

MATERIA
Explotación de Portos

TITULACIÓN
Grao en Enxeñaría Civil

unidade
didáctica
5

Servizos nos portos

David Cota Mascuñana
Alberte Castro Ponte
Javier Gómez Calviño
Nicolás Veiga Freire
Emilio F. García García

Enxeñaría e Infraestruturas dos Transportes
Escola Politécnica Superior

unidadesdidácticas
UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

DESCATALOGADO

© Universidade de Santiago de Compostela, 2014



Esta obra atópase baixo unha licenza Creative Commons BY-NC-ND 2.5
Calquera forma de reprodución, distribución, comunicación pública ou transformación desta obra non incluída na
licenza Creative Commons BY-NC-ND 2.5 só pode ser realizada coa autorización expresa dos titulares, salvo
excepción prevista pola lei. Pode acceder Vde. ao texto completo da licenza nesta ligazón:
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/deed.gl>

Deseño e maquetación

J. M. Gairí

Edita

Vicerreitoría de Estudantes,
Cultura e Formación Continua
da Universidade de Santiago de Compostela
Servizo de Publicacións
da Universidade de Santiago de Compostela

ISBN

978-84-16183-26-5

MATERIA: Explotación de Portos
TITULACIÓN: Grao en Enxeñaría Civil

PROGRAMA XERAL DO CURSO

Localización da presente unidade didáctica

MÓDULO I: Explotación e xestión de Portos

Unidade 1. Portos

- Introdución
- Concepto e funcións
- A comunidade portuaria
- Zonas de influencia
- Clasificación dos portos
- Propiedade e xestión dos portos
- Sistema portuario de titularidade estatal

Unidade 2. O Comercio Marítimo

- Introdución
- Clasificación e tipoloxía de mercadorías
- Comercio mundial e evolución do tráfico en portos
- Tráficos e rutas marítimas
- Conceptos básicos relacionados cos buques

Unidade 3. O contrato de transporte

- Introdución
- Axentes implicados
- Contratos de utilización ou modalidades de explotación do buque
- Contratos de compravenda – INCOTERMS

Unidade 4. Dominio público portuario

- Introdución
- O dominio público portuario estatal
- Réxime de utilización
- Réxime económico
- Contrato de concesión de obras públicas portuarias

Unidade 5. Servizos nos portos

- Introdución
- Concepto e clases
- Modelos de prestación dos servizos nos portos
- Servizos xerais
- Servizos portuarios
- Servizos comerciais e outras actividades
- Servizos de sinalización marítima
- Operativa xeral das escalas dos buques

Unidade 6. Planificación de portos

Introdución

Principios xerais de planificación

Instrumentos de planificación

Competitividade e capacidade de portos

MÓDULO II: Terminais portuarias

Unidade 7. Terminais de mercadoría xeral

Unidade 8. Terminais de contedores

Unidade 9. Terminais de graneis sólidos

Unidade 10. Terminais de graneis líquidos

Unidade 11. Terminais Roll-on Roll-off

Unidade 12. Terminais de pasaxeiros

Unidade 13. Terminais pesqueiras

ÍNDICE

PRESENTACIÓN

OS OBXECTIVOS

OS PRINCIPIOS METODOLÓXICOS

ACTIVIDADES PROPOSTAS

OS CONTIDOS BÁSICOS

1. Introducción
2. Concepto e clases
 - 2.1. Definición xeral de servizo
 - 2.2. Definición de servizo prestado nun porto
 - 2.3. Clases de servizos prestados nos portos
3. Modelos de prestación dos servizos nos portos
 - 3.1. Prestación directa
 - 3.2. Prestación indirecta
 - 3.3. Prestación en réxime de licenza
 - 3.4. Autoprestación
 - 3.5 Integración de servizos
4. Servizos xerais
 - 4.1. Tipos de servizos
 - 4.2. Prestador dos servizos
5. Servizos portuarios
 - 5.1. Tipos de servizos
 - 5.2. Servizos técnico-náuticos
 - 5.2.1 Servizo de practicaxe
 - 5.2.2 Servizo de remolque
 - 5.2.3 Servizo de amarre e desamarre
 - 5.3. Servizos á pasaxe
 - 5.4. Servizo de manipulación de mercadorías
 - 5.4.1 Réxime de xestión dos traballadores para a prestación do servizo portuario de manipulación de mercadorías
 - 5.5. Servizo de recepción de residuos xerados por buques
 - 5.6. Réxime de prestación dos servizos portuarios no SPTE
 - 5.6.1 Obrigas de servizo público nos servizos portuarios
 - 5.6.2 Contidos mínimos dunha licenza de prestación
 - 5.6.3 Prazos máximos da licenza para a prestación do servizo
 - 5.6.4 Pregos de prescricións para a prestación do servizo

6. Servizos comerciais e outras actividades
7. Servizos de sinalización marítima
8. Operativa xeral das escalas dos buques

AVALIACIÓN DA UNIDADE DIDÁCTICA

ÍNDICE DE FIGURAS

BIBLIOGRAFÍA

Citas de recursos en internet

PRESENTACIÓN

Esta unidade didáctica forma parte da programación da materia optativa "Explotación de Portos", do cuarto curso do Grao en Enxeñaría Civil.

A programación docente da materia divídese en dous grandes módulos. O primeiro módulo, *Explotación de Portos* (6 unidades didácticas) dedícase a presentar os aspectos fundamentais relacionados coa xestión e explotación dos portos.

Na primeira unidade do módulo (UD1) preséntanse os conceptos básicos relacionados cos portos: funcións, zonas de influencia, clasificación, sistema portuario español, etc.

A continuación, na segunda unidade (UD2), repásanse e amplíanse conceptos relacionados co transporte marítimo vistos en materias anteriores, dedicándolle especial atención á análise da situación actual e as previsións de futuro do comercio e o tráfico marítimo mundial.

Na terceira unidade (UD3) preséntanse brevemente os diferentes tipos de contratos de transporte marítimo e os diferentes axentes implicados no proceso.

Na cuarta unidade didáctica (UD4) defínese o dominio público portuario estatal e preséntase o modelo de xestión do mesmo contemplado na lexislación vixente.

A presente unidade didáctica (UD5) dedícase aos servizos prestados nos portos. Explícase o concepto de servizo e as diferentes clases de servizos prestados nos portos de interese xeral pertencentes ao sistema portuario de titularidade estatal.

A unidade didáctica (UD6) que serve para pechar o primeiro módulo da materia dedícase á presentación dos conceptos básicos relacionados coa planificación dos portos e ao análise das diferentes ferramentas de planificación que se empregan na actualidade.

No segundo módulo da materia estúdanse de xeito individual as diferentes tipoloxías de terminal portuaria que poden operar nun porto comercial.

Esta unidade didáctica impártese en 2 h de clase expositiva.

Ademais de aos alumnos de 4º curso do Grao en Enxeñaría Civil, os contidos presentados poden serlle de utilidade a outros docentes ou profesionais do sector que desenvolvan a súa actividade no ámbito do deseño, construción ou conservación destas tipoloxías de infraestrutura do transporte.

OS OBXECTIVOS

-Coñecer o marco legal que regula a prestación e o funcionamento técnico dos servizos prestados nos portos.

OS PRINCIPIOS METODOLÓXICOS

-Os principios teóricos e os contidos fundamentais exponse nas clases expositivas. Para iso, o profesor empregará os medios audiovisuais da aula para a realización de presentacións.

-O alumno elaborará, ao finalizar cada sesión presencial, un resumo dos contidos traballados no que se recollan as súas reflexións sobre a temática abordada.

ACTIVIDADES PROPOSTAS

Como ampliación e aplicación dos contidos teóricos traballados nas sesións expositivas, propónse a realización das seguintes actividades:

- Descrición dunha operación de remolque, desde o coñecemento da súa necesidade, ata a finalización das accións económicas, e xurídicas (se proceden), posteriores á operación.
- Sobre a planta dun peirao público no que existan naves e campas en concesión, debuxar varios barcos e operacións sobre as cargas en mar e terra, distinguindo as que constitúen servizo público das que non, atendendo á lei
- Elaborar un inventario de empresas prestadoras de servizos nos Portos de Interese Xeral da fachada norte de España e analizar dun xeito crítico o número existente de empresas.

OS CONTIDOS BÁSICOS

1. Introducción

Neste unidade didáctica (UD) preséntanse os conceptos básicos relacionados cos servizos prestados nos portos de interese xeral, pertencentes ao Sistema Portuario de Titularidade Estatal (SPTE), que deben coñecer e dominar todo enxeñeiro que se dedique á súa xestión. Enténdese como servizos prestados nos portos aqueles servizos que se prestan aos solicitantes dos mesmos polas empresas autorizadas para prestalos na zona de servizo dun porto.

Inicialmente, farase unha pequena presentación do concepto de servizo e das súas principais características para posteriormente centrarse nos diferentes servizos prestados nos portos (servizos xerais, servizos portuarios, servizos comerciais e

servizos de sinalización marítima). Ademais, tamén se fará referencia a outras actividades comerciais e produtivas que teñen lugar nos portos.

A nivel legal o documento que regula a prestación dos servizos no SPTE é o Texto Refundido da Lei de Portos do Estado e da Mariña Mercante (TRLPEMM) aprobado polo RDL 2/2011 do 5 de setembro. A política actual en materia de servizos ten por obxectivo facilitar a entrada da iniciativa privada en réxime de liberdade de acceso, promovendo deste xeito a competitividade entre os distintos prestadores de servizos no porto (competencia intraportuaria). As Autoridades Portuarias (AP) son organismos autónomos con capacidade de xestión e teñen que ser autosuficientes en termos económicos e financeiros, polo que unha correcta xestión da prestación dos servizos é fundamental. Esta situación provoca unha competencia entre os diferentes portos que conforman o SPTE a través dos servizos ofertados e das taxas portuarias correspondentes, mellorando a eficiencia de todo o sistema en conxunto.

Nesta UD trátanse os conceptos considerados como básicos en relación cos servizos nos portos, para máis información en relación coa regulamentación e funcionamento destes servizos pódense consultar os artigos correspondentes ao Capítulo III. *Servizos portuarios* do TRLPEMM.

2. Concepto e clases

2.1. Definición xeral de servizo

A definición de servizo que proporciona a Real Academia Española referida ao sentido económico do termo é a seguinte: «*Prestación que satisfai algunha necesidade social e que non consiste na produción de bens materiais*».

Polo tanto, pódese entender que, de xeito xeral, un servizo é un conxunto de tarefas ou actividades desenvolvidas por unha persoa ou organización para satisfacer as necesidades que teñen os seus clientes.

Os servizos caracterízanse por unha serie de atributos que os diferencian dos bens materiais. Un servizo é:

- **Intanxible:** Un servizo non pode tocarse como se fose un ben material que si é tanxible.
- **Heteroxéneo:** Un servizo pode ser parecido ou similar a outro pero nunca pode ser exactamente igual.
- **Perecedoiro:** Non é posible almacenar un servizo.
- **Inseparable:** A prestación do servizo é o seu “consumo” coinciden no tempo.
- **Carente de propiedade:** Os beneficiarios dun servizo non acceden á súa propiedade.

2.2. Definición de servizo prestado nun porto

Atendendo á definición anterior de servizo, do conxunto de actividades que se desenvolven nun porto terán a consideración de servizo aquelas que sexan prestadas aos usuarios facendo posible a actividade comercial propia do porto.

Especificamente, son servizos estritamente portuarios as actividades de prestación que sexan necesarias para a explotación dos portos, dirixidas a facer posible a realización das operacións asociadas co tráfico marítimo, en condicións de seguridade, eficiencia, regularidade, continuidade e non discriminación. É especialmente importante resaltar que estas actividades deben ser desenvolvidas no ámbito territorial das AP.

2.3. Clases de servizos prestados nos portos

Os servizos prestados nos portos pódense clasificar en función de diferentes criterios. Entre eles, encóntranse:

- **Servizos públicos ou privados** (válido para calquera tipo de servizo)
 - o Os servizos públicos son apoiados polo Estado e defenden os intereses xerais da sociedade.
 - o Os servizos privados dependen completamente dos investimentos da iniciativa privada.
- **Servizos en función do cliente do servizo**
 - o Servizos ao buque.
 - o Servizos á mercadoría.
 - o Servizos ao pasaxe.
- **Servizos xerais e servizos específicos**
 - o Servizos xerais: aqueles servizos dos que se benefician os usuarios do porto sen necesidade de solicitude, así como aqueles necesarios para o cumprimento das funcións das AP.
 - o Servizos específicos: aqueles servizos que deben ser solicitados polos usuarios do porto ou clientes, e que son actividades comerciais que permiten a realización das operacións de tráfico portuario.

Este último criterio é o máis importante dende o punto de vista legal. O TRLPEMM clasifica os servizos prestados nos portos de interese xeral tendo en conta este criterio en catro categorías:

- o Servizos xerais.
- o Servizos portuarios.
- o Servizos comerciais.
- o Servizos de sinalización marítima.

3. Modelos de prestación dos servizos nos portos

Existen diferentes modelos de prestación dependendo do grao de participación das entidades privadas e do modelo de cesión establecido pola AP ou administración competente. Os modelos de prestación máis comúns son os que se presentan a continuación.

3.1. Prestación directa

Neste primeiro caso a prestación realízase mediante persoal propio da AP ou administración competente encargada da xestión do porto. Poderíase tamén recorrer a unha Asistencia Técnica para a prestación mediante a firma dun contrato con unha empresa. De tódolos xeitos, neste caso, segue considerándose prestación directa porque a responsabilidade do servizo segue sendo da administración que debe responder ante os usuarios do mesmo.

3.2. Prestación indirecta

Consiste na firma dun contrato de prestación entre a AP ou administración competente e unha empresa. A diferenza con respecto ao caso anterior é que a empresa é a responsable do servizo (non a AP, que conserva unicamente a titularidade do mesmo) asumindo tódolos aspectos relativos á operación e a facturación do servizo.

Baixo esta modalidade, a empresa establece as súas propias tarifas, que non poden exceder dun valor máximo establecido no contrato. Se así está establecido no propio contrato (a lexislación debe permitilo) pódese solicitar unha modificación destes valores máximos en caso de producirse unha desviación considerable nos ingresos e nos gastos estimados no proxecto económico inicial da prestación do servizo. Deste xeito a empresa contratista podería facer fronte a unha situación de desequilibrio económico inesperada mediante un aumento das tarifas (concepto de equilibrio económico).

3.3. Prestación en réxime de licenza

Nesta modalidade, para poder acceder á prestación dun determinado servizo requírese dunha licenza de prestación para ese servizo outorgada pola autoridade competente. É dicir, autoriza ao solicitante a prestar o servizo mediante a concesión da devandita licenza. Para iso establécense unhas condicións para a prestación e uns requisitos que deben cumprir os solicitantes.

Este é o caso dos servizos portuarios no SPTE que se tratará con maior detalle máis adiante cando se presenten os devanditos servizos.

3.4. Autoprestación

Este modelo de prestación consiste en concederlle a un determinado usuario do porto, receptor de servizos prestados no mesmo, unha licenza especial que lle permite prestarse a si mesmo un servizo determinado.

A nivel legal, no caso do SPTE, o TRLPEMM define o concepto de autoprestación de servizos do seguinte xeito: «*considérase autoprestación cando o concesionario ao titular dunha terminal de pasaxeiros ou mercadorías dedicada ao uso particular prestase a si mesmo os servizos ao pasaxe ou de manipulación de mercadorías, respectivamente, con persoal e material propio, sen que se celebre ningún tipo de contrato con terceiros a efectos de tal prestación*». Polo tanto, este modelo é válido no SPTE para o servizos portuarios de pasaxe e o de manipulación de mercadorías que se verán posteriormente en terminais de uso particular non abertas ao uso público. Este tipo de terminais son terminais propias dun determinado operador dedicada exclusivamente á manipulación da súa propia mercadoría ao dar servizo aos pasaxeiros dos seus buques, polo que outro operador non pode descargar a súa mercadoría ou desembarcar os seus pasaxeiros na terminal.

No caso de servizos de transporte de corta distancia regulares e autopistas del mar (*Short Sea Shipping*) realizados mediante buques ro-ro puros, ro-pax, con-ro e ferries poderanse autoprestar os servizos á pasaxe e manipulación de mercadorías empregando persoal propio en terra baixo as condicións establecidas no TRLPEMM.

En todo caso, o persoal autorizado pola empresa para a autoprestación deberá cumprir os requisitos esixidos en termos de cualificación ao persoal das empresas prestadoras de servizos.

3.5. Integración de servizos

Esta modalidade tamén se aplica a terminais dedicadas ao uso particular pero os servizos que se poderían auto prestar sen recorrer a terceiros son os servizos técnico-náuticos.

O TRLPEMM considera que existe integración de servizos «*cando o concesionario ou o titular dunha autorización dunha **terminal de pasaxeiros ou de mercadorías dedicadas ao uso particular** pode prestar aos buques que operan na mesma un ou varios **servizos técnico-náuticos**, con persoal e material propios, sen celebrar contrato con terceiros que teñan por obxecto a prestación de ditos servizos*».

Neste caso, o navieiro que opere neste tipo de terminais ten dúas opcións: escoller os servizos portuarios integrados ou os abertos ao uso xeral.

A pesar de que é unha opción posible, en moitos casos non lles compensa economicamente aos operadores das terminais.

4. Servizos xerais

4.1. Tipos de servizos

Tal e como se comentou anteriormente, os servizos xerais son aqueles servizos dos que se benefician os usuarios do porto sen necesidade de solicitude, así como aqueles necesarios para o cumprimento das funcións das AP. Son servizos xerais, entre outros, os seguintes:

- **Servizo de ordenación, coordinación e control do tráfico portuario marítimo.** Como se comentaba anteriormente, este servizo coñécese a nivel internacional como VTS (*Vessel Traffic Service*). Ten por finalidade a xestión do tráfico marítimo no ámbito correspondente á zona de servizo do porto, proporcionando aos buques información relevante e instrucións (se procede) para facilitar a navegación tanto no propio porto como nos seus accesos.
- **Servizo de ordenación, coordinación e control do tráfico portuario terrestre.** Similar ao caso anterior pero no ámbito terrestre e orientado ao tráfico de vehículos terrestres. Os portos contan con redes de infraestruturas viarias, de maior ou menor entidade, compostas por estradas e liñas de ferrocarril que poden presentar elevadas intensidades de tráfico, afectando ás actividades portuarias que se realizan nos diferentes peiraos. Como é lóxico, precísase dun servizo encargado da vixilancia e ordenación destes tráfico terrestres.
- **Servizo de coordinación e control das operacións asociadas aos servizos portuarios, comerciais e outras actividades.** Como se verá a continuación, os servizos deste tipo non soen ser prestados pola AP senón pola iniciativa privada, pero a coordinación e o control das actividades asociadas a estes servizos considerase un servizo xeral, xa que poden afectar á calidade da explotación portuaria en conxunto.
- **Servizos de sinalización, balizamento e outras axudas á navegación que sirvan de aproximación e acceso do buque ao porto, así como o seu balizamento interior.**
- **Servizo de policía nas zonas comúns e control de accesos.** A Policía Portuaria encárgase da vixilancia dentro dos espazos portuarios, velando polo mantemento da orde pública e supervisando o cumprimento da normativa vixente sobre actividades portuarias, comprobando que se teñen os correspondentes permisos ou autorizacións. Todo isto, sen prexuízo das competencias que lles correspondan a outros corpos de seguridade cos que ten a obriga de colaborar. Por exemplo, no caso das concesións, a Policía Portuaria ten dereito a entrar pero non a obrigatoriedade. Ademais, encárgase do control dos accesos terrestres. Os portos, debido as actividades que se desenvolven neles, teñen limitado o acceso a toda a zona de servizo ou a certas zonas por varias normativas e ordenanzas. Por outra banda, segundo as resolucións da Conferencia diplomática de decembro de 2002, sobre o Convenio SOLAS (*Safety of Life At Sea*), de OMI (Organización Marítima Internacional), desde xullo de 2004 tódalas instalacións portuarias con tráfico internacional deben contar con un Plan de Protección do porto fronte a riscos derivados das actividades industriais ou mesmo terrorismo [Código PBIP (Protección de Buques e Instalacións Portuarias) e ISPS (*International Ship and Port Facility Security*)].
- **Servizo de limpeza habitual das zonas comúns de terra e de auga.** Non se considera dentro deste servizo xeral a limpeza de peiraos e explanadas

- como consecuencia das operacións de depósito e manipulación de mercadorías, e a limpeza de derrames e vertidos mariños contaminantes
- **Servizos de prevención e control de emerxencias.** Inclúense aquí diversos tipos de emerxencias como poden ser os incendios ou os riscos asociados coa manipulación de substancias químicas ou contaminantes. A prevención e control de emerxencias faise nos termos establecidos pola normativa sobre protección civil, en colaboración mediante convenios coas Administracións competentes en protección civil, prevención e extinción de incendios. Esta modalidade, soe ser máis económica para a AP que manter un equipo de persoas propio.
 - **Servizos de loita contra a contaminación mariña.** Os portos son lugares onde a probabilidade de que poidan suceder episodios de contaminación mariña debidos a vertidos accidentais procedentes de buques é moi elevada, polo que deben contar con plans de emerxencia e medios propios de loita contra a contaminación. Con todo, os portos soen actuar de xeito coordinado con outras administracións competentes (todo o relativo a coordinación estea recollido nos plans de emerxencia do porto), permitindo un maior aproveitamento dos recursos materiais e humanos, non sendo necesario de novo que a AP manteña un equipo específico de persoas para tal fin.
 - **Servizo de iluminación das zonas comúns.** Cabe mencionar neste apartado o caso das concesións portuarias nas que debe ser o concesionario o responsable da iluminación dos espazos portuarios incluídos na mesma.

Determinados tipos de servizos que requiren dentro doas súas funcións o “exercicio da autoridade” (coordinación do tráfico marítimo ou policía portuaria, por exemplo), nalgúns réximes xurídicos (dependendo do país) esixen que a persoa que o exerza deba ter relación laboral coa entidade á cal representa. É por tanto moi importante que o marco xurídico dote as persoas que prestan estes servizos das competencias necesarias para desempeñalos. Así mesmo, moitos destes servizos préstanse en colaboración con varias Administracións que teñen competencias nos ámbitos portuarios.

O modelo español de prestación de servizos xerais non é único, existindo diversas fórmulas a nivel mundial para a prestación dos mesmos.

4.2. Prestador dos servizos

De acordo co TRLPEMM, correspóndelle á AP a prestación dos servizos xerais. Con todo, sempre e cando non supoña un risco ou impliquen exercicio da autoridade, a AP poderá encomendar a súa xestión a terceiros mediante o correspondente contrato. En todo caso, os servizos xerais deben ser prestados de acordo coas normas e criterios técnicos previstos no Regulamento de Explotación e Policía, así como nas Ordenanzas do Porto (e o código PBIP).

Algunhas AP acostuman a facer uso do convenio marco entre Portos do Estado e Salvamento Marítimo para que sexa este último quen preste algún dos servizos

xerais, por exemplo, o do servizo de ordenación, coordinación e control do tráfico portuario marítimo (VTS).

5. Servizos portuarios

5.1. Tipos de servizos

Ademais dos servizos xerais, existen outros servizos que se prestan a usuarios particulares, normalmente baixo petición previa, aínda que nalgúns casos é obrigatorio contratalos debido á súa especificidade. Este tipo de servizos son os servizos portuarios.

O TRLPEMM define os servizos portuarios como: *«as actividades de prestación que sexan necesarias para a explotación dos portos dirixidas a facer posible a realización das operacións asociadas co tráfico marítimo, en condicións de seguridade, eficiencia, regularidade, continuidade e non discriminación, e que sexan desenvolvidas no ámbito territorial das Autoridades Portuarias»*. Legalmente, considéranse como servizos portuarios os seguintes:

- **Servizos técnico-náuticos**
 - o Servizo de practicaxe
 - o Servizo de remolque portuario
 - o Servizo de amarre e desamarre
- **Servizo á pasaxe**
- **Servizo de manipulación de mercadorías**
- **Servizo de recepción de residuos xerados por buques**

5.2. Servizos técnico-náuticos

5.2.1 Servizo de practicaxe

O servizo de practicaxe (de río ou de porto marítimo) consiste no asesoramento ao capitán do buque, para facilitar a entrada, saída, as manobras náuticas no interior dun porto, ou as manobras de fondeo do buque na zona específica destinada a tal fin. O asesoramento inclúe tamén a recomendación do uso de remolcadores e o número necesario destes (se non está fixado con anterioridade por motivos de seguridade pola Capitanía Marítima).

As persoas que prestan este servizo son os prácticos, profesionais mariños con formación práctica específica correspondente a zona portuaria en cuestión acreditados mediante a superación de esixentes probas, que xeralmente (verase a continuación que non sempre é así) acceden a bordo do buque para levar a cabo o seu cometido.

Figura 5.1: Embarcación do práctico aproximándose a un buque



Dependendo do país, o práctico pode asumir o control total do buque (de acordo co capitán, pois este é a máxima autoridade no buque) ou limitarse a transmitir indicacións e recomendacións a este. Existe tamén noutros países outro modelo de practicaxe coñecido como practicaxe asistido (SPB, *Shore Based Pilotage*) no que o práctico do porto asesora ao capitán mediante o emprego da radio desde terra.

Debido á especial perigosidade dun accidente marítimo, o servizo de practicaxe acostuma a ser un servizo obrigatorio, polo menos para buques a partir de 500 GT, ou incluso menor se así está establecido pola Autoridade Marítima.

Tamén é frecuente que existan exencións a este servizo (PEC, *Pilotage Exception Certificate*) cando un determinado buque realiza escalas moi frecuentes nun determinado porto. Mediante este certificado, enténdese que o capitán do buque coñece as características e riscos de manobrabilidade nun porto como para non precisar o asesoramento dun práctico. Este certificado emítese a favor dun capitán e dun buque en concreto, non sendo válido para o mesmo capitán e outro buque, ou o mesmo buque e outro capitán. É dicir, a dupla buque e capitán debe manterse.

En España, o número de prestadores deste servizo está limitado a un único prestador en cada área portuaria. Para estes efectos, enténdese como área portuaria aquela que sexa susceptible de explotación totalmente independente incluíndo a súa accesibilidade marítima e, polo tanto, que os límites xeográficos de prestación do servizo de practicaxe correspondentes a cada unha das devanditas áreas sexan totalmente independentes.

Os límites xeográficos do servizo de practicaxe, as zonas de espera, e as zonas de embarque e desembarque dos prácticos son establecidos pola Autoridade

Portuaria, co informe vinculante da Capitanía Marítima no que afecta á seguridade marítima e da navegación. Estas zonas deben estar sempre dentro da Zona II.

Figura 5.2: Práctico embarcando nun buque



Unha cuestión importante é o punto no que o práctico embarca ou desembarca dos buques que entran ou saen do porto (Figura 4.1). Este punto debe estar establecido de forma precisa, e debe permitir o embarque e desembarque en condicións de seguridade. Normalmente, o desembarque do práctico realízase cando o buque se sitúa en rumbo de franquía, é dicir cando o buque pon o seu rumbo de viaxe sen que existan obstáculos para a súa navegación.

Unha vez dentro do porto, os buques que precisen realizar manobras de cambio de atraque poden ou non estar obrigados a contratar servizos de practicaxe dependendo do caso.

5.2.2 Servizo de remolque

O remolque portuario é usualmente o segundo dos servizos portuarios técnico-náuticos que entra en acción. Préstase mediante remolcadores que axudan aos buques nas operacións náuticas relativas aos movementos deste, seguindo as instrucións do Capitán do buque. Dado que o práctico exerce a labor de asesoramento, cando o Capitán do buque llo permite, cousa moi frecuente, o práctico é a persoa que transmite as ordes directamente ao temoneiro do buque e aos remolcadores.

Os remolcadores poden funcionar de forma activa ou de forma pasiva. De forma activa interactúan co buque proporcionando forza motriz (tirando na dirección de avance) ou retendo a velocidade inducida polo motor do buque (tirando en contra da dirección de avance) e corrixindo a súa posición. De forma pasiva unicamente

proporcionan acompañamento do buque e entran en acción se as condicións de navegabilidade ou meteorolóxicas obrigan a proporcionar auxilio nas manobras do buque.

Por outra banda os remolcadores tamén poden proporcionar o servizo de escolta a un buque, sendo obrigado en certos casos establecidos polas Autoridades Marítimas correspondentes.

Este servizo, como o resto de servizos portuarios, sempre se presta dentro das augas da zona de servizo do porto.

A obrigatoriedade do servizo do remolque depende das condicións establecidas pola Autoridade Competente. Podería dicirse que en xeral o servizo non é obrigatorio, pero en determinadas circunstancias, entre elas o tamaño do buque, natureza da carga, condicións de luz e meteorolóxicas, e circunstancias de avaría, pode chegar a selo se a autoridade competente así o determina (usualmente, estas situacións nas que é obrigatorio están detalladas nas ordenanzas de navegación do porto).

O número de remolcadores a utilizar está establecido nas ordenanzas de navegación de cada porto, e depende das características do buque, tamaño, manobrabilidade, condicións climáticas e capacidade dos remolcadores. Nalgunhas AP para facilitar a tarificación dos remolcadores non se ten en conta o número de remolcadores empregados, senón que se tarifica en función do uso do servizo e do arqueado do buque remolcado.

Unha vez dentro de porto, os buques que realizasen manobras de cambio de atraque poderían estar obrigados a usar o servizo de remolque, xa que en certos casos a manobra pode ser incluso máis perigosa e comparación coa manobra de entrada ao porto.

Existen tamén algúns buques particulares que contan con sistemas de propulsión que lles permiten manobrar sen axuda dos remolcadores (buques de pasaxeiros e gaseiros de última xeración).

5.2.2.1 Tipos de remolcadores

O arqueado habitual dos remolcadores soe estar entre os 100-400 GT, mentres que a potencia e o tiro varían entre 1.000-5.000 HP e 12-60 toneladas respectivamente. De tódolos xeitos, en relación cos dous últimos parámetros, cabe dicir que sempre é máis importante a capacidade de tiro que teñan que a potencia de que dispoñan. Os principais tipos de remolcadores son:

- Remolcador convencional, punto de tiro central e propulsión a popa:
 - o Remolcador de hélice convencional
 - o Remolcador con tobeira: Unha tobeira é un tubo curto que rodea a hélice e que pode mellorar moito a eficiencia dun sistema de propulsión en determinadas circunstancias.

- o Remolcador con tobeira orientable: Están suxeitas á mecha do leme polo que lle permite xirar 360° ao carecer de codaste. Polo interior da mecha pasa o eixe de propulsión da máquina á hélice.
- Remolcador tipo tractor, con punto de tiro a popa, e propulsión central ou a proa. Este tipo de remolcador pode proporcionar “tiro” ou “empurre” en calquera dirección, polo que os fan sumamente versátiles e poden optimizar o número de remolcadores necesarios. Existen varios modelos
 - o Cicloidal (Voith Schneider): Consta dunha roda de paletas articuladas que contén un conxunto de palas verticais de perfil hidrodinámico mediante as cales, durante todo o xiro da roda, se consegue que o pulo sexa positivo. Cada unha destas penlas pode cambiar de orientación xirando individualmente sobre o seu propio eixe vertical facendo que o conxunto provea pulo en calquera dirección que se desexe. Os barcos que montan este propulsor adoitan ter pouco calado e necesitar unha gran manobrabilidade.
 - o Azimutal (Schottel): Consiste nunha hélice con eixe vertical sobre o que pode darse un xiro 360°. Dese xeito, o propulsor pode orientar o seu impulso mellorando a manobrabilidade e en casos, que sexa innecesario o uso do leme. Este tipo de propulsores confire unha manobrabilidade absoluta e moi diferente aos sistemas de propulsión convencionais ademais doutras moitas vantaxes. Estes sistemas poden dispoñer de hélices de paso fixo ou variable, sendo as de paso fixo as máis utilizadas para remolcadores, transbordadores e barcos de abastecemento. Por outro lado tamén poden dispoñer de propulsores retráctiles, que se utilizan como propulsión auxiliar para posicionamento dinámico nos buques. Estes propulsores poden xirar sen necesidade dunha liña de eixes ríxida, senón cun motor eléctrico adaptado perpendicularmente ao propulsor nun colector, denominado Pod.

5.2.2.2 *Asignación do número e características do remolcadores*

Deben estudarse varias cuestións importantes en función das características de cada porto para a asignación do número de remolcadores, tipo, potencia, tiro e demais características dos mesmos. Deste modo, defínese o cadro de necesidades que deberá cubrir cada empresa de remolcadores para atender as necesidades do porto. Algúns dos factores a ter en conta son:

- Tamaño máximo do buque a operar.
- Tipo de carga e perigosidade desta.
- Número e tamaño dos buques en operación simultánea.
- Profundidade e anchura das canles de navegación e zonas de manobra.
- Condicións meteorolóxicas e ambientais, correntes, mareas.

Para os efectos prácticos, coa normativa actual, a cada licenciatario do servizo de remolque esíxelle o número de remolcadores (máis características de potencia

e de sistema de propulsión) necesario para executar a que se considera como a “operación frecuente máis complexa” que se prevé no porto.

Por outra parte, para maximizar a seguridade nas operacións de remolque, deben estudarse as condicións das operacións nas situacións máis adversas, nas que se debe garantir a seguridade das manobras náuticas en tanto non se suspendan as operacións no porto. Algúns dos factores a considerar son: capacidade de tiro nas diferentes configuracións de traballo; efectividade e seguridade (función da velocidade, dirección de tiro, estabilidade, augas abertas ou protexidas, etc.); requirimentos de espazo de evolución.

5.2.3 Servizo de amarre e desamarre

O servizo de amarre portuario ten a función de manobrar coas amarras do buque (largos, traveses e esprines) ata deixalas nos elementos dispostos nos peiraos para atracar o buque e que este quede fixo (bolardos, norays ou ganchos). En relación con estes elementos de suxeición, é importante lembrar que nos portos a distancia entre norays é constante, e a súa numeración en cada peirao establécese de xeito xeral de esquerda a dereita visto desde o mar.

O desamarre, evidentemente consiste en “largar” as amarras segundo a orde establecida polo Capitán (en consenso co práctico) na manobra de desatraque do buque. Tanto o amarre coma o desamarre execútanse seguindo as ordes do Capitán (aínda que normalmente o Capitán cede o control ao Práctico), xa que o amarre e maillo desamarre son situacións do buque dinámicas e decisivas no proceso de atraque e desatraque respectivamente, contribuíndo decisivamente ao achegamento controlado do buque ás defensas e máis ao posicionamento xusto ao longo do peirao. Para determinados buques de gran tamaño, non é posible lanzar os cabos á terra para ser “encapillados” nos bolardos, norays, ganchos ou outros elementos de suxeición, polo que se require de unha embarcación auxiliar que leve os cabos ata o peirao. Os cabos que se utilizan para amarrar os barcos nos portos chámanse largos, traveses e espríns, tal e como se pode observar na Figura 5.3

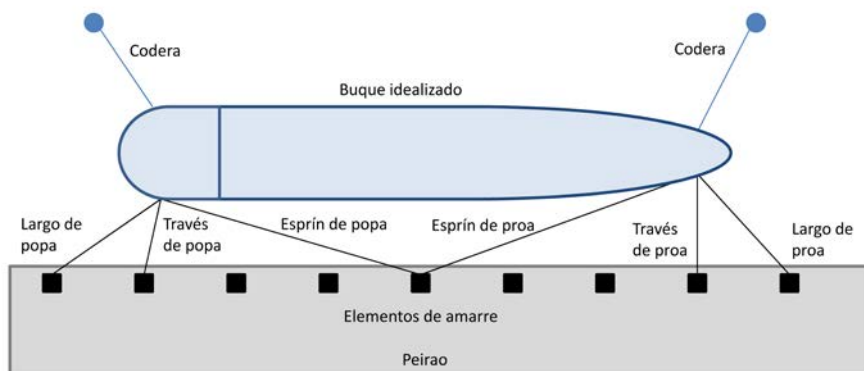
Tanto os largos coma os traveses adoitan ser cabos de fibra de polipropileno ou equivalentes, mentres que os espríns adoitan ser cables de aceiro cunha estacha de polipropileno no extremo para darlle máis elasticidade ao conxunto. A operación ordinaria de amarre normalmente emprega tres grupos de cabos dobres: largo, esprín e través de proa, e largo, esprín e través de popa.

Evidentemente, en condicións adversas é necesario reforzar as amarras, empregando un maior número delas, e recorrendo incluso a cables metálicos. Tamén son relativamente comúns os casos nos que os buques amarran en campos de boias, ou usen boias coderas para manter a estabilidade nun atraque en peirao convencional. Nestes casos, utilizarán tantos cabos de polipropileno ou mesmo de aceiro como sexan necesarios para manter o buque estable.

Tal e como acontece nos outros dous tipos de servizos indicados anteriormente, este servizo acostuma a ser obrigatorio a partir dun determinado tamaño de buque. A Autoridade Competente, neste caso a AP de cada porto (xeralmente de acordo

coa Capitanía Marítima por motivos de seguridade) establece o tamaño do buque (normalmente en unidades GT) a partir do cal é obrigatorio contratar este servizo por cuestións de seguridade ou riscos de accidentes que puideran derivar en importantes consecuencias medioambientais.

Figura 5.3: Liñas de amarre



Por outra banda, a partir dun determinado tamaño de buque, é imposible que os tripulantes salten a terra para proceder ao amarre do buque. Nese caso, os amarradores apoian aos tripulantes en terra para que o amarre se poida facer axeitadamente.

Por suposto, para poder acceder á prestación deste servizo é preciso contar con medios materiais (vehículos, radio, embarcacións, etc.) e medios humanos con formación e preparación específica, xa que as tarefas de amarre e desamarre teñen certo perigo e requiren de experiencia para levalas a cabo correctamente.

Como curiosidade, dicir que existen tamén outros sistemas de amarre (polo de agora minoritarios) que non utilizan amarras. Por exemplo o sistema *Moormaster* (http://www.cavotec.com/en/ports-maritime/automated-mooring-systems_36/) que emprega sistemas de ventosas para fixar o buque ao peirao, polo que non sería necesario o servizo clásico de amarre.

A vantaxe deste tipo de sistemas é que en condicións adversas non se producirán roturas de estachas e o movemento do buque será menor, co que se gañaría tempo para a realización das operacións de manipulación de mercadorías de xeito seguro.

5.3. Servizos á pasaxe

Os servizos á pasaxe son aqueles servizos que pretenden facilitar o embarque e desembarque de pasaxeiros, e no seu caso equipaxes e vehículos. Neste caso, pódense diferenciar dous tipos de tráfico de pasaxeiros: os cruceiros turísticos, que

teñen unha finalidade preferentemente turística ou de recreo, e non de transporte; e o servizo regular de pasaxeiros que permite o transporte entre dous ou máis puntos, contando con itinerarios, horarios, frecuencia de escalas, tarifas e condicións preestablecidas, podendo ser este servizo de navegación interior, de cabotaxe ou internacional.

Entre os servizos á pasaxe, pódense destacar os seguintes: a organización e control do embarque e desembarque do pasaxeiro; a recollida e entrega dos equipaxes; o emprego de medios mecánicos para a carga e descarga de equipaxes; a carga e descarga de vehículos, considerados en réxime de pasaxe, podendo requirir a xestión dos estacionamentos no porto.

En relación con estes servizos cabe mencionar ás estacións marítimas, edificacións situadas dentro da zona de servizo do porto que teñen como finalidade primordial é a prestación destes servizos, protexendo aos pasaxeiros e ás súas equipaxes das inclemencias meteorolóxicas. Este servizo pódese desenvolver tanto durante a espera e o embarque, coma no desembarque e saída da terminal. Desde o punto de vista do confort dos pasaxeiros, é moi recomendable dispoñer de zonas para servizos complementarios aos pasaxeiros. Con todo, non todos os portos dispoñen destas instalacións debido a necesidade de ter un número mínimo de pasaxeiros para poder xustificar o investimento.

5.4. Servizo de manipulación de mercadorías

O servizo de manipulación de mercadorías é esencial nun porto polo que é importante que funcione adecuadamente. Determina os días de estancia dos buques no porto, o tempo de ocupación dos peiraos, os tempos de espera dos buques para poder acceder a porto, etc. Nos contratos de transporte marítimo establécese canto tempo para a realización das operacións portuarias de manipulación de mercadorías está incluído no frete, polo que é fundamental que as operacións se realicen no tempo adecuado para que os portadores non teñan que facer fronte a sobrecostos (demoras) derivados do retraso das operacións. Do mesmo xeito que sucede cos avións, os buques se non navegan só producen sobrecostos.

De acordo co TRLPEMM considéranse actividades propias deste servizo a *«carga, estiba, desestiba e descarga e transbordo de mercadorías, obxecto de tráfico marítimo, que permitan a súa transferencia entre buques, entre estes e terra u outros medios de transporte terrestre»*. Estas actividades deben cumprir dúas condicións para poder considerarse dentro deste servizo: 1) que se realicen integramente dentro da zona de servizo do porto, e 2) que teñan conexión directa e inmediata cunha operación concreta de carga, descarga ou transbordo dun buque determinado.

Pode levar a confusión ou inclusive parecer o mesmo a carga que a estiba ou a descarga que a desestiba, pero non son as mesmas operacións. De xeito simplificado, pódese dicir que a carga consiste no desprazamento da mercadoría dende a súa posición inicial (zona de almacenamento, peirao, etc.) ata o buque, e a estiba é o proceso de acomodar as mercadorías nas adegas do buque con seguridade

e aproveitando de xeito eficiente o espazo dispoñible. A descarga e a desestiba son os procesos inversos.

O TRLPMM establece que actividades se deben considerar dentro do proceso de carga e estiba:

- A recollida da mercadoría nas zonas de almacenamento e o transporte horizontal desta ata o costado do buque.
- A aplicación de dispositivos (gancho, culler, spreader, etc.) que permitan izar ou transferir a mercadoría directamente dende un medio de transporte terrestre, ou dende un peirao, ao costado do buque.
- O izado ou transferencia da mercadoría e a súa colocación na adegá ou a bordo do buque.
- A estiba da mercadoría na adegá ou a bordo do buque, de acordo cos plans de estiba e indicacións do capitán do buque ou dos oficiais en quen delegue esta responsabilidade.
- O embarque da mercadoría por medios rodantes no buque.
- A trincaxe ou suxeición da carga a bordo do buque para evitar o seu desprazamento durante a navegación (sempre que estas operacións non se realicen pola tripulación do buque).

As actividades de desestiba e descarga comprenden as operacións contrarias ás recollidas no apartado anterior.

Polo que respecta ao transbordo, considérase que esta actividade comprende a destrincaxe ou solta (sempre que non se realice pola tripulación do buque) a desestiba no primeiro buque, a transferencia da mercadoría directamente dende un buque a outro, e a estiba no segundo buque e posterior trincaxe (sempre que non se realice pola tripulación do buque no segundo buque).

Existen certos obxectos que non encaixarían no servizo de manipulación de mercadorías ao non considerarse polo TRLPMM como obxectos de tráfico marítimo: os bens propiedade das AP; as cartas, tarxetas, paquetes postais e outros bens que sexan obxecto do servizo postal ou de mensaxería; a pesca fresca, o bacallau verde e os seus produtos elaborados; e por último, os refugallos e residuos xerados polo buque, así como os refugallos e residuos da carga procedente dos buques.

Ademais existen unha serie de actividades que non se consideran como servizo portuario de manipulación de mercadorías como poden ser, entre outras: o manexo de medios mecánicos propiedade da AP e a manipulación de mercadorías do Ministerio de Defensa (existe unha excepción na que si se consideraría); o manexo de cabezas tractoras ou grúas automóbiles non adscritas permanentemente a operacións portuarias e sexan conducidas polo seu persoal habitual; o embarque e desembarque de vehículos a motor cando se realice polos seus propietarios, usuarios ou condutores habituais dependentes daqueles; o embarque e desembarque de vehículos a motor sen matricular; as tarefas de suxeición e solta da carga a bordo do buque, cando sexan realizadas polas tripulacións dos buques; etc.

5.4.1 Réxime de xestión dos traballadores para a prestación do servizo portuario de manipulación de mercadorías

Para poder realizar as operacións portuarias relacionadas co servizo de manipulación de mercadorías requírese de medios mecánicos especializados (guindastres de diverso tipo, equipos de manipulación, etc.) segundo o tipo de mercadoría, e man de obra especializada (estibadores) cunha apropiada preparación e formación. Na maioría dos países debido á importancia destas actividades para o correcto desenvolvemento do comercio marítimo e ás propias peculiaridades do traballo xurdiron desde hai moito tempo asociacións de traballadores deste ámbito que teñen establecido medidas proteccionistas e barreiras para o acceso a outros traballadores para realizar estas tarefas. Este é un sector peculiar neste sentido, sendo moi importante desde o punto de vista da explotación portuaria coñecer este tipo de singularidades.

No caso do SPTE, constituíronse a partir do entrada en vigor do TRLPEMM unhas sociedades anónimas mercantís privadas que terán por obxecto social a xestión das actividades e tarefas do servizo portuario de manipulación de mercadorías. A denominación da sociedade establecerase nos seus estatutos, desta, debendo figurar nela a expresión «Sociedade Anónima de Xestión de Estibadores Portuarios» ou as siglas SAGEP, que serán exclusivas desta clase de sociedades. As AP non están no seu accionariado pero teñen un vogal no seu consello de administración.

As empresas que realizan as actividades comprendidas neste servizo portuario denomínanse Empresas Estibadoras (EEs), e deben participar no capital social das SAGEP. De acordo co TRLPEMM para poder desenvolver estas actividades a AP debe outorgar a oportuna licenza ás respectivas EEs. Para iso deberán reunir unha serie de requisitos, que están establecidos nos correspondentes Pregos de Prescricións Particulares.

A relación laboral dos traballadores portuarios pode ser de dous tipos:

- **Relación laboral común:** este caso inclúe os traballadores propios das EEs. Estes traballadores son contratados polas EEs e deben provir dos censos das SAGEPs, debendo dispoñer cada empresa dun número suficiente para cubrir, polo menos, a cuarta parte da actividade total da empresa.
- **Relación laboral especial:** este caso inclúe os traballadores directamente vinculados coa SAGEP. Estes traballadores son os que forman o *pool* de traballadores con contrato indefinido coa SAGEP e que son contratados diariamente (mediante un sistema rotatorio) polas EEs segundo as súas necesidades. A dirección e control da actividade laboral destes traballadores, así como os aspectos relacionados coa seguridade e a saúde laboral son responsabilidade das EEs.

Polo que respecta ás instalacións outorgadas en concesión ou autorización, as actividades de servizo de manipulación de mercadorías realizadas nas mesmas deben efectualas traballadores que cumpran os requisitos e formación e aptitude necesarios e previstos no TRLPEMM.

5.5. Servizo de recepción de residuos xerados por buques

Os residuos xerados polos buques representan un grave problema medioambiental debido á natureza química ou biolóxica dos produtos que se atopan nos buques. Para resolver este problema, desenvolveuse un Convenio Internacional, o convenio MARPOL (MARitime POLLution) promovido pola Organización Marítima Internacional (OMI), un organismo especializado da ONU. Este convenio consiste nun conxunto de normativas internacionais que teñen por obxectivo de previr a contaminación procedente dos residuos dos buques. O texto inicial do convenio, aprobado no ano 1973 e en vigor dende o 2 de outubro de 1983, foi modificado varias veces (Protocolos de 1978 e 1997), sendo a súa versión vixente o convenio MARPOL 73/78 co Protocolo de 1997. O seu obxectivo é preservar o ambiente mariño mediante a completa eliminación da polución por hidrocarburos e outras sustancias perigosas, así como a minimización das posibles descargas accidentais.

Dentro da zona de servizo dos portos do SPTE ofrécese un servizo de recepción de residuos xerados por buques (estes residuos están definidos e regulados nos Anexos I-VI do convenio) no que se inclúen o almacenamento e clasificación dos mesmos, e o traslado a unha instalación de tratamento autorizada situada usualmente fora da zona de servizo do porto.

É importante mencionar que os residuos derivados da manipulación das cargas, embalaxes, trincaxes, etc. (os derivados das operacións de carga, estiba, desestiba e descarga) non se consideran dentro do ámbito deste convenio, entendéndose que é unha obriga de quen realiza esas operacións recoller e limpar estes residuos.

Co obxectivo de incentivar aos responsables dos buques que atracan en portos españois para que se desfagan dos residuos considerados MARPOL, as AP cobran unha tarifa fixa en cada escala nos portos da súa competencia, independentemente de que se faga uso ou non do servizo, polo que en esencia poderíase dicir que é “obrigatorio” (salvo nos supostos indicados no TRLPEMM). Esta tarifa, depende do arqueo do buque (GT) e permítelles descargar os residuos sen custo adicional durante os primeiros 7 días de escala. Isto non é sucede así noutros países, polo que é moi frecuente que moitos buques esperen a chegar a España para descargar os seus residuos debido a que lles compensa economicamente.

Tamén é obrigatorio que dispoñan de instalacións de recollida de residuos certos tipos de instalacións e terminais en portos (anexos I e II do convenio)

5.6. Réxime de prestación dos servizos portuarios no SPTE

Como se comentaba anteriormente, de acordo co modelo actual de desenvolvemento portuario do SPTE, promóvese a prestación dos servizos portuarios pola iniciativa privada, seguindo o principio de libre concorrència coas excepcións que establece o TRLPEMM. Se non hai entidades privadas que desenvolvan estes servizos, a Administración debe cubrir esta carencia.

Para poder acceder á prestación do servizo é preciso obter unha licenza para o mesmo. As licenzas son outorgadas polas AP previa aprobación do correspondente Prego Regulador e Prescricións Particulares do servizo correspondente. A obtención

da licenza non implica o dereito de prestar o servizo en condicións de exclusividade (salvo no caso no que o número de prestadores estea limitado a un único prestador).

As AP poden limitar de oficio o número máximo de posibles prestadores dun servizo portuario en cada porto, atendendo unicamente a razóns de dispoñibilidade de espazos, de capacidade das instalacións, de seguridade, de normas medio ambientais o por outras razóns obxectivas relacionadas coas condicións de competencia e, en tódolos supostos, debidamente motivadas. A limitación pode afectar a toda a zona de servizo do porto ou a unha parte desta. Un exemplo disto, pode ser a limitación de acceso ao servizo de practicaxe a un número limitado de empresas (un número ilimitado de empresas de practicaxe podería comprometer a seguridade no caso no que se ofertase un servizo en condicións precarias). Neste caso, onde o número de prestadores está limitado a licenza de prestación do servizo debe outorgarse polo procedemento de concurso.

O acordo de limitación mencionado anteriormente, que incluírá a determinación do número máximo de prestadores, adoptarase polo Consello de Administración da Autoridade Portuaria, previa consulta ao Comité de Servizos Portuarios e informe de Portos do Estado, debendo ser publicado posteriormente no BOE.

Por outra banda, as Ordenanzas Portuarias aprobadas polas AP deberán establecer, por razóns de operatividade e de seguridade, normas complementarias e condicións específicas de utilización dos servizos portuarios, así como o ámbito xeográfico ao que se estendan.

5.6.1 Obrigas de servizo público nos servizos portuarios

Os servizos portuarios están suxeitos ás obrigas de servizo público previstas na TRLPMM co fin de asegurar a prestación en condicións axeitadas. Entre estas obrigas encóntranse:

- Cobertura universal, con obriga de atender a toda demanda razoable, en condicións non discriminatorias, salvo as excepcións previstas na lei, para os casos de terminais de pasaxeiros e mercadorías de uso particular.
- Continuidade e regularidade dos servizos en función das características da demanda, salvo forza maior. Para garantir a continuidade na prestación do servizo, as AP poden establecer servizos mínimos de carácter obrigatorio.
- Cooperación coa AP e a Administración marítima e, no seu caso, con outros prestadores de servizos, en labores de salvamento, extinción de incendios e loita contra a contaminación, así como na prevención e control de emerxencias.
- Colaboración na formación práctica na prestación do servizo cos medios adecuados, no ámbito do porto no que desenvolva a súa actividade.
- Sometemento á potestade tarifaria da AP, cando proceda, nas condicións establecidas nas prescricións particulares polas que se rexe o título habilitante.

5.6.2 Contidos mínimos dunha licenza de prestación

Unha licenza para prestar os servizos portuarios mencionados anteriormente debe ter uns contidos mínimos. Dependendo do servizo e do situación particular do mesmo, algúns deles poden variar. En xeral, deberíanse incluír na licenza os seguintes puntos:

- a) Identificación da persoa física ou xurídica titular da licenza e a sede da empresa.
- b) Clase de licenza outorgada, xeral ou específica, e obxecto da mesma.
- c) Ámbito xeográfico ao que se estende a prestación do servizo.
- d) Obrigas de servizo público que procedan.
- e) Medios materiais mínimos e as súas características.
- f) Medios humanos mínimos e a súa cualificación.
- g) Requisitos de seguridade para a prestación do servizo.
- h) Obrigas de protección do medio ambiente.
- i) Condicións de prestación do servizo.
- j) Estrutura tarifaria, tarifas máximas e criterios de revisión, se procede.
- k) Prazo de vixencia.
- l) Garantías.
- m) Taxas portuarias.
- n) Nas licenzas do servizo portuario de manipulación de mercadorías, porcentaxe mínima de traballadores, que se deben ter contratados en réxime laboral común.
- o) Nas licenzas dos servizos de recepción de residuos xerados por buques, as tarifas que as AP aboarán ao titular da licenza polos volumes efectivamente descargados de cada tipo de residuo e os criterios para, no seu caso, a repartición entre os prestadores do servizo autorizados das cantidades recadadas pola AP asociadas á tarifa fixa que se cobra aos buques non exentos que atraquen sen facer uso do servizo.
- p) Compensación económica, no caso de licenzas de autoprestación e integración de servizos.

5.6.3 Prazos máximos da licenza para a prestación do servizo

O prazo máximo da licenza para a prestación dos seguintes servizos portuarios será o seguinte:

- a) **Practicaxe: 10 anos**
- b) **Amarre e desamarre: 6 anos**
- c) **Remolque: 10 anos**
- d) **Manipulación de mercadorías e servizos ao pasaxe:**
 - 1.º **Sen investimento significativo: 6 anos**
 - 2.º **Con investimento significativo en equipos e mat. móbil: (variable)**

- Cando o titular da licenza teña outorgada en concesión ou autorización unha terminal marítima de pasaxeiros ou de mercadorías, con atraque en concesión ou autorización: 20 anos.
- Cando o titular da licenza teña outorgada en concesión ou autorización unha terminal marítima de pasaxeiros ou de mercadorías, *sen atraque en concesión ou autorización*: 15 anos.
- Noutro caso: 10 anos.

3.º Con investimento significativo en obras e instalacións fixas que teñan incidencia na prestación do servizo: (variable)

- Cando as obras sexan infraestruturas portuarias de abrigo, esclusas, obras de atraque, accesos marítimos e obras de recheo ou de consolidación e mellora de terreos en grandes superficies: 35 anos
- Noutro caso: 30 anos

e) Recepción de residuos xerados por buques:

1.º Sen investimento significativo: 6 anos

2.º Con investimento significativo: 12 anos

Estes prazos reduciranse nun 25% se o número de prestadores esta limitado pola AP correspondente, a excepción do servizo de practicaxe.

5.6.4 Pregos de prescricións para a prestación do servizo

As AP deben aprobar os Pregos de Prescricións Particulares dos servizos portuarios, consultando previamente ao Comité de Servizos Portuarios, as organizacións sindicais máis representativas do servizo correspondente e as asociacións de operadores e usuarios que teñan relación directa co obxecto do correspondente prego.

As AP remitirán o proxecto de Prego xunto co expediente completo a Portos do Estado co obxecto de que emita informe vinculante con anterioridade á súa aprobación definitiva.

Os pregos regularán, entre outras cousas, as seguintes materias:

- Estrutura tarifaria e tarifas máximas, así como os criterios para a súa actualización, revisión e, no seu caso, fixación das tarifas que os prestadores poderán percibir, se é o caso, cando interveñan en servizos de emerxencia, extinción de incendios, salvamento ou loita contra a contaminación.
- Para os servizos de recepción de residuos xerados por buques, as tarifas que as AP aboarán ao titular da licenza polos volumes efectivamente descargados de cada tipo de residuos e, no seu caso, os criterios para a repartición entre os prestadores do servizo autorizados das cantidades recadadas pola AP asociadas á tarifa fixa que se cobra aos buques non exentos que atraquen sen facer uso do servizo.
- Obrigas de subministración de información á AP.
- Garantías.
- Penalizacións.

- Causas de extinción da licenza.
- Obrigas de protección ambiental e de contribución á sostibilidade.
 - Prazo de duración da licenza.
- Criterios de distribución das obrigas de servizo público entre os prestadores do servizo, que deberán ser obxectivos, transparentes, proporcionais, equitativos e non discriminatorios, entre os que se deberá tomar en consideración a cota de mercado en cada un deles.
- Criterios para a valoración de compensacións económicas a aplicar aos titulares de licenzas de autoprestación e integración de servizos, así como para a súa posterior distribución entre os prestadores do servizo abertos ao uso xeral.

Os Pregos de Prescricións Particulares, así como os acordos de aprobación e modificación deberán ser publicados no BOE e encontraranse a disposición dos interesados nas oficinas das AP en formato físico e electrónico.

6. Servizos comerciais e outras actividades

Nos portos, ademais das actividades relacionadas co transporte marítimo e terrestre, teñen lugar outro tipo de actividades non estritamente portuarias. Este tipo de actividades de carácter comercial, considéranse actividades complementarias á actividade portuaria.

Os portos modernos actuais asumiron o papel de nodo na cadea de transporte loxístico internacional, ofrecendo ademais dos tradicionais servizos relacionados coas actividades portuarias todo tipo de servizos comerciais adicionais que aportan valor engadido ás mercadorías que transitan polos portos. Este tipo de servizos son moi importantes no escenario actual de competencia entre portos para captar novos tráfico e manter os tráfico existentes, podendo converterse nunha vantaxe competitiva con respecto a outros portos.

Os servizos comerciais pódense definir como actividades de prestación de natureza comercial desenvolvidas xeralmente pola iniciativa privada que, non tendo o carácter de servizos portuarios, estean vinculadas á actividade portuaria. Considéranse servizos comerciais entre outros os seguintes.

- Consignación de buques e de mercadorías.
- Maioristas de peixe e de venta ou poxa de peixe.
- Avituallamento de combustible.
- Xestión de lonxas.
- Posta a disposición de medios mecánicos.
- Subministración.
- Xestión de amarres deportivos.
- Almacenamento.

Especificamente, as operacións de entrega e recepción da mercadoría, depósito, remoción e traslado de calquera tipo, así como calquera outras que non estean incluídas no servizo de manipulación de mercadorías, terán a consideración de servizos comerciais.

A prestación de servizos comerciais polas AP estará limitada a atender as posibles deficiencias da iniciativa privada. En contraprestación por estes servizos, as AP esixirán as correspondentes tarifas, que terán natureza de prezos privados. Como exemplos, pódense citar as seguintes actividades: almacenaxe en zonas afastadas do peirao e non concesionadas, subministro de auga a buques ou locais, ídem eléctrico, servizos de lancha, servizos de rampla, etc.

Nos obstante, débense adoptar medidas dende as AP encamiñadas prioritariamente a promover a competencia en réxime de concorrencia na prestación dos servizos comerciais. É dicir, que o propio sector privado sexa quen preste este tipo de servizos comerciais.

A prestación de servizos comerciais e o desenvolvemento de actividades industriais, comerciais ou de servizos por terceiros requirirá a obtención da correspondente autorización emitida pola AP.

7. Servizos de sinalización marítima

O servizo de sinalización marítima xestionado polos organismos portuarios ten como obxecto a instalación, mantemento, control e inspección de dispositivos visuais, acústicos, electrónicos ou radioeléctricos, activos ou pasivos, destinados a mellorar a seguridade da navegación e os movementos dos buques no mar litoral español, e, no seu caso, confirmar a posición dos buques en navegación.

Os dispositivos que teñen este fin denomínanse balizas. Unha baliza é un obxecto sinalizador, utilizado para indicar un lugar xeográfico ou unha situación de perigo potencial. Poden ser activas se emiten un sinal, sexa do tipo que sexa, ou pasivas, se non o emite.

Tipos de balizas activas:

- Emisoras de sinais de radio (satélites GPS).
- Emisoras de sinais luminosas (faro).
- Emisoras de sinais ultrason (sónar).

Corresponde a Portos do Estado determinar a procedencia ou non do balizamento, establecendo a súas características técnicas e localización, previo ditame da Comisión de Faros (A composición e funcións da Comisión de Faros son determinadas polo Ministerio de Fomento). Por razóns de seguridade ou urxencia, Portos del Estado poderá autorizar balizamentos provisionais, sen prexuízo dos que definitivamente sexan aprobados.

A pesar do papel comentado anteriormente de Portos do Estado, a prestación deste servizo corresponde a cada AP na zona xeográfica que teña asignada a estes efectos

As AP, como parte do servizo de sinalización marítima, se lles asignan as seguintes funcións:

- Aprobar os proxectos de execución ou modificación dos dispositivos de sinalización marítima cuxa instalación e mantemento corresponda á Autoridade Portuaria.
- Garantir o efectivo cumprimento dos balizamentos establecidos por Portos do Estado.
- Informar, con carácter vinculante, dos proxectos de execución de novos dispositivos ou modificación dos existentes.
- Inspeccionar as axudas á navegación marítima cuxa instalación e mantemento corresponde a terceiros

Por último, é importante mencionar que quedan excluídos deste servizo:

- A instalación e mantemento dos dispositivos anteriormente citados, que sirvan para a aproximación e acceso do buque aos portos de competencia das Comunidades Autónomas e o balizamento da súa zona de servizo.
- A instalación e mantemento do balizamento de calquera outras instalacións das Administracións públicas ou de organismos dependentes delas.
- A instalación e mantemento do balizamento de instalacións outorgadas en concesión ou autorización, incluídas as destinadas a cultivos mariños e emisarios submarinos, ou de outras instalacións situadas no medio mariño, susceptibles de poder representar un obstáculo á navegación.
- O balizamento de instalacións e obstáculos artificiais, que deberán ser realizados e abonados polo titular, promotor, responsable ou causante dos mesmos.
- O servizo de balizamento de zonas de baño e de lanzamento varada de artefactos flotantes de recreo nas praias.
- O servizo de control, axuda do tráfico marítimo e outras axudas que corresponda prestar á Sociedade de Salvamento e Seguridade Marítima ou a calquera outra Administración con competencias na materia.
- Os dispositivos necesarios para sinalizar la aproximación, o acceso e a navegación polo interior dos portos de titularidade estatal.

Outro elemento fundamental para facilitar a navegación dos buques son os derroteiros. Son publicacións náuticas específicas, que describen as costas, baixosfondos, sinalizacións (boias, faros, balizas, etc.), perfís visuais das costas, perigos, formas de navegación recomendadas, localización de instalacións portuarias, etc., proporcionando información indispensable do navegante. É moi frecuente que os navegantes teñan por destino portos situados en lugares onde non estiveron anteriormente, polo que representan un instrumento de gran utilidade. A maioría dos países dispoñen de derroteiros das propias costas.

Tódolos buques deben levar regulamentariamente os derroteiros. Os buques mercantes habilitados para a navegación de ultramar (isto é, case todos os buques de porte) teñen a obriga de ter a bordo derroteiros de todo o mundo, que son gardados na chamada sala de derrota.

8. Operativa xeral das escalas dos buques

Normalmente, a escala dos buques nos portos de interese xeral é solicitada polos seus axentes consignatarios ás AP, pero son as Capitanías Marítimas as que teñen a competencia para autorizar a entrada e saída dos buques en augas sobre ás que España exerce soberanía, dereitos soberanos ou xurisdición. Por outra banda, o regulamento sobre despacho de buques define os requisitos que deben cumprirse ante as Autoridades Marítimas para a saída de porto.

En último lugar, é importante mencionar que co fin de facilitar o transporte marítimo e minimizar a estancia dos buques en porto, existe un documento, o Documento Único de Escala (DUE), que permite facilitar a xestión das escalas dos buques polas AP e o despacho destes polas Capitanías Marítimas.

AVALIACIÓN DA UNIDADE DIDÁCTICA

- Na avaliación da aprendizaxe dos conceptos teóricos traballados na unidade didáctica terase en conta a resposta correcta das cuestións tipo test e as cuestións curtas formuladas nas probas de avaliación da materia.
- Valorarase tamén a entrega por parte dos alumnos dos traballos adicionais propostos polo profesor como actividades formativas complementarias.
- Terase en conta a atención prestada durante as clases expositivas e o interese amosado pola materia a través dos resumos entregados despois de cada sesión.

ÍNDICE DE FIGURAS

- 5.1: Embarcación do práctico aproximándose a un buque
- 5.2: Práctico embarcando nun buque
- 5.3: Liñas de amarre

BIBLIOGRAFÍA

- [1] *Fernandez Muñoz, L. (2008): Explotación de Puertos*: Ed. ETS de Enxeñeiros de Camiños, Canles e Portos de Granada, Copicentro Granada S.L.
- [2] *Fundación valenciaport (2013): Curso de formación en servicios portuarios*.
- [3] *Organización Marítima Internacional (1974) MARPOL 73/78: International convention for the prevention of pollution from ships*. Genova: International Maritime Organization (OMI).

- [4] ORGANIZACIÓN MÁRITIMA INTERNACIONAL (1974) *SOLAS: international convention for the safety of life at sea*. Ginebra: International Maritime Organization (OMI).
- [5] ORGANIZACIÓN MÁRITIMA INTERNACIONAL (2002) *ISPS: International Ship and Port Facility Security Code*. Ginebra: International Maritime Organization (OMI).
- [6] *Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de setembro, polo que se aproba o Texto Refundido da Lei de Portos do Estado e da Mariña Mercante*; BOE nº 253 del 20/10/2011.
- [7] UNCTAD (1992) *Development and improvement of ports. The principles of modern port management and organization* Ginebra. Secretaria de la UNCTAD
- [8] UNCTAD (1999) *Technical note: Fourth Generation Port*. Ginebra. Secretaria de la UNCTAD

Citas de recursos en internet

- [9] Real Academia de la Lengua Española (RAE)
<http://www.rae.es/> [citado 5 xullo 2014]
- [10] Puertos del Estado
<http://www.portos.es/> [citado 5 xullo 2014]
- [11] Autoridade Portuaria Ferrol-San Cibrao
<http://www.apfsc.com/> [citado 5 xullo 2014]
- [12] Autoridade Portuaria de A Coruña
<http://www.puertocoruna.com/> [citado 5 xullo 2014]
- [13] International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA)
<http://www.iala-aism.org/> [citado 5 xullo 2014]
- [14] Moormaster
<http://www.cavotec.com/moormaster/> [citado 5 xullo 2014]



Unha colección orientada a editar materiais docentes de calidade e pensada para apoiar o traballo do profesorado e do alumnado de todas as materias e titulacións da universidade

unidades didácticas
UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA