



**Puerto Bahía de Algeciras**

Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras

**PLIEGO DE CLÁUSULAS DE EXPLOTACIÓN DEL CONCURSO PARA LA SELECCIÓN DE OFERTAS PARA EL OTORGAMIENTO DE CONCESIONES ADMINISTRATIVAS PARA LA EXPLOTACIÓN DE ATRAQUES, INSTALACIONES CHECK-IN Y ZONAS DE EMBARQUE DE VEHÍCULOS PARA LA LÍNEA REGULAR DE PASAJEROS EN EL PUERTO DE TARIFA**

FEBRERO 2024

1

Aprobado por la Presidencia de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras en virtud de la delegación del Consejo de Administración de 9 de febrero de 2024

CSV : GEN-8541-5897-0e6c-f633-032b-88b6-419d-b1eb

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : JOSÉ LUIS HORMAECHEA ESCÓS | FECHA : 16/02/2024 14:31 | Sello de Tiempo: 16/02/2024 14:51

FIRMANTE(2) : GERARDO LANDALUCE CALLEJA | FECHA : 16/02/2024 14:51 | Sello de Tiempo: 16/02/2024 14:51





ÍNDICE

CLÁUSULA PRIMERA. Objeto.....3

CLÁUSULA SEGUNDA. Características y limitaciones de los atraques. ....3

CLÁUSULA TERCERA. Explotación de las instalaciones. ....4

CLÁUSULA CUARTA. Medidas de eficiencia energética (Sistema OPS).....5

CLÁUSULA QUINTA. Otras Medidas Medioambientales.....5

CLÁUSULA SEXTA. Prestación del servicio.....6

CLÁUSULA SÉPTIMA. Requerimientos mínimos en obras e instalaciones a cargo de los titulares de las concesiones.....7

CLÁUSULA OCTAVA. Requerimientos mínimos en equipos a cargo de los titulares de las concesiones. ....7

CLÁUSULA NOVENA. Incumplimientos en los servicios al pasaje comprometidos y en la explotación portuaria.....7

CLÁUSULA DÉCIMA. Penalizaciones. Ejecución de la garantía de explotación.....7

CLÁUSULA UNDÉCIMA. Mantenimiento. ....8

Aprobado por la Presidencia de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras en virtud de la delegación del Consejo de Administración de 9 de febrero de 2024





### CLÁUSULA PRIMERA. Objeto.

El objeto del presente Pliego consiste en la regulación de las condiciones básicas de explotación de los atraques nº 2 y 3 para línea regular de pasajeros y zonas de embarque de vehículos en el Puerto de Tarifa.

Son de aplicación las Resoluciones 1/2003 sobre limitación en el tamaño de los buques mercantes que escalen en el Puerto de Tarifa y 2/2003 sobre condiciones de uso de las instalaciones del Puerto de Tarifa de la Dirección de la APBA.

### CLÁUSULA SEGUNDA. Características y limitaciones de los atraques.

La entrada y atraque de buques que operen en línea regular en el atraque nº 3 está limitada a aquellos cuya eslora máxima no sea en ningún caso superior a ochenta y siete (87) metros.

En el caso del atraque nº 2, se deberá tener en cuenta que este dispone de una longitud de muelle de setenta y un (71) metros. No obstante, se permitirían buques de una eslora total o máxima (LOA) de hasta setenta y ocho (78) metros.

Para optimizar el uso de los atraques y alcanzar capacidad de evacuación durante la OPE, se tendrá en cuenta que en el Atraque nº 3 deberá operar, al menos, un buque con una LOA entre setenta y cinco (75) y (87) metros ( $75 < LOA < 87$ ).

Asimismo, en el Atraque nº 2 deberá operar, al menos, un buque con una LOA entre sesenta y cinco (65) y setenta y ocho (78) metros ( $65 < LOA < 78$ ).

Los buques deberán además realizar pruebas de atraque/desatraque previamente a ser autorizados a incorporarse a una línea regular. Una vez realizadas estas pruebas, en función de su resultado, se resolverá sobre la autorización o denegación a operar en el puerto.

La eslora considerada será la eslora total o máxima del buque (LOA).

Dado el número de atraques disponible, que imposibilita designar un atraque alternativo a los otorgados en concesión, solo se permite la estancia, en cualquier circunstancia, de un buque por compañía o grupo empresarial en el Puerto de Tarifa. No podrá simultanearse una maniobra de entrada con otra de salida, o viceversa, debiéndose realizar sucesivamente de acuerdo con las instrucciones del Práctico de servicio.

Durante las operaciones de carga y descarga, los motores principales de los buques deberán permanecer apagados, así como los motores auxiliares una vez puesto en funcionamiento el sistema OPS (*Onshore Power Supply*), pudiéndose proceder a su encendido una vez retiradas las pasarelas y/o planchas de acceso al buque. Todos los buques, además deberán estar adaptados a las medidas de eficiencia energética y reducción de ruidos recogidos en los pliegos del concurso, relativas al uso de sistemas OPS para estancia en puertos y será obligatorio su uso, excepto si el buque está dotado de sistemas de generación de energía que no produzcan emisiones de ningún tipo ni ruidos durante su estancia en atraque.

Los embarques y/o desembarques de vehículos podrán realizarse mediante los medios propios (rampas) del buque o mediante la instalación en tierra de rampas auxiliares fijas o móviles, lo que requerirá la autorización previa de la Dirección General de la APBA.

El incumplimiento de las presentes disposiciones será causa de incoación del correspondiente expediente sancionador.





### CLÁUSULA TERCERA. Explotación de las instalaciones.

1. El inicio de la explotación de las instalaciones será al día siguiente a serle notificado el título de otorgamiento por el Consejo de Administración de la concesión, siempre y cuando, en ese momento, se encuentren disponibles todas las instalaciones objeto del presente concurso.

2. Los titulares de las concesiones establecerán los horarios de salidas de los buques en cada atraque conforme a la programación de salidas ofertadas, de modo que éstas se realicen alternativamente en cada uno, manteniendo un intervalo mínimo de una hora entre ellas. Las horas de salida serán a la hora en punto.

Las salidas del Atraque nº 3 se efectuarán a las horas impares y las salidas del Atraque nº 2 se harán a las horas pares.

No podrán contemplarse salidas del mismo buque en intervalos inferiores a cuatro horas en las diferentes épocas del año.

La APBA, tras el análisis de las ofertas, establecerá los horarios de entrada y salida de los buques, lo que comunicará a los adjudicatarios. Dichos horarios podrán ser modificados por la APBA cuando proceda, previa comunicación a los mismos.

La cancelación de las salidas programadas, excepto las motivadas por causas meteorológicas, conllevará pérdidas parciales de la garantía conforme a lo establecido en la CLÁUSULA DÉCIMA de este Pliego.

3. El tiempo máximo de estancia de los buques en los atraques del Puerto de Tarifa para las operaciones de carga y descarga de pasajeros y vehículos será de una hora (media hora para la carga y media para la descarga).

En los casos en que las operaciones de carga y descarga se realicen en menor tiempo del máximo autorizado, el buque deberá abandonar el atraque sin necesidad de agotar el plazo máximo para un mejor cumplimiento de horarios. Si se produjeran retrasos, se otorgará prioridad a las operaciones de la compañía que cumpla su horario, debiéndose interrumpir cualquier operación que afecte a las mismas.

En caso de que un buque, debido a averías u otras causas, no pueda efectuar el desatraque o suspenda la navegación, deberá informar de ello, obligatoria e inexcusablemente, a los servicios de esta APBA (incluyendo, en primera instancia, a la persona responsable del Puerto de Tarifa y, en su ausencia, a la Policía Portuaria del Puerto de Tarifa) inmediatamente después de haber tenido conocimiento de la misma; indicando motivos de la suspensión del servicio y, si fuese posible, tiempo estimado para la reanudación. Es imprescindible que se haga la cancelación o modificación de la escala correspondiente por los medios establecidos.

El incumplimiento del plan de sustitución de buques ofertado conllevará pérdidas parciales de la garantía conforme a lo establecido en la CLÁUSULA DÉCIMA del este Pliego.

4. Con carácter excepcional y con el fin de evitar la aglomeración de pasajeros y vehículos, y los perjuicios y graves consecuencias que ello puede ocasionar tanto para la gestión de las instalaciones portuarias como para el municipio de Tarifa, en el supuesto en que uno de los dos concesionarios no pueda disponer de uno o los dos buques asignados a la línea marítima de pasajeros Tarifa- Tánger ciudad ni activar su plan de sustitución, con las consiguientes falta de explotación del atraque otorgado e interrupción parcial o total de la prestación del servicio de línea marítima, la Dirección de la APBA, previa comunicación a la Dirección General de la Marina Mercante y oída la Capitanía Marítima, autorizará al otro concesionario, previa su solicitud, a que haga uso de ese atraque incorporando un nuevo buque para operar en la línea Tarifa-Tánger ciudad, durante el tiempo necesario hasta la restitución del servicio por parte de la naviera incumplidora, aspecto temporal que se determinará por





la APBA. Todo ello con independencia de que en tales supuestos de falta de buques la APBA podrá, además, aplicar el régimen de penalizaciones previsto en el Pliego de Cláusulas de Explotación e iniciar el expediente de caducidad de la concesión. Durante el período temporal autorizado para el uso excepcional del atraque, se liquidará al concesionario autorizado la tasa de actividad que corresponda conforme a su oferta, y, en su caso, la mejora sobre la misma, y las tasas de utilización y tarifas que correspondan por la actividad realizada. La participación en el concurso público supone la aceptación incondicional de esta condición, sin que ello suponga derecho a compensación alguna para ninguno de los concesionarios.

5. Según se establece en el Reglamento (CE) nº 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 31 de marzo de 2004, relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias, dentro de las obligaciones de las compañías navieras en materia de protección portuaria se encuentra las siguientes funciones: garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección del buque, controlar el acceso al buque, controlar el embarque de las personas y sus efectos y vigilar las zonas de cubierta, las que rodean el buque y las zonas restringidas de acceso solo a personal autorizado, entre otras.

6. Las características técnicas del Puerto de Tarifa, la dimensión de la ciudad y las infraestructuras de carreteras que la rodean, determinan que durante la Operación Paso del Estrecho (OPE) de cada año el Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio del Interior y de otros órganos Administrativos, establezca, a nivel nacional, un Plan Especial que regula la OPE, en el cual normalmente se recogen limitaciones específicas de tráfico marítimo en el Puerto de Tarifa. Por tanto, las empresas licitadoras conocen, antes de concursar, la posibilidad de que se produzcan limitaciones de tráfico, debiendo aceptar expresamente esta circunstancia, como así mismo manifestar expresamente conocer que esas restricciones de tráfico son establecidas por órganos superiores y distintos a la APBA, por lo que el establecimiento de esas limitaciones no será susceptible de recurso ante la Autoridad Portuaria por no ser el Órgano Administrativo que las dicta.

7. Asimismo, cada año, con motivo de la OPE, la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento impone obligaciones específicas a las compañías navieras que realizan transporte marítimo entre Algeciras-Tánger Med, Algeciras-Ceuta y Tarifa-Tánger, lo que podría suponer el establecimiento de días de intercambiabilidad de billetes entre compañías navieras y el establecimiento de mecanismos de compensación que garanticen el cobro de los servicios prestados por las diferentes navieras, debiendo los licitadores manifestar expresamente conocer esta circunstancia, como asimismo manifestar expresamente que estas obligaciones son impuestas por órganos superiores y distintos a la APBA, por lo que el establecimiento de estas obligaciones no será susceptible de recurso ante la Autoridad Portuaria por no ser el Órgano Administrativo que las dicta.

#### **CLÁUSULA CUARTA. Medidas de eficiencia energética (Sistema OPS).**

A partir del segundo semestre de 2025, cada buque en servicio deberá disponer de un sistema de conexión a energía eléctrica de tierra (OPS) en puerto para reducir las emisiones atmosféricas contaminantes, así como los ruidos.

Se tratará de un suministro en baja tensión con una frecuencia de 50-60 Hz y una potencia máxima de 0,2 MW por atraque.

#### **CLÁUSULA QUINTA. Otras Medidas Medioambientales.**

El titular de la concesión cumplirá con la normativa vigente en materia medioambiental de aplicación, sin que quede eximido de la obtención de las licencias, autorizaciones y permisos que legalmente sean procedentes, que se remitirán a la APBA. Los buques en servicio deberán contar en todo momento con los medios suficientes para la prevención y lucha contra la contaminación accidental, marítima y





atmosférica.

El titular de la concesión deberá tener implantado, en un plazo no superior a 2 años desde el inicio de la actividad, un sistema de gestión ambiental basado en ISO 14001 o EMAS, y cuyo alcance coincida con el título concesional. Asimismo, el titular de la concesión podrá suscribir un Convenio de Buenas Prácticas Ambientales con la Autoridad Portuaria, a los efectos previstos en el artículo 245 del TRLPEMM.

Para poder realizar el seguimiento de los criterios medioambientales ofertados, el titular de la concesión deberá presentar la renovación de los certificados EIAPP (Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica por motores en relación con las emisiones NOx), IAPP (Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica del buque), a su vencimiento.

Para el caso del CIIt (Carbon Intensity Indicator), el concesionario presentará, antes del 30 de abril de cada año, un certificado emitido por una entidad verificadora que certifique que el indicador CIIt calculado para los buques que operaron en la línea, con detalle desglosado de los combustibles empleados, su factor de emisión, total de millas navegadas en la línea y arqueo del buque.

En este sentido, se entenderá por entidad verificadora como aquella entidad jurídica que realiza actividades de verificación y que ha sido acreditada por un organismo nacional de acreditación de conformidad con el Reglamento (CE) nº 765/2008 y Reglamento (UE) nº 2015/757.

En el caso de que cualquiera de los certificados renovados arroje unas mediciones de los niveles de contaminación superiores a lo establecido en la oferta, se aplicará la penalización diaria establecida en la CLÁUSULA DÉCIMA de este Pliego, hasta la recuperación de los valores de contaminación establecidos en la oferta.

#### **CLÁUSULA SEXTA. Prestación del servicio.**

El titular de la concesión prestará, a su riesgo y ventura, todos los servicios especificados en su oferta y aprobados por la APBA.

Durante el plazo de la concesión, el titular de la misma deberá contratar la prestación del servicio portuario al pasaje con el licenciatario de estos servicios.

Serán, en todo caso, obligaciones mínimas de los titulares de las concesiones:

- Facilitar al licenciatario la prestación de los servicios portuarios al pasaje en las áreas de embarque de vehículos.
- Facilitar a los consignatarios de los buques, y en general a los operadores portuarios, el desempeño de sus funciones.
- Colaborar con los diversos organismos de la Administración en el desempeño de sus funciones, facilitándoles al máximo su labor y velando para que todas las instalaciones y equipamiento estén en un perfecto estado de conservación y uso.
- Mantener las instalaciones en perfectas condiciones de seguridad, higiene y limpieza, siendo responsable del buen trato de los pasajeros y de los vehículos y equipajes en régimen de pasaje, del buen orden y policía de las instalaciones, cumpliendo las disposiciones portuarias de carácter general.
- El mantenimiento ordinario de la línea de atraque, zona de embarque y módulos de venta de billetes y check-in de pasajeros y vehículos.
- Cumplimiento de los requerimientos de protección recogidos en el Reglamento (CE) núm.





725/2004 del Consejo y Parlamento sobre mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias, así como de lo establecido en el Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para la mejora de la protección en los puertos y del transporte marítimo.

**CLÁUSULA SÉPTIMA. Requerimientos mínimos en obras e instalaciones a cargo de los titulares de las concesiones.**

Serán a cargo del adjudicatario, las inversiones y actuaciones necesarias para garantizar el suministro a los buques y el cumplimiento del plan de suministro ofertado.

Serán a cargo del adjudicatario las inversiones y actuaciones necesarias para la explotación del atraque, incluida la señalización de accesos hasta los mismos y de las zonas de preembarque. Asimismo, será responsable del mantenimiento y reparación de las defensas y del resto de desperfectos que se pudieran producir en los atraques, en las instalaciones, en las zonas de embarque de vehículos y conexiones a los sistemas OPS.

**CLÁUSULA OCTAVA. Requerimientos mínimos en equipos a cargo de los titulares de las concesiones.**

Los titulares de las concesiones deberán aportar los buques y equipos adecuados para garantizar la máxima calidad, eficiencia y seguridad en la prestación de los servicios, que deberán cumplir en todo caso los requerimientos de las Autoridades Marítimas por razones de seguridad marítima así como el mantenimiento en vigor de las Certificaciones Internacionales y de Clase de la embarcación.

**CLÁUSULA NOVENA. Incumplimientos en los servicios al pasaje comprometidos y en la explotación portuaria.**

El incumplimiento de los servicios comprometidos en la oferta, así como las deficiencias en el ordenamiento de espacios otorgados que puedan causar incidencias de diversa índole en la normal explotación de las instalaciones portuarias, dará lugar a la incoación del correspondiente expediente sancionador, de acuerdo con lo dispuesto para el régimen de infracciones en Libro III, Título IV de la Ley de Puertos del Estado.

Asimismo, queda terminantemente prohibido ejercer fuera del recinto concesionado tanto la actividad autorizada para desarrollar en el mismo, como cualquier otra relacionada o no con la principal, ya sea por medio de personal propio o ajeno. Estará expresamente prohibido, en este sentido, la venta de billetes fuera de los módulos de venta de billetes por cualquier medio, ya sea por personal propio o ajeno a la empresa, lo que, sin perjuicio de la caducidad de la concesión, podrá ser constitutiva de infracción y podrá ser sancionado de conformidad con la Ley de Puertos del Estado.

De la misma forma, estará prohibida la estancia de personal ajeno a la naviera que esté realizando el embarque en cada momento, en el exterior de los módulos de check-in de vehículos mientras dure el embarque.

**CLÁUSULA DÉCIMA. Penalizaciones. Ejecución de la garantía de explotación.**

Para garantizar un correcto cumplimiento de lo establecido en los pliegos del concurso y la oferta del adjudicatario, la Autoridad Portuaria podrá imponer, como sanción por incumplimiento, la ejecución de la garantía de explotación constituida por el titular de la concesión en los siguientes casos e importes:

- Por cada mes de retraso para la puesta en servicio de los buques ofertados:
  - o En el caso de buques de nueva construcción: trescientos cincuenta mil euros (350.000 €).





- En el caso de buques adaptados a motorizaciones alternativas menos contaminantes en sustitución de los combustibles convencionales derivados del petróleo: ochenta y cinco mil euros (85.000 €).

Será causa de caducidad de la concesión, los retrasos superiores a seis meses.

- Por incumplimiento de la adaptación de buques a medidas de eficiencia energética relativas al uso de sistemas OPS en el momento de su puesta es servicio: ciento cincuenta mil euros (150.000 €).
- Por incumplimiento del plan de sustitución de buques ofertado: diez mil euros (10.000 €) por día que no presten servicio los buques.
- Por cancelación de las salidas programadas ofertadas: cinco mil euros (5.000 €) por salida cancelada (excepto las cancelaciones motivadas por causas meteorológicas decretadas por las administraciones portuarias o marítimas o en el caso de detenciones dictadas por las autoridades competentes).
- Por incumplimiento de los niveles de  $CO_2$  ofertados, se aplicará una sanción por el exceso de emisiones según lo recogido en el Anexo IV del Reglamento (UE) 2023/1805 o normativa que lo sustituya.
- Por incumplimiento de la obligación de conexión a OPS en cada escala, se aplicará una sanción según lo recogido en el artículo 23 del Reglamento (UE) 2023/1805 o normativa que lo sustituya.

En estos casos de ejecución parcial, el titular de la concesión queda obligado a completarla o reponerla en el plazo de un mes contado a partir de la notificación de la disminución de su importe. El incumplimiento de esta obligación será causa de caducidad de la concesión.

#### CLÁUSULA UNDÉCIMA. Mantenimiento.

El mantenimiento ordinario de las líneas de atraque, incluidos los sistemas necesarios para la conexión de los buques a energía eléctrica de tierra y de las zonas de embarque de vehículos será por cuenta de los titulares de las concesiones, realizando a su cargo las reparaciones y sustituciones básicas que sean precisas.

Con independencia de lo anterior, y a cargo de los titulares de las concesiones, la APBA podrá requerir el sometimiento a inspección técnica de aquellos equipos que, por el estado en el que se encuentren o por las incidencias en las que se hayan vistos implicados, planteen dudas razonables sobre sus condiciones de operatividad.

**Algeciras, a la fecha indicada al pie de este documento**

**José Luis Hormaechea Escós**  
**Director General**

Se aprueba el presente pliego en virtud de la delegación del Consejo de Administración de 09 de febrero de 2024

**Gerardo Landaluce Calleja**  
**Presidente**

