
URÍA MENÉNDEZ

Nuevo Reglamento de Consignación de
Buques

11 de abril de 2019

Principales novedades del nuevo Reglamento sobre la consignación de buques

Este documento analiza el nuevo Real Decreto por el que se regula la obligación de consignación de buques y, en especial, su objeto, la figura del consignatario, la obligación de consignar y el Registro de Consignatarios.

Palabras clave: Real Decreto 131/2019; Consignatario; Obligación de consignación para buques.

El pasado 23 de marzo se publicó en el *BOE* número 71 el Real Decreto 131/2019, de 8 de marzo, por el que se desarrolla la obligación de consignación de buques (en adelante, el “**Reglamento**”). No obstante, su entrada en vigor se ha pospuesto hasta el próximo 1 de julio.

La aprobación del Reglamento está motivada por la ausencia de una normativa propia para este operador portuario, lo cual —según la Memoria de Impacto— ha ocasionado problemas en la prestación del servicio y dificultado la gestión de distintos incidentes en los puertos españoles por parte de la Administración Marítima.

La presente circular destaca las novedades introducidas por el Reglamento mediante un análisis de su interrelación con el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante, “**TRLPEMM**”), y la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (en adelante, “**LNM**”).

Para mayor claridad, se incorpora como **Anexo** un cuadro-resumen con la normativa más relevante. Asimismo, puede accederse a la versión electrónica del Reglamento a través del siguiente enlace: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2019-4248

1. OBJETO DEL REGLAMENTO

El Reglamento tiene por objeto desarrollar las condiciones de establecimiento y ejercicio de la actividad de consignación tanto en los puertos estatales como en los autonómicos (art. 1).

Sobre su alcance es necesario hacer dos apreciaciones generales. En primer lugar, el Reglamento se limita a regular la figura del consignatario del buque —pero no de la mercancía¹—, debido a que es su actividad la que,

1.- Como recuerda la Memoria de Impacto, el consignatario de buques puede definirse como la persona que realiza, por cuenta del naviero, las operaciones relacionadas con el transporte marítimo en un puerto. En consecuencia, se responsabiliza de realizar las gestiones para (i) la descarga de las mercancías y su entrega a los destinatarios o a sus representantes, y (ii) el desembarque de pasajeros. Por otro lado, por consignatario de la carga se entiende la persona que tiene derecho a que le sean entregadas las mercancías, apareciendo su nombre en el conocimiento de embarque como destinatario.

en especial, ha de ser supervisada por la Dirección General de la Marina Mercante y las Autoridades Portuarias².

En segundo lugar, el Reglamento desarrolla los preceptos del TRLPEMM y la LNM dedicados a las obligaciones del consignatario frente a la Administración. Queda fuera de su ámbito de aplicación, por tanto, la regulación de los compromisos privados frente a otros operadores —por ejemplo, en el marco de un contrato de consignación con un armador—.

La normativa portuaria impone al consignatario, principalmente, la obligación de abonar las tasas liquidadas a sus representados por la estancia del buque en puerto —sujeto pasivo sustituto— y otras obligaciones relacionadas con su representación del naviero (*vid.* arts. 65, 170, 195, 201, 206, 212, 224, 232, 238, 259 y 310 TRLPEMM). En especial, el artículo 310.b) declara al consignatario solidariamente responsable de aquellas infracciones administrativas del naviero o armador relacionadas con la estancia del buque en puerto. También le reconoce algunas funciones en los procedimientos de declaración de abandono y remoción de buques hundidos en las aguas del puerto (*vid.* arts. 302 y 304 TRLPEMM).

La LNM, aunque en menor medida, dispone de varios preceptos sobre las obligaciones y facultades de carácter público relevantes para esta circular. Están en esencia referidas al deber de contratar a un consignatario en ciertos supuestos —*vid.* sección 3—, al despacho³ y las demás atenciones del buque en puerto⁴. También regula el contrato de consignación, si bien el Reglamento no afecta ni desarrolla los artículos reguladores de este contrato.

2.- Debe aclararse que esta norma se refiere a las Autoridades Portuarias, incluyendo no solo las de los puertos de titularidad estatal, sino también los de titularidad autonómica

3.- Su artículo 18 establece que para hacerse a la mar o, en general, para emprender la navegación, todo buque requiere la previa autorización de salida que otorgará la Administración Marítima, el denominado “despacho”.

4.- En principio, dichas actividades podrían ser todas aquellas que la LNM permite expresamente al consignatario; entre otras, solicitar la autorización de entrada en puerto (art. 7.3), comunicar las causas de la arribada forzosa del buque (art. 9.1) y la obligación de satisfacer, solidariamente con el armador, determinados costes relacionados con la manutención, alojamiento y asistencia jurídica de polizones (art. 11.2).

2. LA FIGURA DEL CONSIGNATARIO

El Reglamento define al consignatario de buques como *“la persona natural o jurídica que se ocupa, por cuenta del armador o del naviero, en cuyo nombre y representación actúa, de las gestiones materiales y jurídicas necesarias para el despacho y demás atenciones al buque en puerto”* (art. 2).

Las dos principales leyes marítimo-portuarias ya recogían su propio concepto. Mientras el TRLPEMM ofrecía una definición a los efectos de sus relaciones con la Administración Marítimo-Portuaria, la LNM lo hacía en la esfera privada.

Sin embargo, según el Consejo de Estado, la casi completa identidad con la LNM hubiera hecho más conveniente que el Reglamento se hubiese remitido a dicha ley, ya que ahora nos encontramos con tres acepciones, una para cada norma, con “ligeros” matices que pueden dar lugar a problemas interpretativos en el futuro.

Por otro lado, como ya señalaron otros autores en relación con la LNM, de la definición legal se desprende que el consignatario actúa por cuenta de un tercero —el armador o naviero— y con independencia respecto de este, a quien representa en el marco de una serie de gestiones relacionadas con el buque.

En línea con la LNM, el Reglamento acota el ámbito objetivo de actuación del consignatario, al que atribuye las gestiones materiales y jurídicas necesarias para el despacho y demás atenciones del buque en puerto.

2.1. Obligación de diligencia

El artículo 5.1 del Reglamento establece la necesidad de que los consignatarios cumplan, con la debida diligencia, las obligaciones impuestas por la normativa portuaria y el resto que le sea aplicable en sus relaciones con las Autoridades Marítimas y Portuarias.

El alcance práctico de este precepto parece, *a priori*, reducido, pues todo operador debe actuar con una debida diligencia en el desarrollo de sus actividades profesionales, sin que pueda deducirse de su tenor literal un incremento del umbral exigible a todo empresario.

Asimismo, no identifica las normas concretas que el consignatario ha de cumplir diligentemente. Se refiere a ellas de forma genérica mediante el empleo de los términos *“regulación de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”* y *“los demás requisitos exigidos a los mismos”*.

Resulta interesante destacar que, pese a la recomendación del Consejo de Estado en su dictamen de 29 de noviembre de 2018 (ref. 911/2018) (el **“Dictamen”**)⁵, el Gobierno no modificó la cita general a la regulación

5.- Puede consultarse el Dictamen en el siguiente enlace: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=CE-D-2018-911>

portuaria por una mención específica al TRLPEMM. En consecuencia, podría entenderse por “*regulación de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*” tanto el Texto Refundido de la Ley de Puertos como en el resto de la normativa sectorial —en especial, los Pliegos de Condiciones Particulares del Servicio de Consignación aprobados por cada Autoridad Portuaria, el Reglamento de Policía y las Ordenanzas Portuarias—.

Además, se ha incluido una expresión abierta —“*los demás requisitos exigidos a los mismos*”— en la que encajarían el resto de las exigencias requeridas al consignatario. Mediante el empleo de esta fórmula, en lugar de una mención específica, parece haberse buscado evitar omisiones, dada la dispersión regulatoria actual. Serán las obligaciones de naturaleza pública recogidas en la LNM, en la medida en que (i) el Reglamento la desarrolla y (ii) contiene obligaciones de carácter público a cumplir frente a las Autoridades Marítimas y Portuarias.

A efectos aclaratorios, dentro de este *numerus apertus* no se encuadrarían aquellos compromisos de naturaleza privada, como hemos visto.

2.2. Requisitos para su ejercicio

Si bien no supone una novedad respecto al TRLPEMM, los consignatarios habrán de cumplir con las condiciones exigidas por la correspondiente Autoridad Portuaria en el puerto en el que desarrollará su actividad, para obtener y mantener la autorización preceptiva (art. 7.1).

La determinación de los requisitos viene marcada por la calificación de la consignación como un servicio comercial. Frente a los servicios portuarios, se conforman como una lista abierta de operaciones vinculadas a la actividad portuaria, pero cuyo interés general se manifiesta con menor intensidad. Se prestan en régimen de concurrencia sujetos a la obtención de una autorización. La finalidad de este título habilitante es meramente “*garantizar su compatibilidad con la seguridad del puerto y los usos portuarios preferentes*” (exposición de motivos de la Ley 48/2003)⁶.

Además, las condiciones deberán estar fijadas en el pliego de condiciones del servicio y en el título habilitante. En consonancia con las facultades de control de la Administración, el TRLPEMM enumera el siguiente contenido que debe tener dicho título (art. 139.5):

- a) Objeto del servicio.

6.- La Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, cambió el modelo regulador de los servicios portuarios y comerciales, su naturaleza, clasificación y régimen de prestación. A partir de este momento, el marco jurídico aplicable se asentaría sobre, entre otros, el principio de libre concurrencia. Esta normativa se ha mantenido sin cambios esenciales hasta el actual TRLPEMM, por lo que consideramos que la exposición de motivos de la Ley 48/2003 continúa siendo válida para interpretar las facultades reconocidas a la Administración en el TRLPEMM respecto a los servicios comerciales.

- b) Plazo de otorgamiento.
- c) Garantías, incluidas las necesarias para cubrir posibles riesgos medioambientales.
- d) Condiciones y medios para asegurar la seguridad y calidad ambiental del servicio, así como su compatibilidad con el funcionamiento operativo del puerto.
- e) Tasa de actividad que corresponda, si bien el consignatario queda exento en ciertos supuestos de acuerdo con el artículo 170 TRLPEMM.

Puede observarse que excluye las obligaciones de servicio público o la posibilidad de limitar el número de prestadores, así como un importante número de los requisitos mínimos que debe cumplir un prestador de servicios portuarios.

El Reglamento ha desarrollado cuatro obligaciones adicionales:

- a) Comunicarse a través de medios electrónicos con la Dirección General de la Marina Mercante, los Capitanes Marítimos, el Organismo Público Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias, así como cualesquiera Administraciones Públicas (art. 5.2).
- b) Prestar una atención continua al buque y tener contacto permanente con las Autoridades Marítimas y Portuarias (art. 7.2).
- c) Contar con los recursos y medios exigidos en los pliegos de condiciones (art. 9).
- d) Asegurar el cumplimiento de las reglas y formalidades que determinen los Capitanes Marítimos y las Autoridades Portuarias, así como las demás Administraciones Públicas que ejerzan sus funciones y controles en los puertos, en relación con la estadia de los buques en puerto (art. 10).

Resulta también de interés recordar los preceptos que el Reglamento no ha incorporado tras haber sido instada su supresión por el Consejo de Estado en su Dictamen.

Si bien en la práctica puede ser recomendable, el consignatario no necesita contar con un establecimiento ni con un apoderado dentro del municipio en el que se encuentre el organismo gestor del puerto. En este sentido, el Consejo de Estado instó su eliminación, en la medida en que tales obligaciones no podían imponerse al amparo de los artículos 10.2 LNM y 139.2 TRLPEMM⁷, máxime cuando suponen un obstáculo a la libertad de establecimiento en virtud del artículo 18 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado, entre otra normativa aplicable.

7.- Este artículo señala, al regular el régimen de prestación de servicios comerciales en los puertos, que la prestación de dichos servicios "deberá ajustarse a las condiciones particulares que determine cada Autoridad Portuaria, en su caso, así como a las demás disposiciones normativas que sean de aplicación".

Tampoco estarán obligados a informar a sus clientes sobre el contenido de las normas de marina mercante a cumplir en el puerto por las tripulaciones y por los pasajeros. Según el Consejo de Estado, tal previsión carecía de la necesaria cobertura legal para aprobarse mediante un reglamento, sobre todo si se tiene en cuenta que resulta extraña a los contratos de comisión mercantil o de agencia que rigen las relaciones internas entre el consignatario y el armador o el naviero.

2.3. Cambio de consignatario

Hasta la fecha, el artículo 259.4 del TRLPEMM únicamente regulaba la renuncia unilateral por parte del consignatario. Como novedad, el artículo 6 del Reglamento ha incorporado un nuevo supuesto: la sustitución o cesión de la consignación de un buque, cualquiera que sea la causa. Se trata de una actuación que podría darse, en su caso, en un momento posterior a la renuncia.

Cabe destacar que, según el TRLPEMM, la renuncia surte efectos desde su comunicación de forma fehaciente a la Autoridad Portuaria y a la Capitanía Marítima siempre y cuando se hayan satisfecho las deudas pendientes con ambas hasta el momento de la notificación. Sin embargo, el tenor literal del Reglamento no aclara con rotundidad si, cuando este desistimiento va seguido de un nuevo nombramiento, el pago de los importes debidos es una condición para la eficacia, tanto de la renuncia como de la cesión.

Una primera lectura podría llevarnos a la conclusión de que este requisito no sería necesario sobre la base de que el Reglamento meramente indica que, cuando el consignatario deje de ejercer esa función, deberá satisfacer las deudas pendientes con la Capitanía Marítima y la Autoridad Portuaria hasta el momento que efectúa su comunicación (art. 6.2). Es decir, el precepto sólo prevé una obligación de abonar las cantidades debidas, pero no se configura como una condición para su eficacia.

En sentido contrario, puede mantenerse que, aun en los casos en que la renuncia vaya seguida de una cesión o sustitución, ambos trámites están supeditados también en el Reglamento a abonar las cantidades debidas, en la medida en que:

- (i) Como indica el artículo 6.3, la designación del nuevo consignatario está condicionada no solo a la comunicación de su aceptación, sino también a la renuncia de su predecesor. Como hemos visto, este desistimiento precisa necesariamente que el consignatario saliente haya satisfecho las cantidades pendientes.
- (ii) En el borrador del Reglamento analizado por el Consejo de Estado, el cambio de consignatario producía sus efectos desde que se comunicaba la aceptación del nuevo representante. En su Dictamen, planteó que este doble régimen podría conllevar problemas cuando no haya una cesión del contrato de consignación propiamente dicha, sino que la renuncia de un consignatario vaya seguida del

nombramiento de otro distinto. En estos casos no resulta claro cuál sería el régimen a aplicar. En consecuencia, siguiendo la sugerencia del Consejo de Estado, se ha unificado el momento en que produce efectos el cese de un consignatario en el ejercicio de su actividad en el TRLPEDM y el Reglamento.

En definitiva, si bien la redacción podría dejar dudas al respecto, entendemos que no podrá operar un cambio de consignatario hasta que el saliente no haya satisfecho las deudas, ya que su renuncia carecería de efectos hasta ese momento.

Al margen de lo anterior, el representante saliente también deberá comunicar la cesión o sustitución a través de la ventanilla única nacional de acuerdo con el Real Decreto 1334/2012, de 21 de septiembre, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos españoles o que salgan de ellos.

Por último, cabe destacar de nuevo que el Consejo de Estado, en su Dictamen, obligó a suprimir la obligación del consignatario —recogida en los primeros borradores del Reglamento— de entregar toda la documentación e información que sean necesarias para que el nuevo representante pueda desarrollar sus funciones. El Alto Órgano Consultivo concluyó que este compromiso carecía de cobertura legal en el TRLPEDM.

3. OBLIGACIÓN DE CONSIGNAR EL BUQUE

El artículo 10.2 de la LNM imponía el deber de contar con un consignatario a todo buque extranjero en los puertos nacionales. Se eximía de este requisito a las embarcaciones de pesca y de recreo que pudieran ser directamente representadas por su propietario o capitán. Además, la misma obligación podía ser reglamentariamente establecida para los buques nacionales.

Pues bien, el Reglamento, en su artículo 4, reitera esta obligación para los buques extranjeros. Esta repetición ha sido criticada por el Consejo de Estado, dado que hubiese sido más acertado desde un punto de vista de técnica legislativa remitirse en este punto a la LNM.

Como novedad, los buques abanderados en España deberán contratar a un consignatario cuando hagan escala en un puerto español en el que el armador o naviero no disponga de un representante dentro de su propia organización para atender sus gestiones frente a la Administración marítima correspondiente, así como frente al resto de las Administraciones Públicas que ejerzan sus funciones y controles en los puertos —de nuevo, con la excepción de las embarcaciones de recreo—.

4. EL REGISTRO DE CONSIGNATARIOS

Otra de las novedades es la creación de un Registro de Consignatarios público, administrativo y de carácter informativo. Se constituirá como una base de datos informatizada accesible a través del sitio web del Ministerio de Fomento, el cual se encargará de su gestión. La inscripción tiene carácter potestativo.

Su finalidad es facilitar el conocimiento de los diferentes agentes consignatarios, así como controlar el cumplimiento de los requisitos que les vengán exigidos por las normas.

Toda incorporación de un nuevo operador deberá ser comunicada por el Registro a las entidades gestoras del puerto correspondiente. Por su parte, estos organismos gestores trasladarán al Registro la pérdida de la vigencia de las autorizaciones, incidencia que es causa de baja.

Su creación supone un avance en la transparencia del mercado si tenemos en cuenta que el TRLPEMM regula un registro de empresas prestadoras de servicios portuarios en cada Autoridad Portuaria, olvidándose, sin embargo, de los servicios comerciales. Lo anterior se venía supliendo en la práctica mediante el establecimiento de listados en las diferentes páginas webs, en los cuales se identificaba a los consignatarios habilitados en el ámbito geográfico en cuestión.

A su vez, el Registro de Consignatarios puede servir de ayuda a la hora de generar cierta confianza jurídica adicional cuando la autorización se haya obtenido por silencio administrativo positivo⁸. En estos supuestos —no poco infrecuentes—, el consignatario tiene una confirmación inmediata de su cumplimiento con todos los requisitos legales.

8.- De acuerdo con el artículo 139.4 TRLPEMM, “el plazo máximo para notificar la resolución del expediente de otorgamiento de la autorización será de tres meses. Ésta se entenderá otorgada si transcurre el citado plazo sin que haya recaído resolución expresa, salvo que se requiera la ocupación privativa de bienes del dominio público portuario”.

Abogados de contacto



Carlos López-Quiroga Teijeiro

Socio, Madrid

+ 34 91 586 05 02

carlos.lopez-quiroga@uria.com

Anexo

CUADRO-RESUMEN DE NORMATIVA RELEVANTE

REAL DECRETO LEGISLATIVO 2/2011, DE 5 DE SEPTIEMBRE, POR EL QUE SE APRUEBA EL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE

- 65.1** La Autoridad Portuaria controlará en el ámbito portuario el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, y de la normativa que afecte a los sistemas de seguridad, incluidos los que se refieran a la protección ante actos antisociales y terroristas, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las Administraciones públicas, y de las responsabilidades que en esta materia correspondan a los usuarios y concesionarios del puerto.
- A los efectos previstos en este apartado, corresponderá a los titulares de concesiones y autorizaciones el cumplimiento de las obligaciones de coordinación de actividades empresariales en calidad de titulares del centro de trabajo. En los espacios no otorgados en régimen de concesión o autorización, el consignatario que actúe en representación del armador responderá del cumplimiento de las obligaciones de coordinación durante las maniobras de atraque, desatraque y fondeo del buque, y en general durante la estancia del mismo en el puerto salvo para las operaciones de carga, estiba, desestiba, descarga o transbordo de mercancías o de embarque o desembarque de pasajeros. Si se realizan estas operaciones o las de entrega, recepción, almacenamiento, depósito y transporte horizontal de mercancías en espacios no otorgados en concesión o autorización, responderá del cumplimiento de las obligaciones de coordinación la empresa prestadora del servicio correspondiente.
-
- 170** Estarán exentos del pago de la tasa de actividad:
- [...]
- c) Los consignatarios de buques y de mercancías, debidamente autorizados, con respecto a la actividad de consignación de buques y de mercancías, siempre y cuando éstas no impliquen la ocupación de dominio público.
- [...]
-
- 195.2** Son sujetos pasivos sustitutos de los contribuyentes a que se refiere el apartado anterior:
- a) El consignatario del buque, si éste se encuentra consignado.
- [...]
-
- 201.2** La calificación de servicio marítimo a un determinado tipo de tráfico y de servicio marítimo regular será efectuada por la Autoridad Portuaria, previa solicitud del interesado, que especificará los siguientes extremos:
- a) La relación de buques que prestarán inicialmente el servicio, identificados por su nombre y número IMO.
- b) Los puertos incluidos en el servicio.
- c) El tipo de pasaje, mercancías, elementos de transporte y unidades de carga a los que prestarán el servicio.
- d) El número de escalas y las fechas previstas en las que se prestará el servicio durante el año natural.
- En caso de que la solicitud sea presentada por varias compañías navieras que forman parte de un servicio marítimo a un determinado tipo de tráfico prestado con regularidad mediante acuerdos de explotación compartida, deberán incluir en la solicitud, además, una declaración conjunta acreditativa de dicho acuerdo.

Esta declaración deberá ser suscrita por la totalidad de las empresas navieras o de cruceros incluidas en el servicio marítimo prestado con regularidad, o por sus agentes consignatarios. Las solicitudes deberán presentarse antes de la primera escala del buque del servicio marítimo, o del servicio marítimo regular, y deberá ser renovada anualmente.

206.2 Son sujetos pasivos sustitutos de los contribuyentes del apartado anterior:

a) El consignatario del buque en que viajen los pasajeros y vehículos en régimen de pasaje, si el buque se encuentra consignado.

[...]

212.1 Son sujetos pasivos de esta tasa:

a) En el supuesto de mercancías y sus elementos de transporte de entrada o salida marítima, o que se transborden o se encuentren en régimen de tránsito marítimo:

1.º Con carácter solidario y en calidad de contribuyentes: el naviero, el propietario de la mercancía y el capitán del buque.

2.º En calidad de sustitutos de los anteriores:

2.º 1 El consignatario del buque o el consignatario, transitario u operador logístico representante de la mercancía, cuando el buque o la mercancía y sus elementos de transporte se encuentren consignados.

224.1 Son sujetos pasivos, a título de contribuyentes y solidariamente, el propietario de la embarcación, el consignatario y el capitán o patrón de la misma.

232.2 El consignatario, transitario u operador logístico representante de la mercancía es sujeto pasivo sustituto del contribuyente previsto en el apartado anterior, cuando la mercancía y los elementos de transporte se encuentren consignados.

238.2 Son sujetos pasivos sustitutos de los contribuyentes a que se refiere el apartado anterior:

a) El consignatario del buque o embarcación, si el buque se encuentra consignado.

259

1. A los efectos de esta ley, se considera agente consignatario de un buque a la persona física o jurídica que actúa en nombre y representación del naviero o del propietario del buque.

2. El consignatario, en el supuesto de que exista, estará obligado directamente ante las Autoridades Portuarias y Marítimas al pago de las liquidaciones que se establezcan por tasas u otros conceptos originados por la estancia del buque en puerto conforme a lo dispuesto en esta ley. En el supuesto de que el buque no estuviera consignado, estará obligado al pago de dichas liquidaciones el capitán del buque. En ambos casos, el naviero o el propietario del buque estará obligado con carácter solidario.

La responsabilidad del consignatario en cuanto al cumplimiento de las obligaciones asumidas por el naviero para con los cargadores o receptores de las mercancías transportadas por el buque se regirá por la legislación mercantil específica.

3. Para garantizar las obligaciones del consignatario frente a la Autoridad Portuaria o la Capitanía Marítima, el consignatario de buques deberá depositar ante la Autoridad Portuaria garantías económicas o avales bancarios suficientes, de acuerdo con los criterios que se determinen en el Pliego de Prescripciones Particulares a que se refiere el artículo 113 de esta ley.

4. El agente consignatario de un buque podrá renunciar unilateralmente a la consignación del mismo, debiendo comunicar de forma fehaciente a la Autoridad Portuaria y a la Capitanía Marítima tal renuncia, que será efectiva respecto de cada Autoridad, una vez que se haya satisfecho a cada una de ellas sus deudas pendientes, hasta el momento de las respectivas comunicaciones.

302.2 Se considerarán abandonados aquellos buques que permanezcan durante más de tres meses atracados, amarrados o fondeados en el mismo lugar dentro del puerto sin actividad apreciable exteriormente, y sin haber abonado las correspondientes tasas o tarifas, y así lo declare el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria.

La declaración de abandono exigirá la tramitación del correspondiente procedimiento, en el que se acreditarán las circunstancias expresadas y en el que se dará audiencia al propietario, al naviero, al capitán del buque o, en su caso, al consignatario del buque, en la forma prevista en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

304 1. La Autoridad Portuaria, previo informe de la Capitanía Marítima, cuando un buque presente peligro de hundimiento en el puerto o constituya un riesgo grave, ya sea por el propio buque o por la carga transportada, que pueda perjudicar a la actividad portuaria o suponer un peligro notorio para las personas, o para los bienes o para el medio ambiente, requerirá al naviero, armador o consignatario para que dicho buque abandone el puerto, repare el buque o adopte las medidas procedentes en el plazo fijado al efecto. Si éstos no lo hacen, la Autoridad Portuaria podrá, respecto del buque y su carga, trasladarlo o proceder a su descarga, venta en pública subasta, o a su hundimiento de acuerdo con la normativa vigente, a costa de aquellos, en lugar donde no perjudique la actividad portuaria, la navegación o la pesca y no constituya un riesgo grave para las personas o para los bienes o para el medio ambiente marino. A este último efecto, se solicitará informe de la Administración pesquera y de Medio Ambiente que se entenderá positivo si no se emite en el plazo de quince días o en el que se fije por la Autoridad Portuaria, por razones de urgencia ante la amenaza de hundimiento.

2. En los supuestos de hundimiento de buques en las aguas de un puerto que, ya sea por el propio buque o por la carga transportada, afecte a la actividad portuaria o constituyan un riesgo grave para las personas o para los bienes o para el medio ambiente, la Autoridad Portuaria requerirá a sus propietarios, navieros, armadores, consignatarios o a las compañías aseguradoras para que procedan a su remoción y señalará dónde deben situar su carga, combustible, sus restos o el buque una vez reflotado, dentro del plazo que al efecto determine, así como las garantías o medidas de seguridad a tomar para evitar un nuevo hundimiento.

310.1 Serán responsables de la infracción las personas físicas o jurídicas siguientes:

1. Supuestos de infracciones en materia de usos y actividades portuarias:

a) En el caso de incumplimiento de las condiciones de una licencia o título administrativo, su titular.

b) En otros casos de infracciones relacionadas con el buque, el naviero o, en su defecto, el capitán del buque, sin perjuicio de las responsabilidades que le puedan corresponder al titular de la licencia de prestación del servicio de practica y al práctico en el ejercicio de su función, de acuerdo con su regulación específica.

Cuando las infracciones estén relacionadas con la estancia del buque en puerto, el consignatario será responsable solidario con el naviero.

c) En el caso de infracciones atribuidas a la manipulación de mercancías, con carácter solidario el personal que manipule las mismas y la empresa estibadora responsable de la ejecución de dichas operaciones, y subsidiariamente el consignatario de las mercancías.

LEY 14/2014, DE 24 DE JULIO, DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA

- 7.3** La autorización para entrar en puerto se concederá por la Administración portuaria, a solicitud de los armadores, navieros, capitanes o consignatarios, y quedará siempre supeditada al cumplimiento de la legislación y demás normativa a que se refieren los apartados anteriores.
-
- 9.1** Con independencia de lo dispuesto en los artículos 186 y 187, en caso de arribada forzosa, el armador, capitán o consignatario deberá comunicar sus causas a la Administración Marítima, la cual verificará los motivos que la justifiquen y señalará las formalidades y requisitos especiales que, en su caso, deban cumplirse para tales supuestos.
-
- 10.2** Todo buque extranjero deberá tener un consignatario en los puertos nacionales, con la excepción de las embarcaciones de recreo, que podrán ser directamente representadas por su propietario o capitán. La misma obligación de consignación podrá ser reglamentariamente establecida para los buques nacionales.
-
- 11.2** En caso, bien de desembarco de los polizones por ser su situación en el buque inhumana o degradante, o por precisar asistencia médica o humanitaria, bien de repatriación de los mismos por parte de las autoridades competentes, el armador y el consignatario del buque que los hubiera transportado vendrán solidariamente obligados a satisfacer el coste de su manutención, alojamiento, asistencia jurídica y de intérprete, y repatriación por parte de las autoridades competentes. Para garantizar el cumplimiento de esta obligación, la Administración Marítima podrá ordenar la prestación de garantía suficiente so pena de retención del buque en puerto.
-
- 18.2** El despacho se concederá, a petición del armador, capitán o consignatario, siempre que se presente la Declaración General y el buque tenga en regla el resto de la documentación y certificados exigibles. El despacho sólo podrá negarse en virtud de causa legal o reglamentaria, por orden judicial o a solicitud de autoridad competente.
-
- 319** Se entiende por consignatario a la persona que por cuenta del armador o del naviero se ocupa de las gestiones materiales y jurídicas necesarias para el despacho y demás atenciones al buque en puerto.
-

BARCELONA
BILBAO
LISBOA
MADRID
PORTO
VALENCIA
BRUXELLES
LONDON
NEW YORK
BOGOTÁ
CIUDAD DE MÉXICO
LIMA
SANTIAGO DE CHILE
BEIJING

www.uria.com

La información contenida en esta publicación es de carácter general y no constituye asesoramiento jurídico