

# Servicios portuarios: manipulación de mercancías y servicios para el atraque

MARÍA MANUELA GONZÁLEZ SERRANO

## RESUMEN

La mayor parte de los servicios portuarios se encuentran sujetos a distintas restricciones y regulaciones. El objeto de este trabajo es analizar las características de los servicios para el atraque (practicaje, remolque y amarre) y de manipulación de mercancías para determinar si tales servicios se prestan en condiciones de competencia o si, por el contrario, presentan características de monopolio. En el primer caso cualquier tipo de regulación puede ocasionar ineficiencias en el mercado y, en el segundo caso, dicha regulación puede estar justificada para garantizar cierto grado de eficiencia en el mercado.

## ABSTRACT

### *Port services: cargo handling and docking services*

*Most of the port services are subject to different restrictions and regulations. The purpose of this paper is to analyse the characteristics of the docking services (pilotage, towing and mooring) and the manipulation of cargoes to decide if those services are provided in competitive conditions or if, on the contrary, they present monopoly characteristics. In the first case, any type of regulation could cause inefficiency in the market and, in the second case, that regulation could be justified to guarantee a certain degree of efficiency in the market.*

S

e entiende por servicios portuarios todos aquéllos relacionados con la actividad portuaria. Sin embargo, se consideran

servicios portuarios en sentido estricto aquéllos que la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (*Jefatura del Estado, 1992*), determi-

na que han de ser prestados por las autoridades portuarias, bien directamente o bien indirectamente a través de un sistema de contratación administrativa.



Una parte de los servicios portuarios son prestados en régimen de competencia y, en estos casos, es el propio mercado el encargado de determinar los precios vigentes. Esto sucede, por ejemplo, en actividades tales como consignación, reparación naval, etc. (actividades que no son objeto de análisis en este informe).

Los servicios portuarios en sentido estricto están sometidos a regulación, dada su consideración tradicional de sector estratégico. Estos servicios son prestados en condiciones monopolísticas o en situaciones en que la competencia está restringida. De estas actividades portuarias se analizan, en primer lugar, la manipulación de mercancías y, en segundo lugar, los servicios para el atraque que comprende el practicaje, el remolque y el amarre.

## SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS

**E**l servicio de manipulación de mercancías engloba las labores de carga, descarga, estiba, desestiba y transbordo de mercancías. Se entiende por carga y estiba la recogida de mercancías en el puerto, el transporte horizontal hasta el costado del buque, la aplicación de cualquier dispositivo que permita izar la mercancía y su colocación en la bodega o a bordo del buque. La descarga y desestiba consisten en las operaciones inversas y el transbordo comprende la transferencia de mercancías entre dos buques.

Esta actividad es realizada por estibadoras, que son empresas privadas que actúan en régimen de concesión administrativa. Para el desarrollo de sus operaciones tales empresas pueden utilizar sus propios estibadores o, si fuera necesario, contratarlos con carácter temporal a la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del puerto en cuestión. Dichas Sociedades Estatales tienen por objeto asegurar la profesionalidad de los estibadores y la regularidad en la prestación de los servicios.

En el Puerto de La Luz y de Las Palmas la Sociedad Estatal se denomina SESTIBA y existen en la actualidad siete empresas estibadoras, algunas de las cuales están especializadas en la manipulación de un determinado tipo de mercancía, como es el caso de los contenedores.

Hasta 1986 este sector se caracterizó por un elevado número de pequeñas empresas que carecían de la dimensión financiera e inversora necesarias para llevar a cabo las actividades. Este hecho parecía propiciar una corta duración de las empresas con la consiguiente imposibilidad de realizar inversiones en bienes de equipo, dificultándose de esta manera la introducción de mejoras tecnológicas.

Esta idea justificó la aprobación del Real Decreto-Ley 2/86 sobre el servicio público de estiba y desestiba de buques (*Jefatura del Estado, 1986*) con el que se pretende alcanzar una regulación global y completa de esta actividad mediante la consideración de la misma como servicio público esencial de titularidad estatal. A partir de este momento se permite el acceso a las actividades de carga, des-

carga, estiba, desestiba y transbordo de mercancías a las empresas mediante un sistema de contratación administrativa. Este sistema combina la garantía para el interés público, derivada del control de la actuación de particulares a través del contrato, con la flexibilidad de la actuación empresarial.

Es precisamente el interés público concurrente en estas actividades el que posibilitó el establecimiento de requisitos para el acceso a las mismas desde el punto de vista de la solvencia y eficacia empresarial. Los aspectos que determinan la regulación en el sector de empresas estibadoras son los siguientes:

1. Obligatoriedad de participar en el capital social de las Sociedades Estatales de cada puerto, atendiendo a criterios tales como: plantilla de trabajadores fijos disponibles, tanto en la infraestructura administrativa como para la realización de las tareas portuarias, inversiones en medios mecánicos, cánones anuales por ocupación de superficie y utilización de obras e instalaciones del puerto, volumen anual de mercancías manipuladas, grado de participación en el tráfico portuario en los distintos puertos del Estado y volumen anual de salarios abonados en la actividad portuaria. La participación del Estado en el capital social de las Sociedades Estatales será superior al 50% del mismo. Concretamente, en SESTIBA la participación del Estado es del 51% y la de las empresas estibadoras es de un 49%.
2. Cada Sociedad Estatal se financiará con la aportación



inicial que fijen sus estatutos para las empresas estibadoras que inicialmente se constituyan o que se incorporen con posterioridad, así como con las cuotas mensuales de estas empresas que se determinan de forma individualizada para cada una de ellas en proporción a la utilización de los servicios del personal perteneciente a la plantilla de la Sociedad Estatal.

3. Determinación por parte de las Autoridades Portuarias de las tarifas máximas exigibles por los servicios prestados por las empresas estibadoras. Por tanto, estas empresas sólo podrán cobrar por sus trabajos unas tarifas de cuantía igual o inferior a las máximas vigentes.
4. Cuando los estibadores portuarios pertenecientes a las plantillas de las empresas estibadoras sean insuficientes para realizar el desarrollo de las tareas, existe la obligatoriedad de utilizar, con carácter temporal estibadores portuarios pertenecientes a las plantillas de las Sociedades Estatales. En caso de que éstos fueran insuficientes las empresas estibadoras podrán contratar trabajadores inscritos en el Registro Especial del Estibadores Portuarios existente en el INEM. Sólo cuando en este Registro no existiesen trabajadores las empresas estibadoras podrán contratar trabajadores no inscritos en él. En el marco de las medidas urgentes de fomento de la ocupación adoptadas en 1994 se han suprimido tales registros, permitiéndose la contratación libre cuando se han agotado las



*Descarga de graneles sólidos.*

5. Obligación de disponer de equipos mecánicos para la manipulación de mercancías con un valor de mercado superior a 50.000.000 de pesetas.
6. Obligación de superar una cantidad de mercancías manipuladas por la empresa obtenida como suma de las toneladas de mercancía general, containerizada o no, y del 40% de graneles secos sin instalación especial, equivalente al 3% del total del



*Carga de bodega de un buque.*





**Muelle deportivo.**

puerto obtenido por el mismo procedimiento.

7. Obligatoriedad de disponer de un mínimo de trabajadores técnicos y administrativos del 10% del número medio de trabajadores portuarios contratados en el año.
8. Obligatoriedad de contratar como personal propio un número de trabajadores portuarios suficiente para cubrir al menos el 50% del porcentaje total de sus actividades. La Autoridad Portuaria podrá autorizar a cada empresa a tener un porcentaje inferior sin que en ningún caso sea inferior al 25%. A estos efectos es necesario que los trabajadores se encuentren vinculados a la empresa por un período no inferior a tres años en régimen de jornada completa.
9. Constitución de una fianza mínima de 2.000.000 de pesetas que se revisará cada año en función del IPC nacional. Desde 1988 no se ha realizado ninguna revisión, por lo que en la actualidad el importe de la fianza sigue siendo el mismo.
10. La duración mínima del contrato será de dos años y la máxima de diez años. La concesión podrá ser renovada al término del plazo de vigencia sin que se puedan superar los 30 años y únicamente podrá ser transferida con la autorización de la Autoridad Portuaria.
11. Las empresas estibadoras deberán abonar a la Autoridad Portuaria dos tipos de tarifas: una por la utilización de los equipos mecánicos propiedad de la Autoridad Portuaria y otra por ocupación de superficie.
12. Las empresas estibadoras deberán abonar a la Auto-

ridad Portuaria un canon que será de 2 pesetas por tonelada de mercancía manipulada y de 15 pesetas por tonelada de pesca fresca manipulada. Este canon se revisará anualmente en función del IPC. Desde 1988 no se ha realizado ninguna revisión, por lo que en la actualidad el importe del canon sigue siendo el mismo.

13. Obligatoriedad de desarrollar las operaciones portuarias a un rendimiento global no inferior al mínimo fijado por la Autoridad Portuaria.

Los requisitos legales establecidos imponen a las empresas estibadoras unas restricciones que, en muchos casos, no son indispensables para alcanzar el objetivo de cubrir los trabajos portuarios de manipulación de mercancías.

La anteriormente comentada política de racionalización dio lugar, en el Puerto de La Luz y de Las Palmas, a un proceso de asociación y concentración empresarial pasando de 33 empresas a 7 en la actualidad. Los principales factores que propician este proceso son, entre otros, el establecimiento de volúmenes mínimos de mercancía a manipular por las empresas, la determinación de un número mínimo de estibadores fijos de empresa, así como el establecimiento de una estructura en la que la mayoría del poder está en manos de la Administración (la participación del Estado en el capital social de las Sociedades Estatales ha de ser superior al 50%) y la minoría (las empresas estibadoras participan en dicho capital en menos del



50%) soporta la totalidad de la financiación de las Sociedades Estatales.

Como consecuencia de ello se ha llegado a una situación que podría caracterizarse de poco eficiente debido, entre otras razones, a una falta de flexibilidad en la contratación laboral y al establecimiento de un nivel retributivo medio mucho más elevado que el de cualquier trabajador de categoría profesional similar.

Recientemente se ha publicado el Real Decreto 2541/1994 (*Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 1994*) por el cual se suspende temporalmente en todos los puertos de interés general del Estado desde enero de 1995 hasta noviembre de 1988 la aplicación del Real Decreto-Ley 2/1986, sobre el servicio público de estiba, desestiba, carga, descarga y transbordo de pesca fresca, congelada y bacalao. No obstante, esta suspensión será efectiva a partir del momento en que así lo adopte cada Autoridad Portuaria siempre que las empresas que realicen las labores contempladas en pesca fresca, congelada y bacalao adopten algunas de las siguientes medidas:

1. Contratación en régimen de relación laboral común de un determinado número de trabajadores portuarios, que se encuentren en régimen de relación laboral especial con la respectiva Sociedad Estatal, proporcional al de las jornadas trabajadas en el último año natural en las actividades de servicio público relacionadas con la pesca fresca, congelada y bacalao, respecto del total de las jornada



*Parque de contenedores.*

das trabajadas en la estiba y desestiba del puerto o, en todo caso, un número de trabajadores suficiente como para evitar que los efectos de la suspensión mencionada repercutan negativamente en

los costes de funcionamiento del resto de las actividades incluidas en el servicio público de estiba y desestiba.

2. Asunción y pago a la Sociedad Estatal de las obligaciones



*Descarga de contenedores.*



económicas que se determinan y que, a criterio de la Autoridad Portuaria, compensen los mayores costes que se puedan producir para las demás actividades incluidas en el servicio público de estiba y desestiba.

### 3. Una combinación de las opciones anteriores.

Las medidas adoptadas pretenden alcanzar una racionalización de la estructura de costes de la flota pesquera y, entre ellos, los correspondientes a las descargas portuarias, pero podría ocurrir que las empresas estibadoras afectadas tengan que soportar mayores costes laborales derivados de la obligatoriedad de contratar un mayor número de trabajadores portuarios en régimen de relación laboral común, esto es, hijos de empresa.

En la actualidad los resultados que ha producido dicha norma han sido permitir que los especialistas dedicados a la descarga de pesca congelada sean de libre contratación, creándose, a tal efecto una empresa de trabajo temporal en la que se han integrado los estibadores portuarios que pertenecían al registro especial de trabajadores portuarios del INEM, suprimido desde mayo de 1994. Ello ha permitido una reducción de los costes de las descargas derivada, entre otros motivos, de la disminución del salario diferido.

Podría concluirse que existiendo un ordenamiento jurídico laboral básico y una libertad de negociación colectiva no parece que sea necesario la existencia de las sociedades estatales cuya única función aparen-

te es tener a disposición de las empresas una bolsa de trabajadores específicos con la formación adecuada y que termina coartando las libertades de mercado. Por ello sería conveniente adoptar las siguientes reformas: que las operaciones de carga y descarga que se realicen en los puertos se lleven a cabo en régimen de libertad de empresa; en el caso concreto de la pesca, que los armadores puedan efectuar las operaciones de carga y descarga con el auxilio de sus propias tripulaciones o con el personal que contraten al efecto; que las empresas auxiliares, por ejemplo las frigoríficas, puedan realizar las mencionadas operaciones con el personal de sus propias plantas o con el personal que contraten al efecto.

## SERVICIOS PARA EL ATRAQUE

El artículo 66 de la Ley 27/1992 (*Jefatura del estado, 1992*) establece que los servicios para el atraque, que incluye practicaje, remolque y amarre, son servicios portuarios en sentido estricto. Estos servicios portuarios están regulados y son prestados mediante el sistema de gestión indirecta. Según se establece en la citada norma legal, cuando estos servicios se prestan en régimen de gestión indirecta es necesario que la autoridad portuaria elabore los pliegos de cláusulas y bases en los que se establecen los requisitos para la prestación de los mismos. Dichos pliegos determinan la regulación del sector.

## Practicaje

El servicio de practicaje consiste en conducir un buque desde la entrada de un puerto a un fondeadero o amarradero en el interior del mismo y la operación inversa de salida. Este servicio está complementado por el amarraje o desamarraje que consiste en dejar un buque debidamente amarrado o fondeado a un muelle o boya dentro de un muelle o bahía.

La normativa que regula esta actividad es la Ley 27/1992 (*Jefatura del Estado, 1992*) y el Real Decreto 393/1996 (*Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente*) por el que se aprueba el Reglamento General de Practicaje. La Ley 27/1992 establece que la autoridad portuaria, como titular del servicio de practicaje, determina las condiciones de prestación de éste, las tarifas aplicables a los usuarios, el control de la prestación y la competencia sancionadora en los términos previstos en la citada Ley, en su reglamentación específica aplicable (*Reglamento de Practicaje*), en los pliegos de condiciones generales para la prestación del servicio y en el contrato correspondiente. Asimismo, corresponde a la autoridad portuaria determinar el número de prácticos necesario para la prestación del servicio de practicaje.

Las condiciones establecidas en las normas que regulan la prestación de este servicio son las siguientes:

1. En los puertos en que la Dirección General de la Marina Mercante determine que el servicio de practicaje es





*Panorámica del Puerto de La Luz y de Las Palmas.*

- necesario, éste será obligatorio para la entrada y salida y maniobras náuticas de todos los buques de 500 o más GT. Este órgano también puede establecer excepciones, de carácter temporal, a la obligatoriedad de utilizar el servicio de practica que se otorgarán teniendo en cuenta aspectos como el conocimiento del puerto que tenga el capitán del buque, la frecuencia de entradas y salidas en los últimos doce meses, características técnicas del buque, intensidad de tráfico marítimo, tipo de mercancías transportada, etc.
2. Los prácticos deben poseer el título de Capitán de la Marina Mercante (si se trata de un puerto de competencia de la Administración General del Estado; si se tratara de un puerto de competencia de una Comunidad Autónoma podrían poseer al-

ternativamente el título de Piloto de Primera de la Marina Mercante) y acreditar al menos dos años de mando en buques mayores de 1.000 GT dentro de los últimos diez años de actividad profesional que precedan inmediatamente a la convocatoria. Asimismo, deben superar una prueba para el reconocimiento de su capacidad para prestar el servicio que comprende una prueba de carácter teórico y un período de prácticas que tendrá una duración máxima de 6 meses. Finalizado éste y acreditada la idoneidad, se expedirá la habilitación para el ejercicio del servicio de practica. Además los prácticos han de superar pruebas de suficiencia y reconocimientos médicos periódicos para comprobar en todo momento su debida cualificación técnica y aptitud física. A tal efecto la Dirección Ge-

neral de la Marina Mercante determinará las condiciones de formación permanente y de reciclaje de los prácticos y la periodicidad de los reconocimientos médicos.

3. La prestación del servicio de practica es incompatible con la participación de los prácticos en el capital o en la gestión de empresas concesionarias del servicio de remolque en el puerto correspondiente. Esta incompatibilidad será exigible a partir de marzo de 1997.
4. La Dirección General de la Marina Mercante es la encargada de determinar las condiciones técnicas mínimas con que se debe prestar el servicio de practica en cada puerto por motivos de seguridad marítima. Estas condiciones hacen referencia a aspectos tales como: medios y procedimientos de comunicación



entre prácticos y capitanes, tiempos máximos de trabajo efectivo, tiempos mínimos de descanso, características y condiciones de las embarcaciones del servicio de practicaje, etc.

5. Mientras existan las corporaciones de prácticos puede autorizarse la realización de actividades de practicaje a los operadores privados que lo soliciten en determinados supuestos (por ejemplo, puertos de nueva creación o puertos que no cuenten con servicio portuario de practicaje) teniendo en cuenta los criterios siguientes: características de los puertos, de las terminales y de las cargas transportadas, volumen de tráfico total del puerto y de las terminales en relación con el número de prácticos integrantes de la corporación, repercusión sobre el equilibrio económico de la corporación o entidad que la sustituya y criterios para el mantenimiento de dicho equilibrio.

## Remolque

**E**l servicio de remolque consiste en la operación náutica de ayuda a los movimientos de un buque mediante el auxilio de otro que proporciona su fuerza motriz dentro de los límites de las aguas del puerto.

En la actualidad en el Puerto de La Luz y de Las Palmas hay tres empresas prestatarias del servicio de remolque, una de ellas cuenta con cinco remolcadores con potencias de hasta 4.134 HP, que prestan sus servicios a los buques de gran to-

nelaje, y las otras dos poseen remolcadores de menor potencia, destinados al remolque de buques de pequeño tonelaje, básicamente pesqueros y al remolque de buques de todo tipo hasta los astilleros, lugares donde los remolcadores más grandes no puede maniobrar.

En el Puerto de La Luz y de Las Palmas dos pliegos regulan la actividad de las empresas prestatarias del servicio de remolque, uno para las que cuentan con remolcadores de más de 1.000 HP y el otro para aquellas con remolcadores sean de menos de 600 HP. Estos pliegos determinan unos requisitos que son comunes a ambos tipos de empresas y otros que son específicos de cada una de ellas. Entre los requisitos comunes se pueden destacar los siguientes:

1. Las empresas han de disponer de personal con la idoneidad técnica y en número suficiente para atender los servicios, además existe obligación de contratar personal eventual para atender los aumentos temporales de actividad.
2. El plazo máximo por el que se puede otorgar la concesión es de diez años. Una vez vencido el plazo la autoridad portuaria puede otorgar a la misma empresa una nueva autorización en las condiciones que convenga o sacar un nuevo concurso.
3. Los peticionarios deben ofertar unas tarifas que se entenderán como máximas y que no podrán exceder de las máximas fijadas por la autoridad portuaria. Estas tarifas se establecerán según la sección

del puerto en que se realice el servicio de remolque, las toneladas de arqueo bruto del buque a remolcar y la potencia del remolcador.

4. Los titulares de la autorización deben constituir mediante aval una fianza del 2,5% de los ingresos anuales estimados con un importe mínimo de 1.000.000 de pesetas por remolcador.
5. El titular de la autorización no podrá subcontratar, arrendar o subarrendar, total o parcialmente, los servicios objeto de la autorización.

Los requisitos específicos para empresas con remolcadores de más de 1.000 HP son los siguientes:

1. El servicio debe prestarse todos los días del año durante las 24 horas del día.
2. La empresa debe contar con un número mínimo de remolcadores que garantice la prestación del servicio a todos los buques que lo soliciten todos los días del año y en ningún caso será inferior a dos o tres en servicio, según las necesidades del momento, y uno en reserva.
3. La potencia mínima de los remolcadores será de 1.000 HP, debiendo tener dos remolcadores una potencia superior a 2.000 HP y al menos uno de ellos una potencia superior a de 3.000 HP.
4. Ningún remolcador en servicio podrá tener una fuerza de tiro inferior a 14 Tm.
5. Los remolcadores han de ir provistos de medidas con-



tra incendios y contaminación.

6. Los titulares de la autorización abonarán en concepto de canon por actividad industrial la cantidad de 5.000.000 de pesetas anuales.
7. El titular de la autorización está obligado a concertar un seguro por daños a terceros, que incluye contaminación del medio marino, y responsabilidad civil por un importe mínimo de 600 millones de pesetas.

Los requisitos específicos para empresas con remolcadores de menos de 600 HP son los siguientes:

1. La empresa prestataria del servicio sólo está autorizada a prestar el servicio a buques que posean un arqueo bruto menor o igual a 1.000 GT.
2. El servicio debe prestarse todos los días del año garantizando el siguiente horario mínimo:
  - Servicio mínimo permanente de 12 horas, excepto los sábados que será de 6 horas, todos los días laborables del año.
  - Servicio en *stand by* de 12 horas, excepto los sábados que será de 6 horas, todos los días laborables del año.
  - Servicio en *stand by* de 24 horas todos los días festivos del año.
3. La empresa debe contar con un número mínimo de remolcadores que garantice la prestación del servicio a todos



**Nueva terminal de contenedores.**

los buques que lo soliciten todos los días del año y en ningún caso será inferior a tres en servicio, durante el horario del servicio mínimo permanente, y dos remolcadores en *stand by*, durante el horario de servicio en *stand by*.

4. La potencia de los remolcadores en ningún caso será superior a 600 HP.
5. Los titulares de la autorización abonarán en concepto



**Crucero turístico.**



de canon por actividad industrial la cantidad de 1.500.000 de pesetas anuales.

6. El titular de la autorización está obligado a concertar un seguro por daños a terceros, que incluye contaminación del medio marino, y responsabilidad civil por un importe mínimo de 200 millones de pesetas.

## Amarre

**E**l servicio de amarre (desamarre) consiste en recoger las amarras de un buque, portarlas y fijarlas a los elementos fijos dispuestos para este fin en el sector de amarres designado por la autoridad portuaria, en el orden conveniente para facilitar las operaciones de atraque, desamarre y desatraque (y viceversa).

El servicio portuario de amarre y desamarre de buques en el Puerto de La Luz y de Las Palmas tiene carácter obligatorio, aunque se establecen algunas excepciones a esta obligatoriedad como es el caso, por ejemplo, de las embarcaciones de la

Cruz Roja, barcos que manipulen exclusivamente pescado fresco, embarcaciones rápidas, etc.

En el Puerto de La Luz este servicio es prestado por una cooperativa que engloba a todos los amarradores independientes del puerto. Los requisitos establecidos en los pliegos de cláusulas y bases para la prestación del servicio de amarre son los siguientes:

1. El servicio de amarre se ha de prestar todos los días naturales del año, garantizándose un servicio permanente las 24 horas del día.
2. El titular de la autorización dispondrá de los medios materiales y humanos necesarios para la prestación del servicio, estableciéndose los siguientes mínimos: dos embarcaciones (que han de estar pintadas en colores brillantes, estar dotadas de VHF con canales marinos, etc); dos vehículos de apoyo terrestre, cascos de seguridad, guantes, calzado antideslizante, chalecos salvavidas, etc. para los amarradores; y, por último, en cada punto de amarre habrá uno ó dos hom-

bres según la complejidad de la maniobra a realizar.

3. El plazo máximo por el que se puede otorgar la concesión es de cinco años. Una vez vencido el plazo la autoridad portuaria puede otorgar a la misma empresa una nueva autorización en las condiciones que convenga.
4. Los peticionarios deben ofertar unas tarifas que se entenderán como máximas y que no podrán exceder de las máximas fijadas por la autoridad portuaria. Estas tarifas se establecerán según las toneladas de arqueo bruto del buque a amarrar o desamarrear.
5. Los titulares de la autorización han de abonar en concepto de canon por actividad industrial la cantidad del 2% sobre la facturación estimada.
6. Los titulares de la autorización deben constituir mediante aval una fianza del 2,5% de los ingresos anuales estimados con un importe mínimo de 2.500.000 de pesetas.
7. El personal que preste el servicio de amarre y desamarre debe disponer de la idoneidad técnica y ser suficiente para atender los servicios a prestar, existiendo obligación de contratar personal eventual y los medios materiales oportunos para atender los aumentos temporales de actividad. Se justificará la condición de amarrador mediante certificado de competencia de marinero expedido por la escuela profesional correspondiente o mediante certificación de pertenecer a la



*El servicio de amarre (desamarre) consiste en recoger las amarras de un buque, portarlas y fijarlas a los elementos fijos dispuestos para este fin en el sector de amarres.*



plantilla de una empresa amarradora durante un mínimo de seis meses.

8. La autorización de este servicio no tendrá carácter de exclusividad, ni aun en el caso de que la empresa autorizada cubriese la totali-

dad del servicio de amarre del puerto.

9. El titular de la autorización está obligado a concertar un seguro por daños a terceros y responsabilidad civil en cuantía suficiente para cubrir las responsabilidades

civiles y penales en que pudiese incurrir en la prestación del servicio.

10. El titular de la autorización no podrá subcontratar, arrendar o subarrendar, total o parcialmente, los servicios objeto de la autorización.

## BIBLIOGRAFÍA

- **Jefatura del Estado (1986).** "Real Decreto-Ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el servicio público de estiba y desestiba de buques". *Boletín Oficial del Estado*, núm. 126.
- **Jefatura del Estado (1992).** "Ley 27/1992, de 25 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante". *Boletín Oficial del Estado*, núm. 283.
- **Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (1994).** "Real Decreto 2541/1994, de 29 de diciembre, por el que se suspende temporalmente la aplicación del Real Decreto-Ley 2/1986 a las labores y actividades de carga, descarga, estiba, desestiba y trasbordo de pesca congelada y de bacalao". *Boletín Oficial del Estado*, núm. 15.
- **Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (1996).** "Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento General de Practicaje, de conformidad con lo establecido en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante". *Boletín Oficial del Estado*, núm. 66.
- **Ministerio de Relaciones con las Cortes y de la Secretaría del Gobierno (1987).** "Real Decreto 371/1987, de 13 de marzo, Reglamento de ejecución del Real Decreto-Ley 2/1986". *Boletín Oficial del Estado*, núm. 63.

## BIOGRAFÍA

### María Manuela González Serrano

Licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED) en 1991. Master en Dirección de Comercio Internacional, ESIC y Escuela Superior de Comercio Exterior. Es profesora asociada de la ULPGC.

**Dirección:**  
Campus Universitario de Tafira  
Saulo Torón, 4 (Urb. Zurbarán)  
35017 Las Palmas de Gran Canaria  
Teléfono: 928 45 17 94/ 928 45 18 00  
Fax: 45.18.29/32  
Correo electrónico:  
marianela@empresariales.ulpgc.es

*Este trabajo ha sido patrocinado por:*

**ASTILLEROS CANARIOS, S.A. (ASTICAN)**