL

La ruta a seguir en la página web del INE para acceder a la información necesaria es la siguiente: **INEbase > Salarios y costes laborales > Encuesta trimestral de coste laboral > Resultados nacionales (desde el trimestre 1/2008)**

El enlace directo a la página en el momento de aprobación del presente Pliego [es](http://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=6033)
<http://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=6033>

ANEXO VIII: REQUISITOS PARA LOS EQUIPOS DE CONTROL DE SEGURIDAD

Equipos de Inspección de pertenencias de mano y equipajes tanto de pasajeros, como personal del puerto y tripulaciones

Descripción:

- Estos equipos serán equipos de RX convencionales que tendrán una apertura de túnel con unas dimensiones: no superiores a 1.020×1.020 mm (ancho $\times$ alto) y mínimas de 1.000 mm $\times$ 800 mm (ancho $\times$ alto) con longitud ilimitada de inspección.
- Los equipos irán dotados de rampas de rodillos de entrada y salida de las dimensiones que se determinan en el presente documento, así como de rampas de subida y bajada en acero inoxidable que permita subir y bajar al equipo de inspección el equipaje.
- La altura de la cinta transportadora del equipo será entre 300 mm- 400 mm para la inspección de pertenencias y equipajes de mano. Asimismo, los equipos contarán con cinta transportadora motorizada adicional tanto a la entrada como a la salida del túnel, de 1000 mm a la entrada y de 1000 mm la salida.
- Se han de adoptar todas las medidas necesarias para que la intensidad de dosis de radiación en todo punto exterior a $0,1$ m de la superficie de todos los equipos convencionales de RX no sobrepase el valor de $1 \mu\text{Sv/h}$ en condiciones de funcionamiento normal de tales máquinas convencionales de RX en, el puerto, ya sea con flujo continuo de equipajes o no, según las últimas directrices del Consejo de Seguridad Nuclear.

El equipamiento estará compuesto por:

- Equipos de RX convencionales que tendrán una apertura de túnel con unas dimensiones: no superiores a 1.020×1.020 mm (ancho $\times$ alto) y mínimas de 1000 mm $\times$ 800 mm (ancho $\times$ alto) con longitud ilimitada de inspección.
- Una cinta motorizada adicional de 1000 mm que se colocará a la entrada inmediatamente después de la mesa de rodillos y otra a la salida del equipo de RX e inmediatamente antes de la mesa de rodillos situada a la salida y que estará perfectamente integrada con la cinta transportadora del propio equipo (solo en caso que no forme parte del equipo 1000 mm).
- La rampa de entrada de los equipos con una longitud de entre 1.000 mm- 1.500 mm, anchura útil análoga a la de la cinta del equipo y altura máxima de 300 - 400 mm.
- Las rampas de salida de los equipos con una longitud de 2.000 - 3.000 mm, anchura útil análoga a la de la cinta de inspección del equipo y altura máxima de 300 - 400 mm.
- Rampas de subida y bajada en acero inoxidable que permita subir y bajar al equipo de inspección el equipaje.
- Cableados de alimentación y comunicación necesarios para el montaje e instalación de los equipos en la ubicación indicada por la Autoridad Portuaria
- Elementos auxiliares de montaje que sean necesarios para minimizar el impacto sobre las operaciones de embarque, tales como andamios, plataformas elevadoras, etc.
- Coordinación, colaboración y resolución de interfaces con otros sistemas o con terceros en caso de interferencias con otras instalaciones.

- Adaptación de equipamiento de seguridad existente a los nuevos requisitos exigidos, por el presente documento, si fuese necesario.

Dimensiones y características:

Dimensiones de túnel:

- Máximas: 1.020 × 1.020 mm (ancho × alto).
- Mínimas: 1.000 mm × 800 mm (ancho × alto).
- Longitud, total máx.*: 4.000 mm.
- Altura máx.: 2.200 mm.
- Anchura máx.: 1.500 mm.
- Altura de la cinta respecto al nivel de suelo: entre 300 mm y 400 mm.
- Penetración en acero mínimo: 27 mm garantizada.
- Capacidad de carga: mínimo 130 kg distribuidos sobre la cinta.

* Excluidas las rampas de rodillo de entrada y salida.

Características:

- Los equipos deberán funcionar con absoluta normalidad entre las temperaturas de 0 °C y 40 °C y con una humedad relativa de hasta el 90 %, sin condensación.
- La construcción del chasis de los equipos será de paneles de acero con armazón de acero soldado.
- El apoyo en el suelo será graduable mediante un sistema de ajuste que permita una posición absolutamente fija sobre suelos con variaciones de nivel o irregularidades de hasta 1,5%.
- Los equipos deben ser multienergía.

Cinta transportadora de equipajes y rampas de los equipos de RX:

El conjunto estará formado por los siguientes elementos:

- La cinta mecanizada propiamente dicha de la máquina;
- En los equipos, se complementará la cinta de la máquina con una cinta motorizada que se colocará a la entrada inmediatamente después de la mesa de rodillos y otra a la salida del equipo de rayos X e inmediatamente antes de la mesa de rodillos situada a la salida y que estará perfectamente integrada con la cinta transportadora del propio equipo (en caso que no forme parte del equipo 1.000 mm).
- Rampas de entrada y salida para permitir el almacenaje y recogida de los equipajes de forma eficaz y ordenada. Dichas rampas deberán consistir en mesas de rodillos que giren libremente. Estarán dotadas de protecciones laterales para impedir la caída de los objetos y de los sistemas de seguridad necesarios para impedir atrapamientos con los rodillos:
- Rampas de subida y bajada en acero inoxidable que permita subir y bajar al equipo de inspección el equipaje.
- La cinta transportadora de la máquina admitirá cualquier bulto del tamaño, peso y geometría aceptados normalmente por las compañías navieras como equipajes de cubierta de pasaje y bodega, y serán de un material transparente a los rayos X para no

disminuir notoriamente la penetración total del sistema. Tendrá una velocidad de avance mínimo de 0,20 m/s y la imagen de cualquier parte del objeto controlado deberá permanecer al menos 5 segundos en pantalla.

- Todas las cintas motorizadas de los equipos de inspección tendrán una altura entre 300-400 mm respecto al suelo. Si la cinta está integrada en el equipo como dotación propia se requiere la misma altura respecto al suelo. Asimismo las rampas de entrada y salida estarán a una altura análoga a la de las cintas de transporte.
- La cinta transportadora y el sistema de transmisión del motor podrán ajustarse para evitar las vibraciones a las que pueda dar lugar la holgura del juego producida por desajustes entre sus distintos elementos.
- Si por cualquier motivo la cinta transportadora quedase bloqueada, existirá un sistema electrónico de protección que pare el motor inmediatamente para evitar así que sufra daño.
- El sistema de arrastre de la cinta transportadora de equipajes, motor eléctrico, circuitos y cables, rodillos, cinta propiamente dicha y sistema de transmisión, estarán protegidos de manera que permanezcan perfectamente operativos aún en caso de rotura de frascos o botellas conteniendo líquidos.
- La cinta transportadora deberá contar con algún sistema de seguridad que impida, cualquier daño físico a las personas que operen con ellas o al introducir o sacar cualquier bulto para inspección.

Cinta motorizada adicional para los equipos:

- La cinta motorizada tendrá unas medidas máximas que garanticen que antes de la entrada en el túnel y desde el final del túnel de la máquina hasta la rampa de rodillo de salida existan 1000 mm de longitud y ancho de cinta igual a la del equipo de inspección correspondiente en cada caso, la altura de la cinta será entre 300-400 mm y será fácilmente regulable en al menos 100 mm. (Esta cinta adicional se instalará en caso que no sea dotación del equipo con dimensiones de 1000 mm).
- La cinta motorizada deberá trabajar de forma totalmente solidaria con la cinta de la máquina de rayos X de tal forma que el operador de la máquina deberá tener control sobre la cinta motorizada pudiendo accionarla para adelante, para atrás o parada de la cinta al igual que la cinta del propio equipo.
- Tendrá un dispositivo que evite tanto la caída como la rotura de objetos pequeños tipo móviles o llaves, así como protecciones laterales y dispondrá de las medidas de seguridad oportunas.
- Dicha cinta transportadora se instalará, por el lado del pasajero al borde de la cinta transportadora, con una pantalla de metacrilato transparente de 1000 mm de longitud (medida desde la salida del túnel de inspección) y 800 mm de altura, que evitará que se pueda recoger el equipaje a la salida del túnel de Inspección y antes de alcanzar la mesa de rodillos de salida; Dicha pantalla se fijará a la cinta motorizada. Se instalará una pequeña barandilla en el lateral de la cinta motorizada que queda sin mampara para evitar la caída de objetos.

Rampas de entrada y de salida:

Las rampas de entrada:

- Rampa de rodillos, con rodillo de seguridad; cuatro patas, con defensas laterales para evitar la caída de bultos y al menos las siguientes características:
 - Estructura de bastidor realizada con perfiles 80 × 40 mm de aluminio.
 - Rodillos fijos: Ø 25 mm de PVC RAL 7012, con rodamientos de propileno y bolas de acero.
 - Rodillo de seguridad: Ø 50 mm de PVC gris, con rodamientos de polipropileno y bolas de acero, retenido mediante un cable de acero de Ø 2 mm.
 - Patas fabricadas en perfil de aluminio de Ø 40 mm con regulación en el extremo para nivelación con respecto a la máquina.
 - Defensas laterales: Fabricadas en material fenólico de alta resistencia.
 - Dimensiones:
 - i. La rampa de entrada de los equipos con dimensiones máximas de túnel no superiores a 1.020 × 1.020 mm (ancho × alto) y mínimas de 1.000 mm × 800 mm (ancho × alto) tendrán una longitud de 1.000 mm-1.500 mm, anchura útil análoga a la de la cinta del equipo y altura máxima de 300-400 mm.

Las rampas de salida:

- Rampa de rodillos, con chapa final de almacenaje de bultos, rampa de acero inoxidable para la descarga de los equipajes, rodillo de seguridad, cuatro patas, con defensas laterales y final para evitar la caída de bultos y al menos las siguientes características:
 - Estructura de bastidor realizada con perfiles 80 × 40 mm de aluminio.
 - Bandeja final realizada en acero inoxidable.
 - Rodillos fijos: Ø 25 mm de PVC RAL 7012, con rodamientos de propileno y bolas de acero.
 - Rodillo de seguridad: Ø 50 mm de PVC gris, con rodamientos de polipropileno y bolas de acero, retenido mediante un cable de acero de Ø 2 mm.
 - Patas fabricadas en perfil de aluminio de Ø 40 mm con regulación en el extremo para nivelación con respecto a la máquina.
 - Defensas laterales y final: fabricadas en material fenólico de alta resistencia.
 - Dimensiones:
 - i. Las rampas de salida de los equipos con dimensiones máximas de túnel no superiores a 1.020 × 1.020 mm (ancho × alto) y mínimas de 1.000 mm × 800 mm (ancho × alto) tendrán una longitud de 2.000-3.000 mm, anchura útil análoga a la de la cinta de inspección del equipo y altura máxima de 300-400 mm.
 - ii. El conjunto rampa máquina y/o cinta-rampa deberá contar con un sistema que impida la caída de objetos tipo teléfonos móviles que se hayan introducido para su inspección.
 - iii. La estética de las rampas de rodillos se ajustará a la estética de la Estación Marítima y tendrá que ser aprobada por la Autoridad Portuaria previa a su instalación.

Equipos de inspección de equipajes destinados a los controles de vehículos

Descripción del equipo:

- Estos equipos serán equipos de RX convencionales que tendrán una apertura de túnel con unas dimensiones: no superiores a 650 × 450 mm (ancho × alto) y mínimas de 600 × 400 mm (ancho × alto) con longitud ilimitada de inspección. Estos equipos se instalarán en zona habilitada de los controles de vehículos[†] de la Estación Marítima. Los equipos irán dotados de rampas de rodillos de entrada y salida de las dimensiones que se determinan en el presente documento.
- La altura de la cinta transportadora del equipo del equipo será de entre 750 mm - 820 mm para inspección de pertenencias y equipajes de mano. Asimismo los equipos contarán con cinta transportadora motorizada adicional tanto a la entrada como a la salida del túnel, de 800 mm a la entrada y de 800 mm la salida.
- Se han de adoptar todas las medidas necesarias para que la intensidad de dosis de radiación en todo punto exterior a 0,1 m de la superficie de todos los equipos convencionales de RX no sobrepase el valor de 1 µSv/h en condiciones de funcionamiento normal de tales máquinas convencionales de RX en el Puerto, ya sea con flujo continuo de equipajes o no, según las últimas directrices del Consejo de Seguridad Nuclear.

El equipamiento estará compuesto por:

- Equipos de RX convencionales que tendrán una apertura de túnel con unas dimensiones: No superiores a 650 mm × 450 mm (ancho × alto) y mínimas de 600 × 400 mm (ancho × alto) con longitud ilimitada de inspección.
- Una cinta motorizada adicional de entre 700 mm y 1.000 mm que se colocará a la entrada inmediatamente después de la mesa de rodillos y otra a la salida del equipo de rayos X e inmediatamente antes de la mesa de rodillos situada a la salida y que estará perfectamente integrada con la cinta transportadora del propio equipo (solo en caso que no forme parte del equipo 700 mm-1.000 mm).
- La rampa de entrada de los equipos con una longitud de entre 500 mm-1.000 mm, anchura útil análoga a la de la cinta del equipo y altura máxima de 750-820 mm.
- Las rampas de salida de los equipos con una longitud de 1.000-1.500 mm, anchura útil análoga a la de la cinta de inspección del equipo y altura máxima de 750-820 mm.
- Cableados de alimentación y comunicación necesarios para el montaje e instalación de los equipos en la ubicación indicada por la Autoridad Portuaria.
- Elementos auxiliares de montaje que sean necesarios para minimizar el impacto sobre las operaciones de embarque, tales como andamios, plataformas elevadoras, etc.
- Medios necesarios para permitir el mantenimiento de los equipos.
- Coordinación, colaboración y resolución de interfaces con otros sistemas o con terceros en caso de interferencias con otras instalaciones.

Dimensiones y características:

- Dimensiones de túnel:
 - Máximas: 650 mm × 450 mm (ancho × alto).
 - Mínimas: 600 mm × 400 mm(ancho × alto).
 - Longitud, total máx*: 2.200 mm.
 - Altura máx.: 1.500 mm.
 - Anchura máx.: 1.000 mm.
 - Altura de la cinta respecto al nivel de suelo: entre 750 mm y 820 mm.

* Excluidas las rampas de rodillo de entrada y salida.

- Características:

- Los equipos deberán funcionar con absoluta normalidad entre las temperaturas de 0 °C y 40 °C y con una humedad relativa de hasta el 90 %, sin condensación.
- La construcción del chasis de los equipos será de paneles de acero con armazón de acero soldado.
- El apoyo en el suelo será graduable mediante un sistema de ajuste que permita una posición absolutamente fija sobre suelos con variaciones de nivel o irregularidades de hasta 1,5%.
- Los equipos deben ser multienergía.

Cinta transportadora de equipajes y rampas de los equipos de RX:

El conjunto estará formado por los siguientes elementos:

- La cinta mecanizada propiamente dicha de la máquina.
- En caso que fuese necesario, en los equipos se complementará la cinta de la máquina con una cinta motorizada que se colocará a la entrada inmediatamente después de la mesa de rodillos y otra a la salida del equipo de rayos X e inmediatamente antes de la mesa de rodillos situada a la salida y que estará perfectamente integrada con la cinta transportadora del propio equipo.
- Rampas de entrada y salida para permitir el almacenaje y recogida de los equipajes de forma eficaz y ordenada. Dichas rampas deberán consistir en mesas de rodillos que giren libremente. Estarán dotadas de protecciones laterales para impedir la caída de los objetos y de los sistemas de seguridad necesarios para impedir atrapamientos con los rodillos:
- La cinta transportadora de la máquina admitirá cualquier bulto del tamaño, peso y geometría aceptados normalmente por las compañías navieras como equipajes de mano, y serán de un material transparente a los rayos X para no disminuir notoriamente la penetración total del sistema. Tendrá una velocidad de avance mínimo de 0,20 m/s y la imagen de cualquier parte del objeto controlado deberá permanecer al menos 5 segundos en pantalla.
- Todas las cintas motorizadas de los equipos de inspección tendrán una altura no superior a 750-800 mm aproximadamente respecto al suelo.
- La cinta transportadora y el sistema de transmisión del motor podrán ajustarse para evitar las vibraciones a las que, pueda dar lugar la holgura del juego producida por desajustes entre sus distintos elementos.
- Si por cualquier motivo la cinta transportadora quedase bloqueada, existirá un sistema electrónico de protección que pare el motor inmediatamente para evitar así que sufra daño.
- El sistema de arrastre de la cinta transportadora de equipajes, motor eléctrico, circuitos y cables, rodillos, cinta propiamente dicha y sistema de transmisión, estarán protegidos de manera que permanezcan perfectamente operativos aún en caso de rotura de frascos o botellas conteniendo líquidos.
- La cinta transportadora deberá contar con algún sistema de seguridad que impida, cualquier daño físico a las personas que operen con ellas o al introducir o sacar cualquier bulto para inspección.

Cinta motorizada adicional para los equipos:

- En caso que fuese necesario por las características del equipo, la cinta motorizada tendrá unas medidas máximas que garanticen que desde el final del túnel de la máquina hasta la rampa de rodillo de salida existan en entre 700 mm y 1000 mm de longitud y ancho de cinta igual a la del equipo de inspección correspondiente en cada caso, la altura de la cinta no será superior a 750-820 mm y será fácilmente regulable en al menos 100 mm.
- La cinta motorizada deberá trabajar de forma totalmente solidaria con la cinta de la máquina de rayos X. de tal forma que el operador de la maquina deberá tener control sobre la cinta motorizada pudiendo accionarla para adelante, para atrás o parada de la cinta al igual que la cinta del propio equipo.
- Tendrá un dispositivo que evite tanto la caída como la rotura de objetos pequeños tipo móviles o llaves, así como protecciones laterales y dispondrá de las medidas de seguridad oportunas.
- Dicha cinta transportadora se instalará, por el lado del pasajero al borde de la cinta transportadora, con una pantalla de metacrilato transparente de 500 mm de longitud (medida desde la salida del túnel de inspección) y 820 mm de altura, que evitará que se pueda recoger el equipaje a la salida del túnel de inspección y antes de alcanzar la mesa de rodillos de salida. Dicha pantalla se fijará a la cinta motorizada. Se instalará una pequeña barandilla en el lateral de la cinta motorizada que queda sin mampara para evitar la caída de objetos.

Rampas de entrada y de salida:

Las rampas de entrada:

- Rampa de rodillos, con rodillo de seguridad; cuatro patas, con defensas laterales para evitar la caída de bultos y al menos las siguientes características:
 - Estructura de bastidor realizada con perfiles 80 × 40 mm de aluminio.
 - Rodillos fijos: Ø 25 mm de PVC RAL 7012, con rodamientos de propileno y bolas de acero.
 - Rodillo de seguridad: Ø 50 mm de PVC gris, con rodamientos de polipropileno y bolas de acero, retenido mediante un cable de acero de Ø 2 mm.
 - Patas fabricadas en perfil de aluminio de Ø 40 mm con regulación en el extremo para nivelación con respecto a la máquina.
 - Defensas laterales: Fabricadas en material fenólico de alta resistencia.
- Dimensiones:
 - La rampa de entrada de los equipos con dimensiones máximas de túnel no superiores a 650 × 450 mm (ancho × alto) y mínimas de 600 × 400 mm (ancho × alto) con longitud ilimitada de inspección tendrán una longitud de 500-1.000 mm, anchura útil análoga a la de la cinta del equipo y altura máxima de 750-820 mm.

Las rampas de salida:

- Rampa de rodillos, con chapa final de almacenaje de bultos, rodillo de seguridad, cuatro patas, con defensas laterales y final para evitar la caída de bultos y al menos las siguientes características:
 - Estructura de bastidor realizada con perfiles 80 × 40 mm de aluminio.
 - Bandeja final realizada en acero inoxidable.

- Rodillos fijos: Ø 25 mm de PVC RAL 7012, con rodamientos de propileno y bolas de acero.
- Rodillo de seguridad: Ø 50 mm de PVC gris, con rodamientos de polipropileno y bolas de acero, retenido mediante un cable de acero de Ø 2 mm.
- Patas fabricadas en perfil de aluminio de Ø 40 mm con regulación en el extremo para nivelación con respecto a la máquina.
- Defensas laterales y final: fabricadas en material fenólico de alta resistencia.
- Dimensiones:
 - Las rampas de salida de los equipos con dimensiones no superiores a 650 × 450 mm (ancho × alto) y mínimas de 600 × 400 mm (ancho × alto) con longitud ilimitada de inspección tendrán una longitud de 1000 mm-1.500 mm, anchura útil análoga a la de la cinta de inspección del equipo y altura máxima de 750-820 mm.
 - El conjunto rampa máquina y/o cinta-rampa deberá contar con un sistema que impida la caída de objetos tipo teléfonos móviles que se hayan introducido para su inspección.
 - La estética de las rampas de rodillos se ajustará a la estética de la Estación Marítima y tendrá que ser aprobada por la Autoridad Portuaria previa a su instalación.

Estación de trabajo. Funciones operador.

Cada equipo de rayos X se suministrará con un pupitre para el puesto del operador donde se alojará el monitor de inspección, así como el teclado del equipo.

El pupitre estará dotado de ruedas para permitir su movilidad con cierta facilidad, y tendrá la posibilidad de cierre mediante cerradura para el almacenamiento del monitor y teclado en su interior. Las dimensiones del pupitre deberán ser ajustadas al área de trabajo donde se instalará.

Monitor:

Se requerirán 2 monitores por equipo de inspección de equipajes.

Arcos detectores de metales (ADM).

- Dimensiones: 223,5 cm X 110,5 cm X 60 cm
- Programación de 100 grados de sensibilidad
- Tres zonas de detección independientes
- Alarmas ajustables, contador de paso y con posibilidad de obtención de estadísticas
- Señalización mediante leds de la situación del metal (para nuevas incorporaciones de arcos móviles)

Descripción del equipo.

- El equipamiento de los arcos detectores de metales (en adelante ADM) estará compuesto por:
 - Arcos detectores de metales de reciente tecnología que deberán cumplir las especificaciones.

- Cableados de alimentación y comunicación adecuados para permitir la correcta conexión a las tomas correspondientes más próximas. Las longitudes definitivas se fijarán en el replanteo y se definirán con el Director del Expediente.
- Elementos auxiliares de montaje que sean necesarios para minimizar el impacto sobre la operación del puerto, tales como andamios, plataformas elevadoras, etc.
- Medios necesarios para permitir el mantenimiento de los equipos.
- Coordinación, colaboración y resolución de interfaces con otros sistemas o con terceros en caso de interferencias con otras instalaciones.
- Adaptación de equipamiento de seguridad existente a los nuevos requisitos exigidos por el presente documento, si fuese necesario.
- Pruebas y puesta en marcha en las condiciones de operación durante la puesta en operación del equipamiento.
- Documentación final de obra entregada al final de la misma a la Autoridad Portuaria.
- Tareas durante la Garantía definidas en el apartado «garantía de los equipos».

Condiciones ambientales:

- El equipo ADM estará diseñado para funcionar satisfactoriamente, en todas sus características, a temperatura variable entre -10 °C y 50 °C.
- El equipo ADM funcionará satisfactoriamente con Humedad Relativa hasta el 95%, sin condensación.
- Los ADM deben funcionar sin ningún problema uno aliado del otro siempre que estén a una distancia (entre sus paneles laterales) de, al menos 30 cm, y no se verán afectados por el ambiente electromagnéticamente ruidoso, ni afectarán a otras transmisiones electromagnéticas del puerto.

Requisitos de los repuestos de los equipos de inspección y seguridad.

- Los materiales a emplear por el titular de la licencia serán SIEMPRE repuestos originales de la firma fabricante de los equipos.
- Todos los equipos que se ofrecen dispondrán de todos los repuestos en el mercado para un plazo mínimo de doce (12) años a partir de la fecha de puesta en explotación. En caso de que para alguno de los equipos no se encuentren repuestos en el periodo indicado anteriormente; el titular de la licencia sustituirá el/los equipos para los que no se encuentren repuestos por otros de especificaciones iguales o superiores.

ANEXO IX: TABLAS DE TARIFAS MÁXIMAS SEGÚN TRAMOS DE PASAJEROS Y VEHÍCULOS.

Tarifas según volúmenes de pasajeros embarcados y desembarcados:

TARIFA	VOLUMEN PASAJEROS	IMPORTE TARIFA
TARIFA 0	800.000	2,60 €
TARIFA -1	780.000-799.999	2,62 €
TARIFA -2	760.000-779.999	2,70 €
TARIFA -3	740.000-759.999	2,78 €
TARIFA -4	720.000-739.999	2,86 €
TARIFA -5	700.000-719.999	2,95 €
TARIFA -6	680.000-699.999	3,04 €
TARIFA -7	660.000-679.999	3,14 €
TARIFA -8	640.000-659.999	3,25 €
TARIFA -9	620.000-639.999	3,35 €
TARIFA -10	600.000-619.999	3,46 €
TARIFA -11	580.000-599.999	3,58 €
TARIFA -12	560.000-579.999	3,70 €
TARIFA -13	540.000-559.999	3,85 €
TARIFA -14	520.000-539.999	4,00 €
TARIFA -15	500.000-519.999	4,17 €
TARIFA -16	480.000-499.999	4,17 €
TARIFA -17	460.000-479.999	4,35 €
TARIFA -18	440.000-459.999	4,55 €
TARIFA -19	420.000-439.999	4,78 €
TARIFA -20	400.000-419.999	5,00 €
TARIFA +1	800.001-820.000	2,55 €
TARIFA +2	820.001-840.000	2,49 €
TARIFA +3	840.001-860.000	2,43 €
TARIFA +4	860.001-880.000	2,37 €
TARIFA +5	880.001-900.000	2,32 €
TARIFA +6	900.001-920.000	2,27 €
TARIFA +7	920.001-940.000	2,22 €
TARIFA +8	940.001-960.000	2,18 €
TARIFA +9	960.001-980.000	2,14 €
TARIFA +10	980.001-1.000.000	2,10 €
TARIFA +11	1.000.001-1.020.000	2,06 €
TARIFA +12	1.020.001-1.040.000	2,02 €
TARIFA +13	1.040.001-1.060.000	1,98 €
TARIFA +14	1.060.001-1.080.000	1,94 €
TARIFA +15	1.080.001-1.100.000	1,90 €
TARIFA +16	1.100.001-1.120.000	1,90 €
TARIFA +17	1.120.001-1.140.000	1,90 €
TARIFA +18	1.140.001-1.160.000	1,88 €
TARIFA +19	1.160.001-1.180.000	1,85 €
TARIFA +20	1.180.001-1.200.000	1,82 €

Tarifas según volúmenes de automóviles en régimen de pasaje embarcados y desembarcados:

TARIFA	VOLUMEN AUTOMÓVILES	IMPORTE TARIFA
TARIFA 0	98.500	4,50 €
TARIFA -1	96.038-98.499	4,55 €
TARIFA -2	93.575-96.037	4,60 €
TARIFA -3	91.113-93.574	4,65 €
TARIFA -4	88.650-91.112	4,70 €
TARIFA -5	86.188-88.649	4,75 €
TARIFA -6	83.726-86.187	4,80 €
TARIFA -7	81.263-83.725	4,90 €
TARIFA -8	78.800-81.262	4,95 €
TARIFA -9	76.338-78.799	5,05 €
TARIFA -10	73.875-76.337	5,20 €
TARIFA -11	71.413-73.875	5,35 €
TARIFA -12	68.950-71.412	5,50 €
TARIFA -13	66.488-68.949	5,65 €
TARIFA -14	64.025-66.487	5,80 €
TARIFA -15	61.563-64.024	5,95 €
TARIFA -16	59.100-61.562	5,95 €
TARIFA -17	56.638-59.099	6,10 €
TARIFA -18	54.175-56.637	6,30 €
TARIFA -19	51.713-54.174	6,50 €
TARIFA -20	49.250-51.712	6,80 €
TARIFA +1	98.501-100.963	4,45 €
TARIFA +2	100.964-103.425	4,35 €
TARIFA +3	103.426-105.888	4,30 €
TARIFA +4	105.889-108.350	4,20 €
TARIFA +5	108.351-110.813	4,10 €
TARIFA +6	110.814-113.275	4,00 €
TARIFA +7	113.276-115.738	3,90 €
TARIFA +8	115.739-118.200	3,80 €
TARIFA +9	118.201-120.663	3,70 €
TARIFA +10	120.664-123.125	3,60 €
TARIFA +11	123.126-125.588	3,50 €
TARIFA +12	125.589-128.050	3,45 €
TARIFA +13	128.051-130.513	3,40 €
TARIFA +14	130.514-132.975	3,35 €
TARIFA +15	132.976-135.438	3,30 €
TARIFA +16	135.439-137.900	3,30 €
TARIFA +17	137.901-140.363	3,30 €
TARIFA +18	140.364-142.825	3,25 €
TARIFA +19	142.826-145.288	3,20 €
TARIFA +20	145.289-147.750	3,15 €

Tarifas según volúmenes de motocicletas, remolques y vehículos de dos ruedas en régimen de pasaje embarcados y desembarcados:

TARIFA	VOLUMEN MOTOS, VEH. DOS RUEDAS	IMPORTE TARIFA
TARIFA 0	4.750	2,60 €
TARIFA -1	4.631-4.749	2,62 €
TARIFA -2	4.513-4.630	2,70 €
TARIFA -3	4.394-4.512	2,78 €
TARIFA -4	4.275-4.393	2,86 €
TARIFA -5	4.156-4.274	2,95 €
TARIFA -6	4.038-4.155	3,04 €
TARIFA -7	3.919-4.037	3,14 €
TARIFA -8	3.800-3.918	3,25 €
TARIFA -9	3.681-3.799	3,35 €
TARIFA -10	3.563-3.680	3,46 €
TARIFA -11	3.444-3.562	3,58 €
TARIFA -12	3.325-3.443	3,70 €
TARIFA -13	3.206-3.324	3,85 €
TARIFA -14	3.088-3.205	4,00 €
TARIFA -15	2.969-3.087	4,17 €
TARIFA -16	2.850-2.968	4,17 €
TARIFA -17	2.731-2.849	4,35 €
TARIFA -18	2.613-2.730	4,55 €
TARIFA -19	2.494-2.612	4,78 €
TARIFA -20	2.375-2.493	5,00 €
TARIFA +1	4.751-4.869	2,55 €
TARIFA +2	4.870-4.988	2,49 €
TARIFA +3	4.989-5.106	2,43 €
TARIFA +4	5.107-5.225	2,37 €
TARIFA +5	5.226-5.344	2,32 €
TARIFA +6	5.345-5.463	2,27 €
TARIFA +7	5.464-5.581	2,22 €
TARIFA +8	5.582-5.700	2,18 €
TARIFA +9	5.701-5.819	2,14 €
TARIFA +10	5.820-5.938	2,10 €
TARIFA +11	5.939-6.056	2,06 €
TARIFA +12	6.057-6.175	2,02 €
TARIFA +13	6.176-6.294	1,98 €
TARIFA +14	6.295-6.413	1,94 €
TARIFA +15	6.414-6.531	1,90 €
TARIFA +16	6.532-6.650	1,90 €
TARIFA +17	6.651-6.769	1,90 €
TARIFA +18	6.770-6.888	1,88 €
TARIFA +19	6.889-7.006	1,85 €
TARIFA +20	7.007-7.125	1,82 €

Tarifas según volumen de vehículos de transporte colectivo en régimen de pasaje embarcados y desembarcados:

TARIFA	VOLUMEN VEH. TTE. COLECTIVO	IMPORTE TARIFA
TARIFA 0	670	5,50 €
TARIFA -1	653-669	5,55 €
TARIFA -2	637-652	5,60 €
TARIFA -3	620-636	5,65 €
TARIFA -4	603-619	5,70 €
TARIFA -5	586-602	5,75 €
TARIFA -6	570-585	5,80 €
TARIFA -7	553-569	5,90 €
TARIFA -8	536-552	5,95 €
TARIFA -9	519-535	6,05 €
TARIFA -10	503-518	6,20 €
TARIFA -11	486-502	6,35 €
TARIFA -12	469-485	6,50 €
TARIFA -13	452-468	6,65 €
TARIFA -14	436-451	6,80 €
TARIFA -15	419-435	6,95 €
TARIFA -16	402-418	6,95 €
TARIFA -17	385-401	7,10 €
TARIFA -18	369-384	7,30 €
TARIFA -19	352-368	7,50 €
TARIFA -20	335-351	7,80 €
TARIFA +1	671-687	5,45 €
TARIFA +2	688-704	5,35 €
TARIFA +3	705-720	5,30 €
TARIFA +4	721-737	5,20 €
TARIFA +5	738-754	5,10 €
TARIFA +6	755-771	5,00 €
TARIFA +7	772-787	4,90 €
TARIFA +8	788-804	4,80 €
TARIFA +9	805-821	4,70 €
TARIFA +10	822-838	4,60 €
TARIFA +11	839-854	4,50 €
TARIFA +12	855-871	4,45 €
TARIFA +13	872-888	4,40 €
TARIFA +14	889-905	4,35 €
TARIFA +15	906-921	4,30 €
TARIFA +16	922-938	4,30 €
TARIFA +17	939-955	4,30 €
TARIFA +18	956-972	4,25 €
TARIFA +19	973-988	4,20 €
TARIFA +20	989-1.005	4,15 €

MEMORIA RELATIVA A LA REVISIÓN EXTRAORDINARIA DE LAS TARIFAS MÁXIMAS DEL SERVICIO PORTUARIO DE PRACTICAJE APLICABLES EN EL PUERTO DE TARIFA

1.- ANTECEDENTES

El servicio portuario de practicaaje del Puerto de Tarifa se presta actualmente mediante la cobertura de un Pliego de Condiciones aprobado en Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras el 21 de febrero de 2020.

La actual situación de **cierre de fronteras del Reino de Marruecos con España, que se prolonga desde el 13 de marzo de 2020**, ha provocado la suspensión de los enlaces marítimos comerciales del Puerto de Tarifa con el puerto marroquí de Tánger y con ello la ausencia de maniobras realizadas por el servicio portuario de practicaaje, que se presta por la empresa Prácticos del Puerto de Tarifa, S.L.P. Estos tráficos suspendidos suponen el 100% de la actividad comercial derivada del servicio portuario de Practicaaje prestado por la Corporación.

Pese a la situación anteriormente descrita, la empresa Prácticos del Puerto de Tarifa, S.L.P. ha permanecido operativa y con sus servicios totalmente disponibles con arreglo a su obligación de servicio público.

2.- MARCO REGULADOR

Esta memoria se elabora conforme a la DT1ª del RD 55/2017 y referida dentro de la **Prescripción 23ª** del Pliego de Prescripciones Particulares del Servicio Portuario de Practicaaje del Puerto de Tarifa (en adelante PPP), actualmente en vigor, en su **Epígrafe e. Revisión extraordinaria**, se definen las condiciones previstas para poder acceder a dicha revisión, la cual es solicitada por la empresa Prácticos del Puerto de Tarifa, S.L.P. mediante escrito dirigido a la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (en adelante APBA), con fecha 2 de Febrero de 2022.

En dicha **Prescripción 23ª, Epígrafe e. Punto 1.** se detalla textualmente:

De acuerdo con lo previsto en el artículo 113.2 del TRLPEMM, la revisión extraordinaria de la estructura tarifaria o de las tarifas máximas previstas en el apartado b. de esta Prescripción, distinta de la actualización regulada en el apartado anterior, solo se realizará con carácter excepcional, en el caso de que se produzcan modificaciones sustanciales que alteren de forma significativa las condiciones de prestación del servicio o cuando el total del número de servicios





prestados el año anterior quede fuera de los márgenes establecidos en el apartado b. de esta Prescripción.

En el **Punto 2.** del mismo epígrafe se añade que:

La revisión tendrá carácter de revisión no periódica según la definición del artículo 2 de la Ley 2/2015, de desindexación de la economía española. En cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto 55/2017, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de desindexación de la economía española en el expediente de modificación del PPP se incluirá una memoria que contendrá, al menos, lo exigido en el artículo 12 del Real Decreto y en la disposición adicional primera, según se trate de una revisión motivada por variación de costes o por variación de la demanda, incluyendo el estudio económico financiero completo en el que se tenga en cuenta, según el caso las variaciones de los diferentes elementos que integran el coste del servicio, así como las variaciones experimentadas por la demanda.

Respecto a la estructura de costes del interesado, el **Punto 3.** del epígrafe define:

De acuerdo con lo previsto en la Prescripción 19ª, cuando se proceda a realizar una revisión extraordinaria, el prestador deberá facilitar a la Autoridad Portuaria, cuando esta se lo solicite, la estructura de sus costes, reflejando los elementos de coste, atendiendo a criterios económicos, necesarios para poder determinar de manera razonable el coste real del servicio con el desglose mínimo establecido en el párrafo d.5 de la Prescripción 19ª.

Los trámites requeridos para desarrollar dicha revisión se recogen en el **Punto 4:**

Al tratarse de una modificación de las condiciones establecidas en estas Prescripciones Particulares, ésta se realizará con idénticos trámites que los seguidos para su aprobación.

La necesidad de cubrir los costes del servicio, puesto que en caso de no existir prestador sería la propia APBA, según regulación, quien debería de asumir, mediante gestión directa, la prestación del mismo lo que conllevaría un incremento de tarifas aún mayor, hace que no exista opción alternativa viable.

3.- CONCLUSIONES

De cara al cálculo de la tarifa resultante de la revisión extraordinaria fruto del escenario actual, partimos de la media de servicios anuales realizados durante los 5 años previos a la pandemia del Covid-19 (2015 – 2019), fijándose dicha cifra en 8.468 servicios/año.



AÑO	nº SERVICIOS
2015	8.560
2016	8.964
2017	8.323
2018	8.501
2019	7.990

Una vez que el Reino de Marruecos determine la apertura de su frontera marítima con España, presumiblemente, en su fase inicial, el porcentaje de tráficos será muy inferior al habitual de dicha conexión marítima, situándose, en el mejor de los casos, en alrededor de un 50% de los conocidos años atrás y que, progresivamente en el tiempo y acompañado de una situación sanitaria en clara mejoría, puedan volver a las cifras pre-pandemia.

Empleando la misma metodología de cálculo tarifario utilizada para la obtención de los cuadros de tarifas, actualmente vigentes en el Pliego de Prescripciones Particulares del servicio, el importe de la nueva tarifa máxima revisada sería de **205,46 €/servicio**, puesto que se tiene en cuenta que el coste del servicio no ha variado, pero si el volumen de ingresos. A su vez, se determina que esta nueva tarifa máxima tendrá únicamente un periodo de validez de 24 meses, tras su aprobación en Consejo de Administración.

En consecuencia, se establecen unas nuevas tablas de tarifas máximas, que serían las siguientes:





	Nº MANIOBRAS/AÑO	TARIFA APLICABLE
	9.526	102,73
T+2	8.468	102,73
	7.411	102,73
	Nº MANIOBRAS/AÑO	TARIFA APLICABLE
	7.410	136,97
T+1	6.351	136,97
	5.294	136,97
	Nº MANIOBRAS/AÑO	TARIFA APLICABLE
	5.293	205,46
T-0	4.234	205,46
	3.175	205,46
	Nº MANIOBRAS/AÑO	TARIFA APLICABLE
	3.174	306,66
T-1	2.837	306,66
	2.500	306,66
	Nº MANIOBRAS/AÑO	TARIFA APLICABLE
	2.499	410,92
T-2	2.117	410,92
	1.735	410,92

De este modo, una vez transcurridos los 24 meses de vigor de la tarifa máxima propuesta, el siguiente 15 de enero, recurriríamos nuevamente a estas tablas para situar la nueva tarifa máxima que, en un escenario de presumible normalidad, nos llevaría a un contexto de un número de maniobras anuales similar a los ejercicios pre-pandemia y con ello la tarifa máxima sería la que actualmente tenemos en vigor.

CSV : GEN-c166-07ca-8a78-39c1-0eee-6e72-8475-dd82

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

FIRMANTE(1) : ALEJANDRO MANUEL LÓPEZ PRIETO | FECHA : 22/03/2022 10:49 | Sin acción específica | Sello de Tiempo: 22/03/2022 10:49





4.- CONTEXTO TARIFARIO

Para puertos similares, en cuanto a tipología de buques operados, tras esta revisión de la tarifa máxima propuesta, el Puerto de Tarifa seguiría siendo de los más competitivos en materia tarifaria:

BUQUE	Tarifa Jet
ARQUEO	4.995 GT's
PUERTO	TARIFA
Cádiz	332,02 €/servicio
Barcelona	285,04 €/servicio
Ceuta	260,00 €/servicio
Algeciras	233,40 €/servicio
Carboneras	230,67 €/servicio
Alicante	214,93 €/servicio
Málaga	214,35 €/servicio
Tarifa	205,46 €/servicio
Denia	200,67 €/servicio
Tenerife	195,00 €/servicio
Melilla	167,38 €/servicio

Algeciras, fecha y hora indicadas en el sello de la firma electrónica

Alejandro M. López Prieto
Subdirector Gral. de Explotación

