

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE FOMENTO

- 7134** *Resolución de 18 de mayo de 2017, de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, por la que se publica el Pliego de prescripciones particulares del servicio portuario al pasaje en régimen de transporte y al vehículo en régimen de pasaje.*

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, en sesión celebrada el 28 de abril de 2017, de conformidad con las previsiones contenidas en el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, a la vista de la correspondiente propuesta, acordó aprobar el Pliego de prescripciones particulares del servicio portuario al pasaje en régimen de transporte y al vehículo en régimen de pasaje en el Puerto Bahía de Algeciras y su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Algeciras, 18 de mayo de 2017.–El Presidente de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, Manuel Morón Ledro.

ANEXO

Pliego de prescripciones particulares del Servicio Portuario al pasajero en régimen de transporte y al vehículo en régimen de pasaje en el puerto Bahía de Algeciras

ÍNDICE

- Definiciones.
- Cláusula 1. Fundamento legal.
 - Cláusula 2. Definición.
 - Cláusula 3. Objeto.
 - Cláusula 4. Título habilitante para la prestación del servicio.
 - Cláusula 5. Ámbito geográfico.
 - Cláusula 6. Tipo de licencia.
 - Cláusula 7. Plazo de vigencia de la licencia.
 - Cláusula 8. Requisitos de acceso.
 - Cláusula 9. Solvencia económico-financiera, técnica y profesional.
 - Cláusula 10. Presentación de solicitudes.
 - Cláusula 11. Contenido del servicio.
 - Cláusula 12. Medios humanos y materiales.
 - Cláusula 13. Condiciones de prestación.
 - Cláusula 14. Compromisos de calidad e indicadores del nivel de calidad de los servicios.
 - Cláusula 15. Tasas portuarias, tarifas y gastos a satisfacer por el titular de la licencia.
 - Cláusula 16. Estructura tarifaria, tarifas máximas y criterios de revisión.
 - Cláusula 17. Obligaciones de servicio público.
 - Cláusula 18. Obligación de protección medioambiental y de contribución a la sostenibilidad.
 - Cláusula 19. Obligaciones en materia de seguridad en relación con las actuaciones en caso de emergencia.
 - Cláusula 20. Obligaciones en materia de prevención de riesgos laborales.
 - Cláusula 21. Obligaciones de suministro de información a la autoridad portuaria.
 - Cláusula 22. Adaptación al progreso.

Cláusula 23. Otras autorizaciones, impuestos y gastos derivados de la prestación del servicio.

Cláusula 24. Garantías.

Cláusula 25. Seguros.

Cláusula 26. Derechos y deberes del titular de la licencia.

Cláusula 27. Penalizaciones.

Cláusula 28. Causas de extinción de la licencia.

Cláusula 29. Modificación de estas prescripciones particulares y de la licencia.

Cláusula 30. Régimen de incompatibilidades.

Cláusula 31. Protección de datos personales.

Anexo I. Servicio de información a pasajeros y usuarios.

Anexo II. Servicio de inspección y control de seguridad de pasajeros y equipajes personales en la estación marítima de Algeciras.

Anexo III. Descripción de los equipos de inspección y control de los pasajeros y de los equipajes personales.

Anexo V. Servicio de verificación de billetes en los accesos de vehículos a las áreas de preembarque con destino a Ceuta y a Tánger MED en el puerto Bahía de Algeciras.

Anexo VI. Servicio de ordenación de zonas de preembarque y embarque.

Anexo VII. Servicio de mantenimiento, distribución y control de carros portaequipajes, asistencia para el traslado de equipaje y atención a personas con movilidad reducida.

Anexo VIII. Titulación de los medios humanos.

Definiciones.

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

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

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

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

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

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

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

Accidente: Suceso o acontecimiento repentino y sobrevenido por causa u ocasión de la actividad propia del prestador que causa daños involuntarios a personas, equipos, materiales, otros buques o infraestructuras portuarias.

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

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

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

Cláusula 1. *Fundamento legal.*

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 113.1 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante Ley de Puertos del Estado), corresponde a la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (en adelante, APBA) la aprobación de las presentes Prescripciones Particulares para la prestación del servicio al pasaje en el Puerto Bahía de Algeciras.

Cláusula 2. *Definición.*

De acuerdo con el artículo 129 de la Ley de Puertos del Estado, el servicio portuario al pasaje podrá incluir las siguientes prestaciones:

El servicio de embarque y desembarque de pasajeros, que incluye la organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para hacer posible el acceso de los pasajeros desde la estación marítima o el muelle a los buques de pasaje y viceversa.

El servicio de carga y descarga de equipajes, que comprende la organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para la recepción de los equipajes en tierra, su identificación y traslado a bordo del buque y su colocación en el lugar establecido, así como su traslado a tierra y su entrega a cada uno de los pasajeros.

El servicio de carga y descarga de vehículos en régimen de pasaje que consiste en la organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para hacer posible la transferencia de estos vehículos, en ambos sentidos, entre el muelle o zona de aparcamiento y el buque.

No estará incluido en este servicio portuario el manejo de pasarelas, rampas y otros medios mecánicos de la Autoridad Portuaria realizados por su propio personal.

Cláusula 3. *Objeto.*

El objeto de las presentes Prescripciones particulares es la regulación del otorgamiento de licencia para la prestación del servicio portuario al pasaje definido en el artículo 129 de la Ley de Puertos del Estado citado anteriormente, así como las condiciones de prestación del mismo, en el ámbito geográfico que se establece en la Cláusula 5.

El servicio portuario al pasaje objeto de regulación es el pasaje en régimen de transporte, e incluye los servicios específicos de embarque y desembarque de pasajeros, carga y descarga de equipajes, y carga y descarga de vehículos en régimen de pasaje.

Cláusula 4. *Título habilitante para la prestación del servicio.*

Para la prestación del servicio portuario al pasaje será precisa la previa obtención de la correspondiente licencia, que será otorgada por concurso por la APBA al estar limitado el servicio a un solo prestador, la cual tendrá además carácter específico, de acuerdo con el artículo 109.2 de la Ley de Puertos del Estado.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 119.1.c) de la Ley de Puertos del Estado, quedarán extinguidas por revocación las licencias para la prestación del servicio regulado en el presente pliego existentes en el momento de otorgamiento de la licencia otorgada por concurso, en virtud de lo previsto en el párrafo anterior.

Cláusula 5. *Ámbito geográfico.*

El ámbito geográfico al que se extiende la prestación del servicio regulado en el presente Pliego es el del Muelle de la Galera del Puerto Bahía de Algeciras, donde se

encuentra la Estación Marítima y la zona destinada al embarque y desembarque de vehículos, que es la zona de servicio de titularidad de la APBA destinada al tráfico de pasajeros, definida en su Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, aprobado por la Orden Ministerial del Ministerio de Fomento de 12 de febrero de 1998, BOE de 27 de febrero de 1998, modificado sustancialmente por la Orden Ministerial del Ministerio de Fomento, de 13 de febrero de 2007 (BOE de 28 de febrero).

Este ámbito geográfico del servicio deberá adaptarse, en su caso, a las futuras ampliaciones o modificaciones de los espacios destinados al tráfico de pasajeros en el Puerto Bahía de Algeciras. La modificación del ámbito geográfico de la prestación del servicio regulado en el presente pliego se deberá tramitar como una modificación del mismo, siguiendo el procedimiento establecido en el artículo 113.2 de la Ley de Puertos del Estado.

Cláusula 6. *Tipo de licencia.*

La prestación del servicio regulado en el presente Pliego se realizará mediante una licencia abierta al uso general.

Cláusula 7. *Plazo de vigencia de la licencia.*

El plazo máximo de vigencia de la licencia se establecerá en función de la consideración de la inversión como significativa, según el artículo 114.1 de la Ley de Puertos del Estado.

En el caso de que no haya inversión significativa, el plazo máximo de vigencia de la licencia para la prestación del servicio será de cuatro años y medio (4,5 años).

Si existe inversión significativa, el plazo máximo de la licencia será de siete años y medio (7,5 años).

El plazo de la licencia será el que el adjudicatario del concurso proponga en su oferta, que deberá ser en todo caso inferior a los máximos establecidos en esta cláusula.

Se considerará que existe inversión significativa cuando el titular de la licencia realice una inversión en equipos y material móvil, a adscribir de forma permanente al servicio portuario y que sean de su propiedad, no inferior a un millón y medio de euros (1.500.000 €). La licencia otorgada por un plazo superior a los cuatro años y medio por la aportación en propiedad de inversión significativa se extinguirá al cabo de cuatro años y medio o, si ya ha transcurrido dicho plazo, inmediatamente, si el prestador sustituye cualquiera de los elementos integrantes de dicha inversión por otros que no fueran de su propiedad.

Asimismo, la licencia no podrá renovarse al existir limitación del número de prestadores.

Cláusula 8. *Requisitos de acceso.*

La prestación del servicio al pasaje, requiere la previa obtención de la correspondiente licencia que se otorgará por concurso por la Autoridad Portuaria, al existir limitación en el número de prestadores, con sujeción a lo dispuesto en la Ley de Puertos del Estado y este Pliego de prescripciones particulares.

Podrán solicitar la licencia para la prestación del servicio al pasaje las personas físicas o jurídicas españolas, de otros países de la Unión Europea, del Espacio Económico Europeo o de terceros países, condicionadas estas últimas a la prueba de reciprocidad, salvo en los supuestos en que los compromisos de la Unión Europea con la Organización Mundial del Comercio no exija dicho requisito, que tengan capacidad de obrar y no estén incurso en causa de incompatibilidad.

Cláusula 9. *Solvencia económico-financiera, técnica y profesional.*

A. Solvencia económica.

Para el acceso a la licencia y durante la vigencia de la misma, el licenciario estará obligado a disponer de una cifra de recursos propios, entendiéndose por tales capital más reservas, excluyendo los préstamos participativos, obligaciones subordinadas, acciones preferentes y otras figuras similares que no encajen en el concepto estricto de capital más

reservas y minorando dichos fondos propios en los capitales pendientes de desembolsar que, como mínimo, sea igual al mayor de los siguientes valores:

- El veinticinco por ciento (25%) del importe del activo no corriente de la sociedad.
- El veinte por ciento (20%) del activo total neto de la sociedad.
- Quinientos mil euros (500.000 €).

Al objeto de verificar el cumplimiento de lo establecido en este apartado, el licenciatario deberá presentar anualmente, dentro de los ocho meses siguientes a la finalización del año natural, los estados financieros de la sociedad junto con el Informe de Auditoría sobre los mismos, así como también, en el caso de pertenecer el licenciatario a un grupo de sociedades y de acuerdo con el contenido del Real Decreto 1159/2010, de 17 de septiembre, por el que se aprueban las Normas para formulación de las Cuentas Anuales Consolidadas, las cuentas anuales y el informe de gestión consolidados de dicho grupo, debidamente auditados. Lo establecido en esta Regla se considera obligación esencial del licenciatario y su incumplimiento será causa de caducidad de la licencia.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, en el momento de acceso a la licencia las empresas de nueva creación podrán acreditar su solvencia económica mediante la presentación de las escrituras públicas de suscripción y desembolso del capital social.

B. Solvencia técnica y profesional.

El solicitante deberá acreditar su solvencia técnica y profesional, en lo que se refiere a los conocimientos técnicos, eficacia, experiencia y fiabilidad, cumpliendo alguno de los dos requisitos siguientes:

Aportar una relación de los principales servicios o actividades similares al servicio objeto del pliego (por ejemplo, transporte de pasajeros o prestación de servicios a los mismos) realizados en los últimos tres años, que incluya importe, fecha y beneficiarios públicos o privados de los mismos. A estos efectos, se considerará igualmente acreditada la solvencia si el solicitante es licenciatario o ha prestado el servicio objeto del pliego en un puerto durante al menos dos de los tres últimos años anteriores a la fecha de presentación de las ofertas del concurso, operando un volumen superior a los trescientos mil (300.000) pasajeros anuales.

Acreditar que los servicios serán prestados por trabajadores que tengan conocimiento suficiente tanto de la actividad específica que hayan de realizar (mantenimiento, seguridad, etc.) como del ámbito portuario en que la han de desarrollar. En este sentido, se entenderá que la oferta cumple el requisito de solvencia profesional cuando al menos el 60% de los trabajadores que hayan de prestar los distintos servicios acrediten la realización de al menos 60 jornadas de trabajo de su especialidad en los dos años inmediatamente anteriores a la fecha de presentación de las ofertas.

C. Obligaciones de carácter fiscal, laboral y social.

1. Los solicitantes deberán encontrarse al corriente del cumplimiento de las obligaciones tributarias impuestas por las disposiciones vigentes, para lo que tendrán que concurrir las circunstancias previstas en el apartado 1 del artículo 13 del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre. La acreditación de dicho cumplimiento se efectuará de conformidad con lo regulado en el apartado 2 del citado artículo, sin perjuicio de que tal justificación deba presentarse, antes de la adjudicación, por el empresario a cuyo favor se vaya a efectuar ésta.

Los solicitantes deberán acreditar el cumplimiento de las obligaciones de carácter laboral, para lo que tendrán que presentar certificados oficiales o declaración responsable sobre al menos:

- 1.º Cumplimiento de la legislación de prevención de riesgos laborales.
- 2.º Cumplimiento de la legislación sobre seguridad y salud en el trabajo.
- 3.º Jornadas de los trabajadores incluyendo los turnos para la cobertura del servicio.

Previo al inicio de la prestación del servicio se deberá presentar un estudio de evaluación de riesgos por entidad especializada, indicando las medidas de protección así como EPI'S a adoptar y a emplear por parte de los trabajadores.

Los solicitantes deberán acreditar estar al corriente de las obligaciones con la Seguridad Social, con la concurrencia de las circunstancias previstas en el apartado 1 del artículo 14 del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre. La acreditación de dicho cumplimiento se efectuará de conformidad con lo regulado en el apartado 2 del citado artículo.

Cláusula 10. *Presentación de solicitudes.*

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

A. Documentación administrativa:

La documentación administrativa estará integrada por los documentos que se relacionan a continuación, que podrán aportarse en original o copia auténtica, debiendo incorporarse, en el caso de los documentos extranjeros, la Apostilla de La Haya prevista por el Convenio XII de la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado, de 5 de octubre de 1961:

Documentación acreditativa de la capacidad de obrar del solicitante.

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

La capacidad de obrar de los empresarios que fueren personas jurídicas se acreditará mediante la escritura o documento de constitución, los estatutos o el acto fundacional, en los que consten las normas por las que se regula su actividad, debidamente inscritos, en su caso, en el Registro público que corresponda, según el tipo de persona jurídica de que se trate.

Cuando se trate de empresarios no españoles de Estados Miembros de la Unión Europea o signatarios del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, deberán acreditar su inscripción en un registro profesional o comercial, cuando este registro sea exigido por la legislación del Estado respectivo.

Los demás empresarios extranjeros deberán acreditar su capacidad de obrar con informe de la Misión Diplomática Permanente de España en el Estado correspondiente o de la Oficina Consular en cuyo ámbito territorial radique el domicilio de la empresa, de conformidad con el artículo 72.3 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público.

Documentación acreditativa de la representación.

Los que comparezcan o firmen solicitudes en nombre de otros, deberán presentar poder bastante al efecto, en su caso, debidamente inscrito en el Registro Mercantil, y el documento nacional de identidad o en el supuesto de ciudadanos extranjeros, el documento equivalente.

El solicitante designará un representante, con facultades suficientes y con domicilio en el ámbito territorial de competencias de la Autoridad Portuaria, a los efectos de establecer una comunicación regular con dicho organismo, e indicará un domicilio, teléfono, fax y correo electrónico a efectos de recibir toda clase de comunicaciones relacionadas con la solicitud.

Declaración de los solicitantes no españoles de someterse a la jurisdicción de los Juzgados y Tribunales españoles de cualquier orden para todas las incidencias que, de modo directo o indirecto, pudieran surgir de la licencia concedida, con renuncia, en su caso, al fuero jurisdiccional extranjero que pudiera corresponder al solicitante.

Declaración expresa de conocer y aceptar las cláusulas de estas prescripciones particulares, así como el resto de requisitos y normativa que le sea de aplicación, durante la totalidad del tiempo de vigencia de la licencia.

Documentación acreditativa de la solvencia económica del solicitante, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 9 de estas prescripciones particulares.

Documentación acreditativa de la solvencia técnica y profesional del solicitante, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 9 de estas prescripciones particulares.

Documentación acreditativa del cumplimiento de las obligaciones de carácter tributario, laboral y social, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 9 de estas prescripciones particulares.

Documentos proforma del seguro de responsabilidad civil que se comprometa a suscribir, que cubra daños y perjuicios que se puedan ocasionar por las actividades propias del servicio, y cuya cuantía no será inferior a tres millones y medio de euros (3.500.000 €).

Compromiso de constituir antes del inicio de la actividad la garantía establecida en la cláusula 24 de este pliego.

Declaración responsable de no estar incurso en ninguna de las causas de incompatibilidad previstas en el artículo 121 de la Ley de Puertos del Estado, así como en ninguna de las causas establecidas en el artículo 60 del Texto Refundido de la Ley del Contrato del Sector Público aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre.

Declaración expresa responsable de la empresa solicitante relativa al grupo empresarial al que pertenece y comprensiva de todas las sociedades pertenecientes al mismo grupo, en los términos establecidos en el artículo 42 del Código de Comercio. En caso de no pertenecer a ningún grupo empresarial, la declaración se realizará en este sentido.

La restante documentación cuya presentación se requiera en estas Prescripciones Particulares correspondientes.

Compromiso de notificar a la Autoridad Portuaria cualquier modificación que afecte a lo previsto en los párrafos anteriores y se produzca con posterioridad a la solicitud.

B. Documentación técnica:

La documentación técnica estará integrada por los documentos que a continuación se relacionan:

Plan de organización de los servicios que incluya la descripción de las actividades que integran la prestación del servicio que se solicita y el plan de explotación, organización y procedimiento.

Plazo para el que se solicita la licencia, que no podrá superar el establecido en la cláusula 7 de estas prescripciones particulares. En el supuesto que el plazo solicitado superara el que permiten las condiciones de la cláusula citada, se entenderá que se solicita por el plazo máximo establecido en ella. Si para la justificación del plazo solicitado se propone una inversión significativa según lo establecido en la cláusula 7, el solicitante deberá aportar un estudio económico-financiero de valoración de la inversión a fin de comprobar su adecuación a lo previsto en la citada cláusula.

Descripción de los medios humanos que prestarán el servicio, con su cualificación profesional, asignación de recursos humanos, turnos de trabajo, plan de respuesta a aumentos puntuales de actividad y emergencia, observando como mínimo el contenido de estas Prescripciones Particulares. Compromiso de suministrar la información adicional sobre los medios humanos que la Autoridad Portuaria considere necesarios.

Descripción de los medios materiales que se incorporarán a la prestación del servicio, incluyendo información técnica de aquellos que, en su caso, complementen los aportados por la Autoridad Portuaria. Además se incluirá propuesta de plan de mantenimiento y sustitución de los mismos.

Especificación de los compromisos de calidad y los indicadores o parámetros objetivos de medida de los niveles de rendimiento que permitan comprobar la mejora continua en la prestación del servicio al pasaje.

Compromiso de elaborar y presentar, en el plazo de dos meses a partir del momento de otorgamiento de la licencia, de un plan empresarial de igualdad entre mujeres y hombres, de acuerdo con lo previsto en el apartado «Medios humanos» de la cláusula 12 de este Pliego de prescripciones particulares.

Declaración responsable de disponer de los permisos, autorizaciones y licencias legalmente exigibles para el ejercicio de la actividad.

Compromiso de tener en vigor en todo momento las certificaciones de los Sistemas de Gestión de Calidad y Medioambiental previstos en las CLÁUSULAS 14 y 18, respectivamente, de este Pliego, así como las exigidas por las normas relativas a la lucha contra la contaminación marina, a la prevención y control de emergencias y seguridad del puerto y a la de colaboración en la lucha contra incendios; adicionalmente, compromiso de participar en todo proyecto global dirigido por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, que signifique la participación de la comunidad portuaria, entre los que cabe destacar todos los relativos a los sistemas de información puestos a disposición de la misma. Igualmente ha de presentar compromiso de participar, con todos los medios de que disponga, en el Plan de Emergencia Interior.

Compromiso de aceptación de las disposiciones que, relativas al Centro Portuario de Coordinación de Servicios y al Centro de Coordinación de Emergencias de la Policía Portuaria, pudieran afectar al Servicio Portuario al Pasaje en el ámbito objeto de estas Prescripciones Particulares.

Compromiso de aceptar las condiciones entre otras que, conforme a estas Prescripciones, se refieren a la cobertura universal del servicio, obligaciones de servicio público para que el servicio se preste en condiciones de regularidad y continuidad, y aquéllas relacionadas con la formación práctica local, con la seguridad del puerto, salvamento y lucha contra la contaminación.

Compromiso de abonar a la Autoridad Portuaria las tasas y tarifas correspondientes.

Compromiso de notificar a la Autoridad Portuaria cualquier modificación que afecte a lo previsto en los párrafos anteriores y se produzca con posterioridad a la solicitud de la licencia, sin perjuicio de la autorización previa de la Autoridad Portuaria que, en su caso, sea requerida por estas prescripciones.

La restante documentación cuya presentación se requiere en estas Prescripciones Particulares.

Cláusula 11. *Contenido del servicio.*

El servicio portuario al pasaje incluirá las actividades detalladas a continuación, cuyo alcance será el siguiente:

El embarque y desembarque de pasajeros en régimen de transporte.

La actividad de embarque y desembarque de pasajeros comprende tareas tendentes a posibilitar y facilitar el tránsito de los pasajeros desde su llegada a la Estación Marítima de Algeciras hasta su acceso al interior del buque y en sentido contrario, desde su salida del buque que acabe de atracar en las instalaciones portuarias hasta su abandono de la Estación Marítima.

Servicio de Información a usuarios y pasajeros:

El titular de la licencia prestará el Servicio de Información a usuarios y pasajeros, que incluirá el servicio de megafonía y señalética dinámica, según lo indicado en el anexo I en el Punto de Información que la Autoridad Portuaria habilite en el interior de la Estación Marítima de Algeciras, en el horario indicado en el citado anexo I de estas Prescripciones Particulares.

Sin perjuicio de las obligaciones que correspondan a las empresas navieras transportistas, el servicio de información a usuarios y pasajeros del titular de la licencia incluirá, en su caso en los términos que se acuerden con las mismas y con la Autoridad Portuaria, la prestación de los servicios de información (sobre condiciones de acceso; en caso de cancelación o retraso de salidas; sobre el viaje, o sobre los derechos de los

pasajeros) y de recepción y tramitación de reclamaciones a los que se refiere el Reglamento (UE) 1177/2010 sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables.

Atención a personas mayores, discapacitadas o con movilidad reducida:

El titular de la licencia prestará a cualquier pasajero con movilidad reducida, discapacitada o de edad avanzada, la asistencia requerida por el Reglamento (UE) 1177/2010, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables, facilitando a las personas que lo soliciten una silla de ruedas, efectuando su acompañamiento y traslado tanto en las operaciones de embarque como en las de desembarque.

El titular de la licencia designará un punto dentro de la terminal portuaria, que estará claramente señalizado, donde estas personas puedan anunciar su llegada y solicitar asistencia.

El titular de la licencia deberá registrar los datos de las personas atendidas en documento, que deberá contener el nombre del pasajero, la fecha, el trayecto, naviera de transporte y número de billete.

El personal afecto a este servicio deberá contar con formación adecuada de acuerdo con el Reglamento (UE) n.º 1177/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y de la Orden PRE/3028/2011, de 4 de noviembre, por la que se establecen los protocolos de actuación y de formación de las tripulaciones de los buques de pasaje y la formación del personal de las empresas navieras que presten servicio en las terminales portuarias para la atención de las personas con discapacidad.

Asimismo, el titular de la licencia será responsable de comprobar que se han adoptado todas las medidas necesarias para el cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto 1544/2007, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, así como de cualquier otra normativa vigente en la materia. El titular de la licencia comunicará de manera inmediata a la Autoridad Portuaria cualquier deficiencia que detecte en relación con el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el mencionado Real Decreto 1544/2007.

Control de seguridad:

Tal como se establece en el anexo II, el titular de la licencia realizará el control de seguridad previo al embarque en los puestos de escáner y arco de seguridad instalados por el titular de la licencia según las especificaciones establecidas en el anexo III. El prestador realizará las tareas propias de mantenimiento de estas instalaciones.

El control de seguridad no sustituirá, en ningún caso, al control general de acceso al puerto.

Gestión de los accesos a las zonas restringidas de embarque:

El titular de la licencia controlará, siguiendo las condiciones establecidas en el anexo IV de este Pliego, que los pasajeros acceden a las zonas restringidas de embarque con una tarjeta de embarque válida, mediante el control con medios electrónicos (lectores PDA) de las tarjetas de embarque emitidas por las compañías navieras.

Tanto en las tareas de embarque como en las de desembarque, el titular de la licencia colaborará con las navieras que lo requieran para garantizar la fluidez y buen término del tránsito de pasajeros hasta su embarque o su abandono de la Estación Marítima.

El embarque y desembarque de pasajeros se llevará a cabo sin perjuicio de otros controles de seguridad que realice la Autoridad Portuaria u otros Organismos en todo momento.

La carga y descarga de vehículos en régimen de pasaje.

Servicio de verificación de billetes:

El titular de la licencia deberá comprobar, en el acceso a las áreas de preembarque previas a los módulos check-in de navieras con destino a Ceuta y Tánger MED, que los vehículos dispongan de billetes de manera que, si estos reúnen las condiciones necesarias,

los vehículos sean conducidos a la zona de preembarque o de canje de la naviera correspondiente y, en el caso de que se detectara alguna anomalía o el vehículo accediera sin billete, dirigir el mismo hacia al área de venta de billetes en la Terminal de Pasajeros y Área Comercial de la Estación Marítima de Algeciras, según lo establecido en el anexo V de este Pliego.

Control de seguridad:

Tal como se establece en el anexo II, el titular de la licencia realizará el control de seguridad previo al embarque a los pasajeros que viajen en vehículo, en los puestos de escáner y arco de seguridad instalados por el titular de la licencia según las especificaciones establecidas en el anexo III. El prestador realizará las tareas propias de mantenimiento de estas instalaciones.

El control de seguridad no sustituirá, en ningún caso, al control general de acceso al puerto.

Gestión de los accesos a las zonas restringidas de embarque:

El titular de la licencia controlará, siguiendo las condiciones establecidas en el anexo IV de este Pliego, los accesos de los vehículos a las zonas restringidas de embarque con una tarjeta de embarque válida, mediante el control con medios electrónicos (lectores PDA) de las tarjetas de embarque emitidas por las compañías naviera.

Ordenación de las zonas de preembarque (Galera) y embarque (Schengen):

El titular de la licencia realizará la gestión y ordenación de los vehículos en las zonas de preembarque y embarque asignadas a cada naviera, según lo establecido en el anexo VI.

El titular de la licencia colaborará con las navieras que lo requieran para garantizar la fluidez y buen término del tránsito de vehículos hasta su embarque.

El embarque de vehículos se llevará a cabo sin perjuicio de otros controles de seguridad que realice la Autoridad Portuaria u otros Organismos en todo momento.

La carga y descarga de equipajes.

Servicio de carros portaequipajes:

El titular de la licencia deberá realizar la organización y distribución de trescientos (300) carros portaequipajes entre las salas de embarque y los atraques de la Estación Marítima de Algeciras, al objeto de estar siempre a disposición de los pasajeros, prestando especial cuidado a que su estado de conservación sea óptimo en todo momento. Asimismo, el titular de la licencia velará por que los carros que no estén siendo utilizados por los pasajeros, se mantengan agrupados en las zonas habilitadas para su depósito, sin causar molestias ni entorpecer a usuarios y pasajeros (anexo VII).

Asistencia para el traslado de equipaje:

El titular de la licencia dispondrá de personal suficiente, tanto en la zona de embarque de Ceuta como de Tánger, que, a petición de los pasajeros, realizará las tareas de traslado del equipaje en el interior de la Estación Marítima. El personal asistente deberá estar acompañado por los dueños o responsables de los equipajes en todas las operaciones de control y de acceso. Dicho personal prestará el servicio procurando causar las menores molestias a los pasajeros cuando la operación pueda coincidir con el desembarque o embarque de estos.

Equipajes olvidados, abandonados o sospechosos:

En aquellos casos en los que se detecte equipaje olvidado, abandonado o sospechoso, el titular de la licencia lo comunicará inmediatamente a la Policía Portuaria y Fuerzas y Cuerpos de Seguridad para llevar a cabo un control de seguridad, procediendo a continuación de acuerdo con las instrucciones que se dicten desde la Autoridad Portuaria.

Cláusula 12. *Medios humanos y materiales.*

El prestador del servicio deberá disponer de los medios humanos y materiales necesarios para atender a toda la demanda del servicio en las condiciones de seguridad, calidad, continuidad y regularidad establecidas en este Pliego de Prescripciones Particulares, sin perjuicio de las obligaciones de servicio público que impone la licencia.

La Autoridad Portuaria podrá inspeccionar en todo momento los medios adscritos a la prestación del servicio, tanto materiales como humanos, y velará para que el servicio se realice conforme a las condiciones establecidas en el otorgamiento de la licencia.

Para comprobar y controlar la buena marcha del servicio, la Autoridad Portuaria podrá requerir al prestador del servicio que aporte la documentación adicional que considere conveniente.

Medios humanos:

Teniendo en cuenta la limitación de la licencia a un solo prestador, el titular de la licencia habrá de contemplar la simultaneidad de salidas hacia Ceuta y Tánger MED, para lo que deberá acreditar disponer como mínimo los siguientes medios humanos en cada momento, para atender los turnos de mayor demanda, sin perjuicio de su ajuste efectivo a la actividad propia de cada período y de los horarios establecidos:

Una persona destinada al Servicio de Información a usuarios y pasajeros.

Tres personas destinadas a la atención de los pasajeros con movilidad reducida, distribución de carros portaequipajes y asistencia para el traslado de equipaje.

Diez vigilantes de seguridad destinados al embarque de pasajeros.

Cuatro vigilantes de seguridad destinados al embarque de vehículos.

Catorce personas destinadas a la ordenación de las áreas de preembarque y embarque de vehículos.

Dos personas destinadas al servicio de verificación de billetes en el preembarque de vehículos.

Cuatro personas destinadas al control de tarjetas en el embarque de pasajeros.

Cuatro personas destinadas al control de tarjetas en el embarque de vehículos.

El prestador del servicio portuario al pasaje en el Puerto Bahía de Algeciras, dispondrá del personal con la idoneidad técnica, la titulación exigida para cada puesto de trabajo según las normas en vigor en cada momento y experiencia acordes con sus funciones, en número suficiente para hacer frente a la actividad normal del Puerto de acuerdo a lo especificado en su solicitud habiendo de ajustar el número de personal dedicado a cada servicio en función de la actividad propia de cada periodo y de los horarios establecidos. El personal adscrito a cada una de las funciones relacionadas deberá contar con la titulación establecida en el anexo VIII, lo que se acreditará en la correspondiente solicitud de acuerdo con lo previsto en el punto 3 de la documentación técnica regulada en la cláusula 10 de este Pliego.

Para todas las relaciones con la Autoridad Portuaria, deberá encontrarse un Gerente del Servicio, con formación y titulación suficiente y con experiencia de al menos tres años en funciones similares en empresas dedicadas al transporte de pasajeros o a la prestación de servicios a los mismos, representante de la empresa titular de la licencia, con capacidad suficiente de toma de decisiones y responsable de la correcta prestación de los servicios conforme a los niveles de calidad exigidos.

Al frente del personal, el titular de la licencia deberá designar un Coordinador de Servicios por turno, localizable en todo momento, con formación y titulación suficiente y con acreditada experiencia, cuyas principales funciones serán:

Cumplimiento de los procedimientos operativos de los diferentes servicios que integran el servicio portuario al pasaje.

Gestión de los medios humanos y técnicos dispuestos por la empresa titular de la licencia.

Atención y gestión de las quejas y reclamaciones que se pudieran presentar por deficiencias en los servicios prestados.

Redacción de informes según se establece en la Cláusula 21.

Velar por las instalaciones y equipos titularidad de la Autoridad Portuaria.

Reportar a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado toda la información necesaria y prestar la colaboración solicitada.

Estos Coordinadores de Servicios deberán estar permanentemente localizable por:

Personal que preste el Servicio al Pasaje.

Compañías navieras.

Capitán de buque o persona en quien delegue.

Operadores de pasarelas mecánicas.

Centro de Control de Policía Portuaria.

Oficiales de Protección del Puerto e instalaciones portuarias.

Responsable de la Estación Marítima de Algeciras.

Departamento de Operaciones Terrestres de la Autoridad Portuaria.

El titular cumplirá en todo momento la legislación laboral, de seguridad laboral y seguridad social vigente en cada momento. En concreto, la empresa prestadora del servicio cumplirá con lo dispuesto en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales (Ley 31/1995, de 8 de noviembre) y en la normativa complementaria. El correspondiente Plan de Prevención deberá estar aprobado e implantado antes del inicio de la prestación del servicio. Posteriormente comunicará las variaciones, alteraciones, ampliaciones o modificaciones de dicho plan.

El titular de la licencia cumplirá en todo momento la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva entre mujeres y hombres, así como la restante normativa aplicable en materia de igualdad de género. En todo caso, elaborará y presentará un plan de igualdad, con el alcance previsto en el artículo 46 de la citada Ley Orgánica 3/2007, que recoja las medidas tendentes a promover la igualdad efectiva entre mujeres y hombres en el mercado de trabajo y a evitar cualquier tipo de discriminación laboral por razón de género.

El prestador del servicio se comprometerá expresamente, a adoptar los procedimientos y medidas establecidos para el desarrollo de los trabajos y a cumplir los pactos y normas que, en relación con la seguridad y salud de los trabajadores, se implanten en la zona portuaria.

El prestador del servicio mantendrá la formación continua de su personal, de acuerdo con las previsiones formativas que se establezcan y con los planes que, en su caso, determine la Autoridad Portuaria, de forma específica o con carácter general, así como su reciclaje y formación de acuerdo con las iniciativas formativas de la legislación española.

Como garantía de la adecuación de los medios humanos y materiales y su operatividad, el titular deberá incorporar a su solicitud un plan de organización de los servicios en el que se detallen los procedimientos, la asignación de recursos humanos, turnos de trabajo y plan de respuesta a las emergencias.

El personal del servicio portuario deberá conocer los medios de que dispone la empresa, el destino y el uso del material destinado a las labores de salvamento, extinción de incendios, lucha contra la contaminación, y en la prevención y control de emergencias y seguridad del puerto, y estará entrenado en su utilización. Esta obligación se extenderá también a su personal que de forma temporal formara parte de la plantilla.

El titular de la licencia para prestar los servicios al pasaje, estará obligado a contratar personal de forma temporal y por el tiempo que sea necesario para atender con los niveles de calidad establecidos en el presente Pliego o, en su caso, ofertados por el licitador si estos últimos fueran superiores, los aumentos puntuales de actividad. Este personal deberá de estar cualificado para el tipo de actividad que vaya a desarrollar.

El personal estará vinculado exclusivamente a la empresa prestadora del servicio, sin que exista relación laboral alguna con la Autoridad Portuaria, y una vez extinguida la licencia, la Autoridad Portuaria no se hará cargo del personal adscrito al servicio portuario.

La Autoridad Portuaria no responderá en ningún caso de las obligaciones de cualquier naturaleza que correspondan al prestador del servicio frente a sus trabajadores, especialmente las que se refieran a relaciones laborales, salario, prevención de riesgos o seguridad social. En este sentido, en la licencia de prestación se incluirá la cláusula prescrita en el artículo 113.8.a) de la Ley de Puertos del Estado.

El personal, que vestirá con corrección, deberá identificarse por su vestimenta, propuesta por el titular de la licencia en su solicitud, que deberá haber sido aprobada por la Autoridad Portuaria.

Medios materiales:

El titular de la licencia prestará en todo momento el servicio al pasaje, objeto de estas Prescripciones Particulares, con los medios materiales propuestos en la solicitud, aprobados por la Autoridad Portuaria, en cantidad suficiente para atender a toda la demanda del servicio en las condiciones de seguridad, calidad, continuidad y regularidad establecidas en este Pliego de Prescripciones Particulares.

Para garantizar la adecuada prestación del servicio, serán necesarios los siguientes medios materiales, considerados como mínimos:

Un módulo equipado para el Servicio de Información.

Un sistema de megafonía para el Servicio de Información.

dos módulos para el servicio de verificación de billetes.

Trecientos carros portaequipajes.

Dos sillas de ruedas para la atención de los pasajeros con movilidad reducida.

Seis equipos móviles de R-X para la exploración del equipaje de mano.

Seis arcos de seguridad de detección de metales.

Doce lectores PDA para la lectura de tarjetas de embarque.

Equipos de comunicación para la coordinación de los servicios.

Ordenadores para el registro de incidencias.

Equipo de señalización portátil para canalización de flujos (vallas, conos, cinta, señales manuales y señales verticales).

El pequeño material recogido en los anexos citados en la cláusula 11 de este Pliego.

El titular de la licencia podrá utilizar si así lo desea medios materiales que la Autoridad Portuaria ponga a su disposición. Esta actividad de puesta a disposición tendrá la consideración de servicio comercial de acuerdo con lo previsto en el artículo 140 de la Ley de Puertos del Estado.

Además de lo citado anteriormente, el titular de la licencia deberá tener en cuenta que en el caso de que se produzcan roturas, averías o mantenimiento de pasarelas de manera que el embarque y desembarque de pasajeros deba realizarse por el portalón del buque, deberá poner a disposición de los pasajeros servicios de buses lanzaderas que faciliten los accesos al buque (en el caso de embarques) o estación marítima (en el caso de desembarques).

El material asociado a la prestación del servicio portuario, que deberá ser aprobado por la Autoridad Portuaria, deberá mantenerse en buen uso durante todo el periodo de vigencia de la licencia, y sustituirlo en caso necesario. Esta obligación se extenderá, en su caso, a los medios materiales de la Autoridad Portuaria cuyo mantenimiento correspondiera al titular de la licencia, si tales medios no estuvieran manejados por el personal de la Autoridad Portuaria. De igual modo, los daños o deterioros causados por el titular a bienes de la Autoridad Portuaria, deberán ser reparados por él mismo con la mayor urgencia y a plena satisfacción de la Autoridad Portuaria. En caso contrario, la reparación será realizada por la Autoridad Portuaria con cargo al titular de la licencia.

El titular de la licencia deberá sustituir a su cargo los medios materiales adscritos al servicio si su estado de conservación o su obsolescencia, a juicio de la Autoridad Portuaria, da lugar a que los mismos no se ajusten a las características técnicas o al nivel de calidad exigidos en estas prescripciones.

Los medios materiales podrán ser reemplazados por otros de iguales o superiores características a los inicialmente incorporados, previa autorización de la Autoridad Portuaria.

En caso de producirse la sustitución de cualquier elemento material que exija pruebas de funcionamiento y seguridad, deberán contar con una programación de fechas y trabajos autorizada por la Dirección General del Puerto Bahía de Algeciras, de forma que no se obstaculice o dificulte la normal explotación del tráfico de pasajeros.

Si parte o la totalidad de los medios materiales asignados al Servicio Portuario al Pasaje, no fueran propiedad del titular del servicio, éste deberá presentar además de los requerimientos antes señalados, el contrato de arrendamiento de los mismos.

El titular de los servicios portuarios al pasaje estará obligado a disponer de medios materiales adicionales, de forma temporal y por el tiempo que sea necesario para atender con los niveles de calidad establecidos, los aumentos puntuales de tráfico.

Los medios materiales tendrán las características necesarias para garantizar el cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto 1544/2007, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, y en toda aquella normativa que, actual o futura, sea de aplicación.

Cláusula 13. *Condiciones de prestación.*

El prestador del servicio al pasaje deberá ajustar el desarrollo de la actividad a lo previsto en la Ley de Puertos del Estado, en estas Prescripciones Particulares, a lo propuesto en su solicitud así como en la correspondiente licencia, particularmente en relación a los medios humanos y materiales, y observando las buenas reglas del oficio. Asimismo, la prestación del servicio se llevará a cabo atendiendo, en todo momento, las órdenes que emanen de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras y, en su caso, de la Capitanía Marítima en lo referente a la seguridad marítima y de las indicaciones de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado en relación con la seguridad pública.

El servicio de embarque y desembarque de pasajeros en régimen de transporte, el servicio de carga y descarga de vehículos en régimen de pasaje y el servicio de carga y descarga de equipajes, estarán disponible durante el horario reflejado en los Anexos relacionados en la Cláusula 11, todos los días del año, y se desarrollará con la máxima diligencia, de forma que el tiempo de respuesta desde la solicitud de cualquiera de las actividades que integran el servicio hasta la efectiva prestación del mismo sea inmediato, con la única dilación de la derivada de la operativa de la propia actividad.

En todos los servicios que comprendan más de una operación o actividad, no podrán producirse esperas o interrupciones que sean debidas a causas atribuibles al prestador del servicio, salvo aquellas que sean inherentes a los intervalos entre dos operaciones consecutivas.

En caso de simultaneidad de operaciones, el titular de la licencia dará prioridad en la prestación del servicio al buque que esté en su horario oficial.

No obstante, en todos los casos, y cuando las circunstancias lo requieran, la Autoridad Portuaria, fijará el orden de prelación de prestación de los servicios, en coordinación con la Capitanía Marítima en lo que afecte a la seguridad marítima.

El titular de la licencia prestará el servicio bajo su exclusivo riesgo y responsabilidad. Los daños o deterioros que, como consecuencia de la prestación del servicio, sean ocasionados a terceros o a bienes de la Autoridad Portuaria, serán responsabilidad del titular de servicio por lo que deberá repararlos con la mayor urgencia y a plena satisfacción de la Autoridad Portuaria. En caso contrario, la Autoridad Portuaria realizará subsidiariamente y a costa del titular del servicio tal reparación.

El servicio comenzará a prestarse en el plazo máximo de un (1) mes a partir de la fecha de otorgamiento de la licencia.

Con carácter previo al inicio del desarrollo de la actividad, la Autoridad Portuaria procederá a inspeccionar los medios materiales de los que habrá de disponer el prestador de acuerdo con el presente Pliego y según lo comprometido en su solicitud.

Igualmente, se procederá a comprobar la relación de los medios humanos destinados a la prestación del servicio verificándose que se cumple con lo preceptuado en relación con los requisitos de formación y capacidad exigidos en cada puesto.

En cuanto a la solicitud de prestación del servicio portuario al pasaje, el titular de la licencia tendrá en cuenta la previsión mensual de salidas que realizan las compañías navieras, así como las modificaciones diarias que puedan producirse.

El prestador estará obligado a atender aquellas solicitudes que no se produzcan con la antelación indicada, con la máxima diligencia, con el objeto de reducir los posibles inconvenientes derivados del retraso en la planificación, siguiéndose, en todo caso, las instrucciones emanadas de la Autoridad Portuaria.

La Autoridad Portuaria podrá colocar vallas y señales de tránsito en función de las necesidades de explotación y por razones de orden público para facilitar la circulación de los vehículos. Solo previa autorización de la Autoridad Portuaria, el titular de la licencia podrá colocar medios materiales adicionales indicativos de las vías de acceso. El personal atenderá las peticiones de información de los pasajeros y aclarará cualquier duda de los mismos durante su tránsito.

La Autoridad Portuaria determinará la organización de los servicios a prestar dictando aquellas normas genéricas necesarias para una normal y óptima prestación de los servicios, quedando a favor del titular de la licencia la facultad de dirección y coordinación del servicio y del personal encargado de la prestación del mismo.

No podrán introducirse modificaciones o innovaciones en la realización de las operaciones de embarque y desembarque de pasajeros en régimen de transporte, de carga y descarga de vehículos en régimen de pasaje y de carga y descarga de equipajes, que no hayan sido aprobadas por la Autoridad Portuaria.

La Autoridad Portuaria se reserva el derecho de modificar la forma de prestación del servicio, siempre que las variaciones puedan justificarse en el sentido de que mejoren la calidad de la prestación, o que obedezcan a necesidades de explotación. Cuando estas modificaciones alteren las prescripciones del presente pliego o representen un aumento o disminución de las obligaciones del titular de la licencia, la Autoridad Portuaria tramitará una modificación del presente Pliego de Prescripciones Particulares de acuerdo con lo previsto en el artículo 113.2 de la Ley de Puertos del Estado.

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras suministrará planos e información suficiente de las características de las instalaciones del Puerto Bahía de Algeciras para la planificación de la explotación del servicio portuario.

La Autoridad Portuaria suministrará a solicitud de los interesados, relación de compañías y buques de pasajeros que efectuaron operaciones en el Puerto Bahía de Algeciras en los últimos cinco años anteriores a la fecha de otorgamiento de la licencia. Igualmente la Autoridad Portuaria suministrará la información necesaria a solicitud de los interesados de las características técnicas y de las instalaciones que pudieran afectar a la prestación del servicio.

Una vez otorgada la licencia, el titular de la licencia podrá suspender temporalmente la prestación del servicio a un usuario cuando haya transcurrido, al menos, un mes desde que se le hubiese requerido fehacientemente el pago de las tarifas, sin que el mismo se haya hecho efectivo o haya sido garantizado suficientemente. A estos efectos, el requerimiento se practicará por cualquier medio que permita tener constancia de la recepción por el usuario, así como de la fecha, identidad y contenido del mismo. Una vez realizado el pago de lo adeudado por el usuario suspendido del servicio, se prestará el servicio solicitado.

La suspensión del servicio por impago solo podrá ejercerse previa autorización de la Autoridad Portuaria y siempre que no lo impidan razones de seguridad. La posibilidad de suspensión deberá ser objeto de publicidad, de modo que el usuario haya podido tener acceso a esta información.

El Reglamento de Explotación y Policía del Puerto de Algeciras, o documento equivalente que lo sustituya, podrá establecer condiciones complementarias en la forma de prestar el servicio.

Conjuntamente con la organización y el control de las operaciones integradas en este servicio al pasaje, el titular de la licencia deberá disponer de un sistema de control de

calidad, nombrando a un responsable que asegure su cumplimiento. En concreto, el servicio deberá prestarse manteniendo en todo momento los niveles de calidad exigidos y los propuestos por el licenciatario en su oferta.

Asimismo, en la organización y control de la operación de carga y descarga de vehículos, de la operación de embarque y desembarque de pasajeros, el personal prestador del servicio deberá colaborar con las fuerzas de orden público y organismos oficiales en el desempeño de sus funciones.

Cláusula 14. *Compromisos de calidad e indicadores del nivel de calidad de los servicios.*

El titular de la licencia del servicio portuario mantendrá como mínimo todos los niveles de calidad establecidos en este pliego así como, en su caso, los propuestos en su oferta, y tendrá la obligación de colaborar con la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras en la mejora de la prestación del servicio y en su planificación del tráfico de pasajeros del Puerto Bahía de Algeciras, siempre que no representen cargas económicas adicionales a las de la adjudicación.

Deberá además tener vigente en todo momento la certificación de su Sistema de Gestión de Calidad según la norma ISO 9001:2015, relativa al servicio de embarque y desembarque de pasajeros en régimen de transporte, de carga y descarga de vehículos en régimen de pasaje y de carga y descarga de equipajes, objeto de estas Prescripciones Particulares.

El prestador del servicio portuario deberá disponer del certificado ISO 9001:2015 en el plazo de un año a contar desde la fecha de otorgamiento de la licencia.

La valoración de los niveles de rendimiento y calidad del servicio se establece mediante los indicadores siguientes valorados en cómputo anual, además de cualquier otro propuesto, en su caso, en su oferta por el titular de la licencia:

Disponibilidad de los medios humanos y materiales:

Se evaluará el tiempo en que los medios humanos o materiales adscritos al servicio están disponibles para prestar el mismo o lo están prestando. La disponibilidad se medirá por separado para cada actividad integrante del servicio.

Unidad de medida: Porcentaje de horas de disponibilidad en el horario del servicio sobre el total de horas, en cómputo anual, del horario del servicio de cada actividad según el correspondiente anexo de este Pliego.

Valor objetivo: 100%.

Valor por debajo del cual el prestador puede ser sancionado: 90%.

Puntualidad:

Se evaluará el número de servicios solicitados iniciados con un retraso superior a 15 minutos respecto de la hora en que debería comenzar la prestación del servicio de acuerdo con las previsiones del pliego.

Unidad de medida: Porcentaje de servicios iniciados con puntualidad sobre el número total de servicios prestados en un año.

Valor objetivo: mayor del 95%.

Valor por debajo del cual el prestador puede ser sancionado: 90%.

Congestión:

Se evaluará el número de servicios retrasados como consecuencia de que todos los medios del prestador están ocupados en la prestación de otros servicios al pasaje en el momento en que deben iniciarse.

Unidad de medida: Porcentaje de servicios retrasados o no prestados por este motivo sobre el número total de servicios solicitados en un año.

Valor objetivo: menor del 5%

El prestador no será penalizado por el incumplimiento del valor objetivo del indicador de congestión.

Incidentalidad:

Se evaluará el porcentaje de operaciones libre de cualquier incidencia en el servicio.

Unidad de medida: Porcentaje de servicios prestados con incidentes o accidentes imputables al prestador sobre el número total de servicios prestados.

Valor objetivo: menor del 5%.

Valor por encima del cual el prestador puede ser sancionado: 10%.

Satisfacción del cliente:

Se evaluará el número de reclamaciones y quejas por prestación del servicio que sean imputables al prestador.

Unidad de medida: Porcentaje de servicios recibidos a plena satisfacción del cliente, sin ninguna queja o reclamación imputable al prestador sobre el número total de servicios prestados.

Valor objetivo: mayor del 95%.

Valor por debajo del cual el prestador puede ser sancionado: 90%.

Productividad y rendimiento de los servicios:

Los siguientes indicadores de productividad y rendimiento servirán a la Autoridad Portuaria para el seguimiento y, en su caso, propuesta de modificación de este Pliego, pero no se exige que el prestador alcance valores determinados:

Indicadores de productividad:

Número de embarques de pasajeros/día.

Número de embarques de vehículos/día.

Indicadores de rendimiento:

Número de pasajeros escáner/hora.

Número de tarjetas leídas/hora.

Número de vehículos verificados/hora.

El reiterado incumplimiento de los anteriores indicadores podrá dar lugar a la extinción de la licencia conforme a lo dispuesto en la cláusula 28 de estas prescripciones particulares.

Cláusula 15. Tasas portuarias, tarifas y gastos a satisfacer por el titular de la licencia.

El titular de la licencia objeto de estas Prescripciones Particulares, se hará cargo de todas las tasas, tarifas y gastos que se deriven de la prestación del servicio portuario al pasaje en el Puerto Bahía de Algeciras.

A. Tasas a abonar a la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras por el titular de la licencia:

La prestación del servicio por el titular de la licencia devengará la correspondiente tasa de actividad a favor de la Autoridad Portuaria de conformidad con lo dispuesto en los artículos 183 a 192 de la Ley de Puertos del Estado.

La cuota íntegra anual de la tasa de actividad será el resultado de aplicar los siguientes tipos de gravamen al volumen de pasajeros en régimen de transporte embarcados y desembarcados y vehículos en régimen de pasaje embarcados y desembarcados:

0,02 € por pasajero.

0,05 € por automóvil.

0,1 € por autocares y vehículos de transporte colectivo

0,05 € por motocicletas, vehículos de dos ruedas y vehículos similares, incluidos elementos remolcados, en régimen de pasaje.

La cuota íntegra anual resultante, respetará en todo caso, los límites máximos y mínimos, establecidos en artículo 188, b).

De conformidad con el artículo 190 de la Ley de Puertos del Estado, modificado por la Ley Orgánica 9/2013, de 20 de diciembre, de control de la deuda comercial en el sector público, a través de la Ley de Presupuestos del Estado, u otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos, se podrá proceder a la variación del tipo de gravamen cuando se justifique por variaciones en los costes o en las condiciones de demanda.

En la cuota de la tasa de actividad antes definida no queda incluido el Impuesto sobre el Valor Añadido, debiendo aplicarse a dicho valor el tipo impositivo vigente a cada momento, quedando a cargo del titular de la licencia cualquier otro tributo vinculado a la prestación del servicio, respecto a los cuales la respectiva normativa otorgue condición de sujetos pasivos a los titulares de la licencia.

Independientemente de que el abono de las tasas está garantizado por la fianza, la Autoridad Portuaria podrá utilizar para su cobro el procedimiento administrativo de apremio.

El titular de licencia para prestar el servicio portuario, deberá abonar aquellas tasas que eventualmente pudieran sustituir a la anterior, y aquellas otras tasas que de acuerdo con la Ley de Puertos del Estado y legislación posterior le sean de aplicación.

B) Tarifa por utilización de equipos:

La utilización de equipos propiedad de la Autoridad Portuaria constituye un servicio comercial que esta presta de acuerdo con el artículo 140 de la Ley de Puertos de Estado y está sujeta al abono de las tarifas que sean aprobadas por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de acuerdo con lo previsto en el artículo 246 de la dicha Ley.

C) Precios privados por servicios comerciales prestados por la Autoridad Portuaria:

Asimismo, en caso de que el titular de la licencia sea usuario de algún servicio comercial prestado, bien por la Autoridad Portuaria bien por otro prestador, estará obligado al pago de las correspondientes tarifas comerciales.

D) Serán también por cuenta del prestador del servicio todos los impuestos, arbitrios, tasas no portuarias, gastos de administración y cualquier otro tipo de gastos, consecuencia de la implantación y de la prestación del servicio, así como los de agua, energía eléctrica y todos aquellos que se deriven de dicha actividad.

Para proceder al pago de las tasas, tarifas y gastos, el titular de la licencia facilitará a la APBA un número de cuenta bancaria en el que serán domiciliados los correspondientes importes, comunicando, asimismo, los posibles cambios que con posterioridad puedan producirse en los datos de dicha domiciliación.

Alternativamente, el titular de la licencia podrá proceder al pago de las tasas, tarifas y gastos una vez girados los importes, mediante el ingreso de los mismos en la cuenta bancaria de la APBA, en los plazos establecidos en el artículo 62 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributario o en el artículo 247 de la Ley de Puertos del Estado, según corresponda.

Cláusula 16. *Estructura tarifaria, tarifas máximas y criterios de revisión.*

Estructura tarifaria.

Las tarifas por la prestación del servicio al pasaje, comprenden todos los costes que ocasionan su prestación, tanto de medios humanos como de bienes materiales, amortizaciones, consumos, mantenimiento, costes de información y colaboración con la Autoridad Portuaria en los términos establecidos en estas prescripciones, forma de prestar el servicio con todas las exigencias establecidas en las mismas y en las que determine el Reglamento de Explotación y Policía del Puerto de la Bahía de Algeciras, así como gastos de cualquier índole. Igualmente se incluirán en las tarifas los costes ocasionados por las obligaciones de servicio público que se imponen al titular de la licencia. No contendrán

sobrecostes o costes diferenciado para los usuarios en función del día y hora en que tiene lugar la prestación.

La estructura tarifaria estará compuesta por:

Una tarifa por servicio de embarque y desembarque en función de los pasajeros.

Una tarifa por servicio de embarque y desembarque en función de los automóviles.

Una tarifa por servicio de embarque y desembarque en función de los vehículos de transporte colectivo.

Una tarifa por servicio de embarque y desembarque en función de las motocicletas y vehículos de dos ruedas.

Recargos por razones imputables a las compañías navieras.

Reducciones por razones imputables al titular de la licencia.

El titular de la licencia no podrá facturar ningún otro concepto distinto a los establecidos anteriormente por la prestación del servicio portuario al pasaje.

Tarifas máximas.

Al estar limitado el número de prestadores, una vez que el Consejo de Administración apruebe el presente Pliego de Prescripciones Particulares, serán de aplicación las siguientes tarifas máximas del servicio portuario al pasaje. No obstante, en el caso de que en su oferta el licenciatario haya propuesto unas tarifas máximas inferiores a las establecidas en este apartado, serán aplicables las tarifas máximas ofertadas.

La aplicación de una tarifa por debajo de estas tarifas máximas por parte del titular de la licencia se hará con criterios objetivos, homogéneos y no discriminatorios.

Pasajeros en régimen de transporte.

Embarque de pasajeros:

Como máximo 1,10 € por cada pasajero embarcado.

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

Desembarque de pasajeros:

Como máximo 0,1 € por pasajero desembarcado.

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

Vehículos en régimen de pasaje.

Automóviles.

Carga de automóviles:

Como máximo: 2,20 € por automóvil cargado.

El licitador podrá establecer una facturación mínima, como máximo, de 20 automóviles cargados por escala, atraque y buque.

Descarga de automóviles:

Como máximo: 0,2 € por automóvil descargado.

El licitador podrá establecer una facturación mínima, como máximo, de 20 automóviles descargados por escala, atraque y buque.

Vehículos de transporte colectivo.

Carga de vehículos de transporte colectivo.

Como máximo: 3,30 € por vehículo de transporte colectivo cargado.

Descarga de vehículos de transporte colectivo.

Como máximo: 0,3 € por vehículo de transporte colectivo descargado.
Motocicletas y vehículos de dos ruedas.

Carga de motocicletas y vehículos de dos ruedas.

Como máximo: 1,10 €, por motocicleta o vehículo de dos ruedas cargado.
Descarga de motocicletas y vehículos de dos ruedas.

Como máximo: 0,1 €, por motocicleta o vehículo de dos ruedas descargado.

Estos precios son aplicables a cualquier horario y día de la semana de prestación del servicio, incluso festivos y nocturnos.

Recargos y reducciones máximas.

El retraso, por razones imputables a la naviera, en el inicio de la actividad de descarga del buque debido a la demora en la finalización de la operación de atraque, o en las actividades de carga debido al retraso en la disposición del mismo para la realización de estas tareas, superior a treinta minutos sobre la hora solicitada para iniciar el servicio que no fuera precedido con una anticipación de aviso de dos horas, dará derecho al titular de la licencia a incrementar el total del importe de las tarifas en un 20% por media hora o fracción de retraso, hasta un incremento máximo por este concepto del 100%.

La cancelación de la solicitud de prestación del servicio antes de las dos horas de la hora solicitada, no dará lugar a percibir ningún importe al titular de la licencia.

Si la cancelación es inferior a las dos horas, podrá facturar como máximo el 50% del importe por el número mínimo de pasajeros en embarque y en desembarque establecido en la tarifa.

El retraso, por razones imputables al titular de la licencia, de más de quince minutos en el inicio de la prestación del servicio desde la notificación al prestador de que el buque se encuentra en disposición de iniciar el embarque o el desembarque, dará lugar a la reducción del 50% del importe por todos los conceptos que afectan a la tarifa. Si el retraso es superior a treinta minutos, la reducción será del 75% del importe total.

Los recargos y reducciones no serán de aplicación cuando se deban a causas fortuitas o de fuerza mayor certificadas por la Autoridad Portuaria o por la Autoridad Marítima en lo que afecte a la seguridad marítima.

Estas reducciones serán también de aplicación si el retraso se produce en cualquier fase del proceso de carga o descarga o por otras circunstancias.

Estas reducciones no serán aplicables a la carga y descarga de equipajes sin perjuicio de las responsabilidades en que pueda incurrir el titular de la licencia, por no prestar el servicio a petición de los usuarios, o por prestarlo con retraso.

Actualización de las tarifas.

La Autoridad Portuaria podrá actualizar anualmente las tarifas máximas, modificándolas con fecha 1 de enero, si procede teniendo en cuenta las variaciones experimentadas por el coste de la mano de obra así como por la evolución de la demanda global del servicio en el puerto.

Para ello, se utilizará la siguiente fórmula:

$$K_{\text{actualización tarifas}} = K_{\text{tráfico}} \times K_{\text{coste}}$$

Donde:

$K_{\text{actualización tarifas}}$ = Porcentaje Variación de las tarifas.

$K_{\text{tráfico}}$ = Coeficiente de variación del volumen de tráfico susceptible de prestación del servicio, según los siguientes rangos:

Variación del tráfico	$K_{\text{tráfico}}$
>-5%	1,025
-5%≥0%≤5%	1,000
>5%	0,975

K_{coste} = Coeficiente de variación del coste de la mano de obra, según los siguientes rangos:

Variación coste m.o.	K_{coste}
<1%	1,000
1%≤2%	1,010
>2%	1,020

En todo caso, de acuerdo con lo previsto en el artículo 5 del Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, el incremento repercutible por la variación del coste de la mano de obra, K_{coste} , no podrá ser superior al incremento experimentado por la retribución del personal al servicio del sector público, conforme a las Leyes de Presupuestos Generales del Estado.

Para la aprobación de la actualización la Autoridad Portuaria deberá elaborar la Memoria Económica prevista en el artículo 5 de la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de Desindexación de la Economía Española, con el contenido establecido en el Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la citada Ley.

Revisión de las tarifas:

Cuando en aplicación de lo dispuesto en el artículo 113.2 de la Ley de Puertos del Estado, la Autoridad Portuaria tramite una modificación de las presentes prescripciones particulares que incluya una revisión no periódica de las tarifas máximas, esta revisión se ajustará a lo dispuesto en la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de Desindexación de la Economía Española y al Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la citada Ley. En este caso, el titular de la licencia estará obligado a aportar un estudio económico de los costes del servicio, cuando así se lo solicite la Autoridad Portuaria. Este estudio deberá detallar la estructura de costes, reflejando todos los elementos que integran el servicio y la cuantía de cada uno de ellos imputable a las diferentes actividades integrantes del servicio objeto de esta licencia.

Tarifas aplicables en situaciones de emergencia.

A los servicios prestados en cumplimiento de la correspondiente obligación de servicio público ante una situación de emergencia se aplicará una tarifa de 20 €/hora por cada operario puesto a disposición del director de la emergencia.

Cláusula 17. *Obligaciones de servicio público.*

Los servicios serán prestados de acuerdo con lo dispuesto en las presentes prescripciones particulares del servicio, y estarán sujetos a las obligaciones de servicio público previstas en la legislación específica, que se aplicarán de forma que sus efectos sean neutrales en relación con la competencia entre prestadores de servicios portuarios.

Son obligaciones de servicio público las siguientes:

Cobertura universal, con obligación de atender a toda la demanda razonable en condiciones no discriminatorias en la zona delimitada por los atraques e instalaciones del Puerto Bahía de Algeciras, salvo las excepciones previstas en la legislación vigente para los casos de terminales de uso particular.

No obstante lo anterior, tal como se establece en el artículo 109, apartado 4, de la Ley de Puertos del Estado, la Autoridad Portuaria, en caso de impago del servicio, podrá

autorizar al prestador la suspensión temporal del servicio hasta que se efectúe el pago o se garantice suficientemente la deuda que generó la suspensión.

Continuidad y regularidad de los servicios en función de las características de la demanda, salvo fuerza mayor.

Para garantizar esta continuidad y regularidad de los servicios, siempre que se hayan formalizado los trámites y avisado con la anticipación exigida, el prestador del servicio estará obligado a prestar el mismo fuera de los horarios obligatorios establecidos en los diferentes Anexos de este pliego, todos los días del año, en las instalaciones de que dispongan, salvo causa de fuerza mayor, cuando por circunstancias excepcionales haya operativa de embarque o desembarque.

Cooperación con la Autoridad Portuaria y la Administración Marítima y, en su caso, con otros prestadores de servicio en labores de salvamento, extinción de incendios, lucha contra la contaminación, así como en la prevención y control de emergencias.

Los medios humanos y materiales exigidos al prestador para cooperar con la Autoridad Portuaria y la Administración Marítima y, en su caso, con otros prestadores de servicios, en las labores de salvamento, extinción de incendios, lucha contra la contaminación así como en prevención y control de emergencias y seguridad del puerto serán los habituales para la prestación del servicio.

Las intervenciones realizadas como resultado de estas obligaciones devengarán las tarifas establecidas en estas Prescripciones Particulares.

El prestador del servicio, mientras dure la emergencia, queda obligado a mantener a su cargo los elementos anticontaminación y contra incendios que le sean suministrados por la Autoridad Portuaria o por quien disponga de ellos y, para su uso, el prestador, como parte del grupo de intervención, actuará siguiendo las instrucciones de la Dirección de la emergencia.

Colaboración en la Formación Práctica Local.

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

Especialmente, deberá cooperar en las tareas de formación relacionadas con la prevención y control de emergencias para las que sea requerido.

Sometimiento a la potestad tarifaria de la Autoridad Portuaria.

Al existir limitación en el número de prestadores, el titular de la licencia deberá sujetar sus servicios a las tarifas máximas establecidas en la cláusula 16 de estas prescripciones particulares.

Asimismo, si con posterioridad se produjeran cambios en el número de prestadores o en alguna otra circunstancia que afectara a la existencia de competencia en la prestación del servicio, la Autoridad Portuaria, mediante una nueva resolución, aprobará los cambios que fueran oportunos en relación con la obligatoriedad de la aplicación de las tarifas máximas.

Cláusula 18. Obligación de protección medioambiental y de contribución a la sostenibilidad.

La empresa prestadora cumplirá en todo momento, con lo establecido en la normativa medioambiental vigente, en especial, con aquella relacionada con la contaminación de aguas, del aire y de suelos, así como la que regula la gestión de residuos.

La empresa prestadora deberá adoptar las medidas oportunas para no producir episodios de contaminación de las aguas portuarias, evitando cualquier vertido en la dársena, debiendo integrarse en el Plan de Contingencias o de lucha contra la contaminación marina.

Asimismo, la empresa prestadora deberá adoptar las medidas oportunas para no rebasar los límites de emisión de contaminantes a la atmósfera y de ruido que establezca

la normativa medioambiental vigente, evitando que se produzcan o puedan producir episodios de contaminación atmosférica o acústica.

La prestación del servicio se realizará, en todo caso, con estricto cumplimiento de las normas medioambientales que se establezcan en estas Prescripciones Particulares, en el Reglamento de Explotación y Policía, en las Ordenanzas Portuarias y los sistemas de gestión ambiental que, en su caso, adopte la Autoridad Portuaria, con arreglo a sus objetivos e indicadores de sostenibilidad ambiental.

El prestador del servicio procurará adaptar sus procedimientos operativos e instalaciones a las recomendaciones sobre mejores técnicas disponibles y buenas prácticas ambientales sectoriales, específicas para determinadas mercancías emitidas por organismos nacionales, europeos e internacionales de normalización, así como a aquellas otras recomendaciones que efectúe la Autoridad Portuaria.

En el supuesto de que la Autoridad Portuaria detecte incumplimiento de la normativa medioambiental o situaciones en que se superen los límites establecidos para vertidos o emisiones, podrá ordenar la paralización de la actividad o de la maquinaria o equipos afectados, quedando los mismos fuera de servicio hasta la subsanación de las deficiencias, hecho que deberá ser justificado ante la Autoridad Portuaria mediante la aportación de los documentos que sean requeridos por ésta.

En el plazo máximo de dos años, a partir de la fecha de otorgamiento de la licencia, el titular de la misma, deberá disponer de un sistema de gestión medioambiental certificado de acuerdo con la norma ISO 14001:2015.

Cláusula 19. Obligaciones en materia de seguridad en relación con las actuaciones en caso de emergencia.

De acuerdo con lo que se establece en el artículo 20 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, relativo a las medidas de emergencia, el adjudicatario de la licencia deberá analizar las posibles situaciones de emergencia y adoptar las medidas necesarias en materia de primeros auxilios, lucha contra incendios y evacuación de los trabajadores, designando para ello al personal encargado de poner en práctica estas medidas y comprobando periódicamente, en su caso, su correcto funcionamiento.

Para ello, deberá presentar en el plazo no superior a tres (3) meses desde el otorgamiento de la licencia un Plan de Autoprotección que deberá incluir el contenido que se establece en el Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicados a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia.

Dicho Plan de Autoprotección se deberá integrar en el Plan de Emergencia Interior de la Autoridad Portuaria con todos sus medios, tanto humanos como materiales, al efecto de ponerlos a disposición del Director del Plan en caso de emergencia, y de acuerdo con las órdenes y prioridades emanadas de él.

Cláusula 20. Obligaciones en materia de prevención de riesgos laborales.

La empresa prestadora del servicio cumplirá con lo dispuesto en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales (Ley 31/1995, de 8 de noviembre) y en la normativa complementaria que la desarrolla. Antes del inicio de la prestación del servicio, deberá tener actualizada su evaluación de riesgos. El personal deberá estar formado, informado de los riesgos a los que está sometido y declarado apto para el desempeño de su función. Además deberá tener aprobado el Plan de Prevención de Riesgos. Posteriormente comunicará las variaciones, alteraciones, ampliaciones o modificaciones de dicho Plan. Toda esta documentación deberá ser presentada a la Autoridad Portuaria.

El personal deberá conocer los medios de que dispone la empresa, su localización y el uso de los medios destinados a las labores de extinción de incendios, lucha contra la contaminación, a la prevención y control de emergencias y a la seguridad del puerto y estará entrenado en su utilización.

El prestador del servicio asumirá las obligaciones que se le exijan por la Autoridad Portuaria en relación con las Ordenanzas Portuarias y normativa específica relacionadas con los riesgos laborales en la zona portuaria. Igualmente asumirá la aplicación y desarrollo del Sistema de Gestión de la Prevención de Riesgos Laborales en la zona portuaria.

El prestador del servicio se comprometerá, expresamente, a adoptar los procedimientos y medidas establecidos y a cumplir los pactos y normas que, en relación con la seguridad y salud de los trabajadores, se implanten dentro de la zona portuaria.

Será obligación del titular de la Licencia el establecimiento de la coordinación de actividades empresariales establecidas en el Real Decreto 171/2004 que desarrolla el artículo 4 de la Ley 31/1995 de prevención de riesgos laborales, por lo que se le exigirá la presentación de toda la documentación correspondiente al «Procedimiento de Coordinación de Actividades Empresariales» vigente en esta Autoridad Portuaria, como requisito previo para el inicio de los servicios descritos en estas Prescripciones.

En este sentido, las empresas prestadoras deberán presentar a la Autoridad Portuaria, a través de su Oficina Técnica de Coordinación OCAE-APBA, con carácter previo al inicio del servicio, la siguiente documentación acreditativa del cumplimiento de las exigencias legales en materia de prevención de riesgos laborales:

En relación con la empresa.

Registros de homologación firmados y sellados, que serán facilitados por la Oficina de Coordinación una vez concedida la licencia:

Ficha de datos del licenciatario.

Cuestionario para la homologación.

Compromiso en materia de prevención de riesgos laborales.

Acreditación del cumplimiento de la normativa de prevención de riesgos laborales.

Registro de entrega de las fichas de riesgo, medidas e instrucciones preventivas y situaciones de emergencia en las instalaciones de la Autoridad Portuaria.

Certificado/declaración de la modalidad del sistema de gestión de la prevención adoptado por la empresa (servicio de prevención propio, ajeno u otra modalidad que pueda serle de aplicación).

Nombre, DNI y cargo de la persona designada por la empresa prestadora para la coordinación con la Autoridad Portuaria de las labores a desarrollar en materia de prevención de riesgos laborales.

Póliza de seguro de responsabilidad civil y daños a terceros y justificante de pago actualizado.

Comunicación, en su caso, de los datos de las subcontratas. Estas empresas deberán cumplir todos los requisitos de igual manera que la empresa principal.

Plan de prevención de riesgos laborales, donde se incluirá la estructura organizativa, las responsabilidades, las funciones, las prácticas, los procedimientos, los procesos y los recursos necesarios para realizar la acción de prevención de riesgos en la empresa, en los términos que reglamentariamente se establezcan. Dicho Plan incluirá, obligatoriamente, la Evaluación de Riesgos Laborales asociados a la actividad a desarrollar en las instalaciones de la Autoridad Portuaria y la Planificación de la actividad preventiva en relación con dichos riesgos.

En relación con los trabajadores.

La relación permanentemente actualizada de trabajadores, con detalle de su categoría profesional, cualificación acorde a las tareas a realizar, así como la evidencia firmada de haber recibido:

La información proporcionada por la Autoridad Portuaria, para ser trasladada a los trabajadores, en las correspondientes Fichas de Riesgos.

Justificante de entrega de información a los trabajadores en materia de seguridad y salud (artículo 18 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales).

La formación general y específica, en relación con los riesgos a los que van a estar expuestos, impartida a los trabajadores en materia de seguridad y salud (artículo 19 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales).

Las medidas de emergencia definidas por la Autoridad Portuaria.

Alta del trabajador en la Seguridad Social.

Justificante de entrega de equipos de protección individual a los trabajadores.

Certificado de aptitud laboral de los trabajadores que vayan a realizar la actividad, realizado por un centro acreditado en Vigilancia de la Salud.

Autorización, en su caso, para la utilización de las máquinas y equipos de trabajo necesarios para la prestación del servicio.

En relación con la maquinaria y equipos.

Relación de máquinas y/o medios auxiliares que tienen previsto utilizar.

Certificación de conformidad de los equipos de trabajo o de su adaptación al Real Decreto 1215/1997, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo por parte de un Organismo de Control Autorizado.

Para vehículos: Seguro, inspección técnica (ITV), permiso de circulación, ficha técnica y, en su caso, tarjeta de transporte.

Acreditación de las inspecciones reglamentarias, en los casos que proceda, emitido por un Organismo de Control Autorizado.

El interlocutor designado por la empresa prestadora del servicio deberá contactar con la Oficina Técnica de Coordinación de la Autoridad Portuaria, para comunicar cualquier accidente ocurrido durante el desarrollo de la actividad objeto del servicio, incluso cuando no se produzcan víctimas, procediendo a realizar un informe de investigación en el que se reflejen las causas originarias del accidente y las medidas preventivas adoptadas, así como las situaciones de riesgo que pudieran detectarse en el desarrollo de su actividad y que no hayan sido detectadas previamente.

En caso de subcontratación de empresa externa, con carácter previo al inicio de los trabajos, la empresa prestadora deberá documentar el cumplimiento de todos los requisitos en materia de prevención de riesgos laborales según se ha definido anteriormente.

Cláusula 21. Obligaciones de suministro de información a la Autoridad Portuaria.

A) Información general sobre las instalaciones y medios.

El prestador del servicio deberá facilitar en el Registro General de la Autoridad Portuaria o mediante la aplicación telemática que se implante a tal efecto, información detallada sobre todos los medios humanos y materiales destinados al mismo, al mantenimiento, o reparación de estos últimos, así como cualquier modificación en su composición o en sus características. Estas últimas circunstancias deberán notificarse con antelación a la Autoridad Portuaria, y deberá contar con su conformidad expresa.

Igualmente el prestador del servicio portuario facilitará información a la Autoridad Portuaria sobre todos los procedimientos relacionados con la prestación del servicio.

Asimismo, el prestador del servicio presentará anualmente informe detallado sobre la prestación del servicio en el plazo de un mes a contar a partir de la finalización de cada ejercicio económico, que contendrá información sobre la situación e inventario de los medios materiales adscritos al servicio. Posteriormente, presentará las cuentas anuales de la empresa con estricta separación contable entre el servicio y otras actividades que pudiera desarrollar el prestador, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 122 de la Ley de Puertos del Estado y con lo previsto en la cláusula 9 de este Pliego.

B) Información detallada de los servicios prestados.

El prestador del servicio, deberá llevar la información diaria de las operaciones solicitadas y prestadas, de los medios materiales con los que se ha prestado el servicio,

de las tarifas devengadas, así como de las posibles incidencias. Esta información se registrará en soporte informático con la estructura que establezca la Autoridad Portuaria, que deberá estar conectado con el equipo informático de la Autoridad Portuaria mediante el sistema o plataforma telemática que esta determine. La información contenida en el registro deberá ser facilitada mensualmente a la Autoridad Portuaria.

Adicionalmente, el prestador del servicio estará obligado a aportar cuanta información requiera la Autoridad Portuaria que esté relacionada con el cumplimiento de todas las exigencias del servicio, para comprobar que se presta correctamente, conforme a las condiciones de la licencia y en su caso, a las tarifas aprobadas, y conforme con las condiciones establecidas en la adjudicación de la licencia, de acuerdo con los compromisos de calidad adquiridos. Los datos mínimos a registrar serán los siguientes:

- Número de escala asignado por la Autoridad Portuaria y atraque utilizado.
- Servicio portuario de embarque y desembarque de pasajeros en régimen de transporte (número de pasajeros en embarque y en desembarque).
- Servicio portuario de carga y descarga de vehículos en régimen de pasaje (número y tipo de vehículos cargados y descargados).
- Servicio portuario de carga y descarga de equipajes (número de prestaciones de carga y descarga de equipajes).
- Fecha y hora solicitada de inicio de prestación de cada uno de los servicios.
- Fecha y hora reales de las prestaciones, inicio y fin de las mismas, para cada uno de los servicios.
- Causa o causas del retraso en iniciarse los servicios, si se han producido, y si han sido por causas atribuibles al buque o a la empresa prestadora del servicio.
- Nombre y bandera del buque, así como tipo de buque y GT.
- Número de personas que han intervenido en las operaciones de cada uno de los servicios.
- Facturación siguiendo la estructura tarifaria, que incluirá, si procede todos los recargos y reducciones.
- Incidencias acaecidas durante las prestaciones de cada uno de los servicios.
- Controles de calidad efectuados para cada uno de los servicios.
- Sugerencias, quejas y reclamaciones atendidas por el Servicio de Información.

La documentación soporte de la información incluida en el registro informatizado estará a disposición de la Autoridad Portuaria, y se conservará durante un periodo mínimo de cinco años.

El titular del servicio deberá informar de forma inmediata a la Autoridad Portuaria, de cualquier causa que impida la prestación del servicio solicitado.

Trasladará a la Autoridad Portuaria, de forma inmediata, las reclamaciones que se produzcan por parte de los usuarios, por deficiencias en el servicio.

C) Facultades de inspección y control.

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras podrá inspeccionar en todo momento los medios adscritos a la prestación del servicio, así como comprobar su correcto funcionamiento.

A tal fin, el prestador del servicio facilitará el acceso al registro informatizado, contemplado en los párrafos anteriores, a la Autoridad Portuaria, en cualquier momento que ésta lo requiera.

D) Información sobre las tarifas aplicadas.

El prestador del servicio deberán facilitar a la Autoridad Portuaria información detallada sobre sus tarifas, que deberán ser públicas, con el fin de que ésta pueda verificar que no son superiores a las tarifas máximas, así como para verificar la transparencia de las tarifas y de los conceptos que se facturan, al objeto de poder analizar las condiciones de competitividad en relación con los precios y la calidad de los servicios.

El titular de la licencia deberá disponer de una página web donde hará pública sus tarifas, además de la información general de servicio que considere conveniente.

E) Observatorio permanente del mercado de los servicios portuarios.

Toda la información suministrada por el prestador podrá ser remitida a Puertos del Estado para que sirva de base en la elaboración del informe anual de competitividad a partir del análisis y las conclusiones del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios, con arreglo a lo previsto en el artículo 123 de la Ley de Puertos del Estado.

Cláusula 22. *Adaptación al progreso.*

El prestador del servicio deberá incorporar durante el plazo de la licencia las innovaciones tecnológicas básicas que, a juicio de la Autoridad Portuaria, sean causa de la nueva tipología de buques, puedan contribuir a una mejora de los niveles de productividad, rendimientos o calidad, o bien de la eficiencia de la utilización de los bienes de dominio público portuario, sin que en ningún caso dichas innovaciones puedan representar una modificación de los medios mínimos, condiciones de prestación o niveles de calidad establecidos en este pliego.

Cuando las modificaciones alteren las prescripciones del presente pliego o supongan un aumento o disminución de las obligaciones de la empresa prestadora, la Autoridad Portuaria tramitará una modificación del presente Pliego de Prescripciones Particulares de acuerdo con lo previsto en el artículo 113.2 de la Ley de Puertos del Estado.

El titular de la licencia colaborará con la Autoridad Portuaria en la investigación de la evolución futura de la tipología y las características de los buques de pasaje que previsiblemente vayan a recalar en este puerto.

Cláusula 23. *Otras autorizaciones, impuestos y gastos derivados de la prestación del servicio.*

El titular de la licencia deberá contar durante todo el periodo de vigencia de la misma con las autorizaciones, certificados, licencias y permisos que resulten preceptivos, de acuerdo con la legislación en cada momento vigente, para el desarrollo de la actividad a realizar y para la utilización de la maquinaria o útiles empleados en el desarrollo de la misma, siendo de su exclusiva cuenta el abono de tasas u otros gastos que resulten aplicables.

Cláusula 24. *Garantías.*

A fin de garantizar el cumplimiento de las obligaciones derivadas del desarrollo del servicio portuario al pasaje, el cumplimiento de la obligación de avisar con más de seis (6) meses de antelación en caso de renuncia a la licencia, de las sanciones que pudieran imponerse y de los daños y perjuicios que pudieran producirse, el prestador del servicio deberá constituir, antes del inicio de su actividad, una garantía de dos millones de euros (2.000.000 €), a favor del Presidente de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, mediante aval bancario o de una compañía de seguros, o mediante cualquiera de las modalidades legalmente establecidas. El aval o seguro de caución se deberá presentar en los modelos que a tales efectos proporcionará la Autoridad Portuaria, debiendo estar dichos documentos bastanteados por los Servicios Jurídicos del Estado o intervenido por Fedatario Público.

Las garantías indicadas podrán ser otorgadas por persona o entidad distinta del titular de la licencia, entendiéndose, en todo caso, que las garantías quedan sujetas a las mismas responsabilidades que si fuese constituida por el mismo, y sin que pueda utilizarse el beneficio de exclusión, división y orden a que se refieren los artículos 1830 del Código Civil y concordantes.

Asimismo, las otorgadas mediante seguro deberán constituirse con renuncia del asegurador a oponer al asegurado las excepciones que pudieran corresponder contra el tomador del seguro.

Las garantías serán ejecutables al primer requerimiento.

La constitución de esta garantía no supone, en ningún caso, que la responsabilidad del prestador del servicio quede limitada a su importe.

El incumplimiento de las obligaciones económicas por parte del prestador, permitirá la ejecución o disposición inmediata de la garantía constituida. Siempre que se actúe contra la garantía por resolución del Presidente de la Autoridad Portuaria, el prestador del servicio estará obligado a reponerla hasta el importe total en el plazo máximo de un mes a contar a partir del día siguiente a la fecha de disposición. Si el interesado no restituyese o completase la garantía en el referido plazo, la Autoridad Portuaria podrá extinguir la licencia así como emprender las acciones legales que considere oportunas.

Extinguida la licencia, conforme a los supuestos previstos en estas Prescripciones Particulares, se llevará a cabo la devolución de la garantía o su cancelación, una vez satisfecho el pago de las obligaciones pendientes con la Autoridad Portuaria y siempre que no proceda la pérdida total o parcial de la misma por responsabilidades en las que hubiera incurrido el prestador del servicio o las sanciones que le hubieran sido impuestas.

Cláusula 25. *Seguros.*

El titular de la licencia deberá concertar una o varias pólizas de seguro de Responsabilidad Civil, incluyendo la patronal, con compañías aseguradoras, con dimensión suficiente para garantizar los supuestos contemplados, con el fin de cubrir los posibles daños y perjuicios ocasionados a la Autoridad Portuaria, a los usuarios y a terceros, incluyendo las indemnizaciones por riesgos profesionales a que hubiera lugar. La cuantía de dicho seguro será la que el titular de la licencia estime suficiente para cubrir todos los riesgos derivados de la prestación del servicio, cuya cuantía será como mínimo de tres millones y medio de euros (3.500.000 €).

En el plazo de 10 días naturales contados a partir de la notificación del otorgamiento de la licencia, y en todo caso antes de la realización de la primera operación, el titular de la licencia presentará copia de las correspondientes pólizas ante la Autoridad Portuaria para su conocimiento y comprobación. El prestador del servicio se obliga a mantener la antedicha cobertura mínima, con acreditación fehaciente cada vez que le sea requerida, notificando, para su previa autorización, cualquier eventual modificación de cobertura o cambio de compañía aseguradora.

El titular de la licencia será responsable de adoptar las medidas necesarias para prevenir y paliar los efectos medioambientales resultantes de la prestación del servicio.

Cláusula 26. *Derechos y deberes del titular de la licencia.*

Derechos del titular de la licencia.

El titular de la licencia tendrá derecho a:

Ofertar y prestar el servicio al pasaje según lo previsto en el artículo 129 de la Ley de Puertos del Estado, en las condiciones establecidas en estas Prescripciones Particulares y en la licencia otorgada por la Autoridad Portuaria.

Percibir las tarifas correspondientes de los usuarios por los servicios prestados y, en su caso, a la actualización y revisión de las mismas de acuerdo con lo establecido en estas Prescripciones Particulares.

Percibir la contraprestación económica que corresponda como consecuencia de la cooperación para la prestación de servicios de seguridad, salvamento, lucha contra la contaminación, emergencias y extinción de incendios.

Percibir, en su caso, las compensaciones económicas que procedan por las obligaciones de servicio público.

Suspender temporalmente la prestación del servicio a un usuario en caso de impago del servicio prestado, previa autorización de la Autoridad Portuaria, siempre que no impidan razones de seguridad. A tales efectos, el prestador del servicio deberá proceder conforme a lo dispuesto en estas Prescripciones Particulares.

Deberes del titular de la licencia.

El titular de la licencia tendrá el deber de:

Prestar el servicio portuario al pasaje según lo previsto en el artículo 129 de la Ley de Puertos del Estado, en las condiciones establecidas en estas Prescripciones Particulares y en la licencia otorgada por la Autoridad Portuaria, conforme a los principios de objetividad y no discriminación a todo usuario que lo solicite.

Someterse a las tarifas máximas aprobadas por la Autoridad Portuaria al haber limitación en el número de prestadores del servicio.

Cumplir las obligaciones de servicio público que se le impongan de acuerdo con lo establecido en el artículo 110 de la Ley de Puertos del Estado, en estas Prescripciones Particulares y en la licencia que se le otorgue.

Cumplir el Reglamento de Explotación y Policía, las Ordenanzas Portuarias y demás normativa de aplicación.

Abonar a la Autoridad Portuaria las tasas y tarifas que se devenguen.

Suministrar a la Autoridad Portuaria cuanta información y documentación precise para comprobar el cumplimiento de las obligaciones que se les impongan y controlar la correcta prestación del servicio, para atender los requerimientos que vengan impuestos en la Ley de puertos del Estado, las presentes Prescripciones Particulares y demás normativa de aplicación, así como para satisfacer necesidades estadísticas, y, en especial, la relativa a la calidad de los servicios y a las tarifas, con el objeto de garantizar la transparencia y la razonabilidad de las mismas.

Informar a la Autoridad Portuaria de manera inmediata de cualquier causa que impida la prestación del servicio solicitado.

Ser transparente en la información a los usuarios, dando publicidad a las condiciones de prestación del servicio, de manera que estos puedan tener acceso a esta información.

Garantizar la transparencia y razonabilidad de las tarifas a satisfacer por la prestación de los servicios, así como de los conceptos por los que se facture.

No incurrir en conductas anticompetitivas en el mercado de los servicios portuarios, cumplir las resoluciones y atender las recomendaciones que dicten los organismos reguladores competentes.

Respetar las normas y resoluciones aprobadas por las autoridades competentes en materia de medio ambiente.

Adoptar las medidas necesarias para poder atender a los requerimientos que, en materia de seguridad marítima y del puerto, seguridad pública y defensa nacional, les sean formulados por las autoridades competentes.

Llevar una estricta separación contable, en los términos previstos en el artículo 122 de la Ley de Puertos del Estado, entre las actividades integrantes del servicio portuario al pasaje regulado en este Pliego de Prescripciones Particulares, y el resto de servicios portuarios, comerciales o actividades que la empresa titular de la licencia pueda desarrollar dentro o fuera del ámbito portuario de la Autoridad Portuaria.

Comunicar a la Autoridad Portuaria cualquier cambio de más de un 50% de su composición accionarial o de participaciones respecto de la existente en el momento de otorgamiento de la licencia, de acuerdo con el artículo 121 de la Ley de Puertos del Estado.

Obtener de las autoridades competentes los permisos, autorizaciones y licencias que resulten exigibles para la prestación del servicio y mantenerlos en vigor.

Trasladar a la Autoridad Portuaria todas las reclamaciones que se produzcan por supuestas deficiencias en la prestación del servicio.

Indemnizar todos los daños y perjuicios que se causen a terceros como consecuencia de la prestación del servicio objeto de la licencia. Cuando tales daños y perjuicios hayan sido ocasionados como consecuencia inmediata y directa de una orden de la Administración, ésta será responsable dentro de los límites señalados por las leyes. A estos efectos, en la licencia de prestación se incluirá la cláusula prescrita en el artículo 113.8.b) de la Ley de Puertos del Estado.

Cláusula 27. *Penalizaciones.*

Para garantizar un correcto cumplimiento de estas Prescripciones Particulares y, sin perjuicio de la reclamación de daños y perjuicios a que hubiere lugar y de otros derechos y acciones que correspondan a la Autoridad Portuaria, ésta podrá imponer sanciones por incumplimiento de estándares de calidad concretos en la prestación del servicio contemplados en la Cláusula 14 de estas Prescripciones Particulares, siempre que tal incumplimiento no esté tipificado como infracción en el régimen sancionador de la Ley de Puertos del Estado.

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras podrá imponer las siguientes penalizaciones:

Por cada servicio que no pueda prestarse por no tener el prestador disponibles los medios mínimos establecidos en estas prescripciones particulares por causas imputables al mismo, distinta de la congestión.

Cuando el porcentaje mensual de servicios iniciados con un retraso superior a 15 minutos sea superior al 10% por causas imputables al prestador.

Por cada servicio en el que se produzca un incidente o accidente por causas imputables al prestador.

Por cada servicio sobre el que se reciba reclamación o queja por deficiencias en la prestación imputables al prestador.

Además de los anteriores:

Por incumplimiento de los protocolos y procedimientos operativos debidamente aprobados por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras.

Por retraso sobre el plazo establecido en suministro de la información requerida por la Autoridad Portuaria.

Las penalizaciones a aplicar por cada una de las situaciones anteriores tendrán una cuantía entre los 100 € y los 6.000 €, a determinar por la Autoridad Portuaria, sin detrimento del derecho sancionador establecido por la Ley de Puertos del Estado.

Las penalizaciones anteriores darán derecho a la Autoridad Portuaria, previa audiencia de la empresa prestadora y mediante la correspondiente resolución motivada, a la incautación de la cantidad correspondiente de la garantía, la cual deberá ser repuesta por el prestador en el plazo indicado en estas Prescripciones Particulares.

Las penalizaciones referidas en los párrafos anteriores no excluyen la indemnización a que la Autoridad Portuaria, los usuarios o terceros puedan tener derecho por los daños y perjuicios ocasionados por el prestador del servicio.

Cláusula 28. *Causas de extinción de la licencia.*

La licencia podrá ser extinguida por las siguientes causas:

El transcurso del plazo establecido en la licencia. En este caso, la extinción será automática, según se establece el artículo 119.2 de la Ley de Puertos del Estado.

La revocación del título por alguna de las siguientes causas, de acuerdo con lo previsto en el artículo 119.1 de la Ley de Puertos del Estado:

Por pérdida o incumplimiento de los requisitos previstos en el artículo 109 de la Ley de Puertos del Estado y de las condiciones establecidas en el título habilitante.

Por la no adaptación a las Prescripciones Particulares cuando hayan sido modificadas, de acuerdo con lo previsto en el artículo 117 de la Ley de Puertos del Estado.

Por incumplimiento de alguna de las obligaciones de servicio público o de cualquiera de los deberes del titular de la licencia teniendo en cuenta las siguientes particularidades:

En el supuesto de impago a la Autoridad Portuaria de las tasas y tarifas que se devenguen, procederá la revocación de la licencia transcurrido el plazo de seis meses desde la finalización del período de pago voluntario.

Será causa de revocación del título, el incumplimiento de la obligación de suministrar la información que corresponda a la Autoridad Portuaria, así como facilitar información falsa o de forma incorrecta o incompleta de forma reiterada.

Falta de presentación de los estados financieros del licenciatario conforme a lo establecido en la cláusula 9.

Facturación de servicios o conceptos indebidos a los usuarios o a la Autoridad Portuaria o falseamiento de las cantidades recibidas en la facturación.

Renuncia del titular con el preaviso de 6 meses, al objeto de garantizar la regularidad del servicio.

No iniciar la actividad en el plazo establecido, de acuerdo con lo indicado en estas Prescripciones Particulares.

Transmisión o arrendamiento de la licencia a un tercero sin la autorización de la Autoridad Portuaria.

No constitución de la garantía en el plazo establecido, o no mantenerla o reponerla y complementarla en las condiciones previstas en estas Prescripciones Particulares.

Por grave descuido en la conservación o sustitución de los medios materiales necesarios para la prestación del servicio.

Reiterada prestación deficiente o con prácticas abusivas del servicio, especialmente si afecta a la seguridad.

El reiterado incumplimiento de los indicadores establecidos por la Autoridad Portuaria, sin perjuicio de los efectos que pudieran derivarse de esos incumplimientos.

La revisión de oficio en los casos previstos en la legislación vigente.

El mutuo acuerdo entre la Autoridad Portuaria y el titular de la licencia, siempre que no concurra otra causa de resolución imputable al prestador.

La muerte del titular, si fuera persona física, cuando no exista petición de sus causahabientes para sucederle en el ejercicio de la actividad en un plazo de treinta días a partir de la defunción. Este caso, no supondrá la pérdida de la fianza.

El concurso de acreedores, la liquidación o extinción de la personalidad jurídica si el titular fuese una persona jurídica.

La concurrencia en el adjudicatario de alguna de las circunstancias previstas en el artículo 60 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre).

Incumplimiento de las condiciones de seguridad necesarias para la prestación del servicio.

Incumplimiento de las condiciones de protección del medio ambiente.

Incumplimiento de las obligaciones establecidas en materia de Prevención de Riesgos Laborales y para la Igualdad Efectiva de Mujeres y Hombres.

Incumplimiento de las condiciones establecidas en la Ley de Puertos del Estado, en estas Prescripciones Particulares, en la licencia otorgada al efecto, y en general en cualquier normativa que resulte aplicable al efecto.

La anterior relación no tiene carácter limitativo, sino meramente enunciativo, pudiéndose extinguir la licencia por cualquier otra causa que tenga amparo legal, de acuerdo con la legislación vigente o futura.

La licencia se extinguirá por acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, previa audiencia al interesado, salvo en el supuesto previsto en el punto 1 de la presente cláusula, en el que la extinción se producirá de forma automática, siempre y cuando la Autoridad Portuaria no haya aprobado la renovación de la licencia.

La extinción de la licencia conllevará la pérdida total de la garantía cuando la causa sea achacable al titular.

Cláusula 29. *Modificación de estas prescripciones particulares y de la licencia.*

Modificación de las prescripciones particulares.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 113.1 de la Ley de Puertos del Estado, la Autoridad Portuaria podrá modificar estas Prescripciones Particulares por razones objetivas

motivadas, entre otras causas, por la evolución de las características de la demanda en el puerto, la evolución tecnológica, los desajustes observados en las condiciones de seguridad, calidad, continuidad y regularidad en la prestación del servicio, los cambios normativos y nuevas exigencias asociadas a las obligaciones de servicio público.

La modificación de las Prescripciones Particulares se realizará con idénticos trámites que los seguidos para su aprobación.

Modificación de la licencia.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 117 de la Ley de Puertos del Estado, siguiendo los principios de objetividad y proporcionalidad, la Autoridad Portuaria podrá modificar el contenido de la licencia, previa audiencia del interesado, cuando hayan sido modificadas las Prescripciones Particulares del servicio.

El titular deberá adaptarse a las modificaciones en el plazo máximo de 12 meses. Transcurrido dicho plazo sin que haya tenido lugar la adaptación, la licencia quedará sin efecto.

Transmisión de la licencia.

La licencia podrá transmitirse a personas distintas de aquellas a las que les fueron originalmente otorgadas cuando la transmisión se haga a favor de una persona física o jurídica que cumpla los requisitos señalados en el artículo 109 de la Ley de Puertos del Estado, así como los establecidos en el artículo 118 de la Ley de Puertos del Estado cuando la licencia se transmita junto con una concesión del dominio público vinculada al servicio.

La transmisión estará, en todo caso, subordinada a la previa conformidad de la Autoridad Portuaria y, en su caso, a la preceptiva autorización de las autoridades de competencia, teniendo respecto a los contratos de trabajo del personal del titular de la licencia, los efectos previstos en la legislación laboral.

Cláusula 30. *Régimen de incompatibilidades.*

El titular de la licencia no podrá tener influencia efectiva en la gestión del titular de otra licencia que preste o vaya a prestar idéntico servicio portuario en el mismo puerto.

Se entiende que existe influencia efectiva en la gestión a que se refiere el párrafo anterior, cuando el titular de la licencia ostente una cuota de mercado superior al 50 % de la actividad relacionada con la prestación del servicio portuario medida en términos de número de servicios realizados, o que alcance dicho porcentaje a través de otras licencias en cuyos titulares tenga influencia efectiva.

Asimismo, en el caso de sociedades mercantiles, se presume que existe influencia efectiva en la gestión o control de una sociedad cuando se produzca alguno de los supuestos previstos en el artículo 42.1 del Código de Comercio o del artículo 18 del Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital.

Si por causas sobrevenidas, derivadas de fusiones, adquisiciones u otro tipo de acuerdos societarios, una persona física o jurídica se encontrara incurso en alguno de los supuestos previstos anteriormente, deberá presentar a la Autoridad Portuaria un plan de enajenación de participaciones o acciones a ejecutar en un plazo máximo de 12 meses a partir del momento en que se produjo la situación de incompatibilidad.

A efectos de que pueda comprobarse el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la presente cláusula, las empresas prestadoras están obligadas a comunicar a las Autoridades Portuarias su composición accionarial o cualquier cambio significativo de su composición accionarial.

Cláusula 31. *Protección de datos personales.*

De conformidad con la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal (en adelante, LOPD), los datos personales facilitados, tanto en la solicitud de la licencia, como en su tramitación posterior, relativos a personas físicas

serán incorporados a un fichero titularidad de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, con domicilio social en avenida de la Hispanidad número 2, 11207 Algeciras, con todas las garantías previstas en la citada norma.

El destino de estos datos será el de la propia tramitación de la solicitud recibida, el otorgamiento, en su caso, de la licencia y su posterior gestión administrativa.

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras no facilitará o cederá los datos personales almacenados en sus ficheros a terceros, salvo en los supuestos legalmente previstos. En este sentido, el solicitante consiente la comunicación de los datos personales aportados a otras Administraciones, tales como la Agencia Estatal de Administración Tributaria, la Seguridad Social, la Administración Marítima y especialmente, al Organismo Público Puertos del Estado, con la finalidad de dar cumplimiento a sus funciones.

En el caso en que el solicitante comunique a la Autoridad Portuaria datos de terceros, deberá con carácter previo a dicha comunicación, obtener el conocimiento informado del interesado, no siendo esta Autoridad Portuaria, en ningún caso, responsable de los posibles incumplimientos en los que pudiera incurrir el cedente en relación con la LOPD.

Los interesados tendrán, en todo momento, derecho de acceso a los mismos, mediante consulta a la Autoridad Portuaria, comprometiéndose a solicitar, en el menor tiempo posible, su modificación, rectificación o anulación cuando las circunstancias que los motivaron hayan variado.

Algeciras, abril de 2017.–El Director general, José Luis Hormaechea Escós.

ANEXO I

Servicio de información a pasajeros y usuarios

1. Descripción del Servicio y funciones.

El servicio comprende facilitar la información y asistencia requerida por los usuarios y pasajeros que lo soliciten desde el Punto de Información habilitado para tal fin en la Estación Marítima de Algeciras.

Concretamente, las funciones que deberán desarrollarse serán las siguientes:

Información sobre horarios de salida y llegadas de buques, conexiones con autobuses, trenes, etc., así como información relacionada con los servicios prestados en la Estación Marítima de Algeciras y en el recinto portuario en general.

Atención de sugerencias, quejas y reclamaciones de pasajeros y usuarios.

Información a pasajeros con movilidad reducida y gestión del punto de encuentro.

Gestión de los Sistemas de Información al Pasajero.

Prestación del Servicio de Megafonía.

Recepción y gestión de avisos de averías.

Recepción de solicitudes de concesionarios y organismos públicos ubicados en la Estación Marítima de Algeciras.

Atención inicial a pasajeros en caso de emergencia.

Registro de incidencias diarias en «Hoja de Novedades».

Actualización de la página web www.algecirasport.com.

Cualquier otra función encomendada por el Responsable de la Estación Marítima de Algeciras.

El titular de la licencia no podrá cobrar tarifa alguna a los pasajeros por la prestación de estos servicios.

2. Condiciones de prestación del servicio.

Módulo de información y otros medios materiales:

Para la prestación de los servicios, la Autoridad Portuaria facilitará la utilización del módulo de información situado en el hall principal de la Estación Marítima de Algeciras,

siendo por cuenta del titular de la licencia el mantenimiento y limpieza de estas instalaciones.

Asimismo, la Autoridad Portuaria podrá a disposición los ordenadores para el manejo de los sistemas de la APBA así como los equipos de radio transmisión, siendo el mantenimiento de estos equipos a cargo del titular de la licencia.

Horario y personal prestador del servicio:

El horario que, como mínimo, deberá cumplirse será de lunes a domingos, de 6:00 a 22:00 horas, a excepción del período comprendido entre el 1 de julio y el 31 de agosto, en el que el servicio se prestará durante las 24 horas.

El titular de la licencia asignará al servicio el personal suficiente e idóneo, con un mínimo de un trabajador por turno, para su prestación en las mejores condiciones e indicará la previsión que piensa establecer a fin de cubrir bajas de personal que puedan producirse.

		Horario	Número de trabajadores
Del 01-01 al 30-06 y del 01-09 al 31-12.	Mañana.	De 6:00 a 14:00 horas.	1
	Tarde.	De 14:00 a 22:00 horas.	1
Del 01-07 al 31-08.	Mañana.	De 6:00 a 14:00 horas.	1
	Tarde.	De 14:00 a 22:00 horas.	1
	Noche.	De 22:00 a 06:00 horas.	1

Todo el personal deberá poseer un nivel alto, oral y escrito, de los idiomas francés e inglés. Asimismo, todo el personal deberá ir uniformado e identificado adecuadamente. Del desaseo, falta de decoro en el vestir y comportamiento de sus empleados, será responsable el titular de la licencia.

ANEXO II

Servicio de inspección y control de seguridad de pasajeros y equipajes personales en la estación marítima de Algeciras

Descripción del servicio y funciones.

El servicio comprende la inspección de los pasajeros y sus equipajes que embarquen peatonalmente, así como la inspección de los pasajeros y sus equipajes de mano, que embarquen en vehículos turismos en la Estación Marítima de Algeciras.

La prestación del servicio se realizará en los embarques peatonales y en los embarques de vehículos de la Estación Marítima de Algeciras. Se establecerán cuatro controles de inspección:

- Embarque de pasajeros con destino a Ceuta.
- Embarque de pasajeros con destino a Tánger MED.
- Embarque de vehículos con destino a Ceuta.
- Embarque de vehículos con destino a Tánger-MED.

El servicio se prestará diariamente en jornadas de trabajo de ocho horas continuas, en turnos de mañana y tarde, por al menos dos vigilantes de seguridad en cada uno de los controles de inspección.

En el período comprendido entre el 1 de julio y el 31 de agosto, el servicio se prestará durante las 24 horas.

		Servicio pasajeros	Servicio vehículos	Número de vigilantes
Algeciras-Ceuta.	Mañana.	De 6:00 a 14:00 h.	De 6:00 a 14:00 h.	4
	Tarde.	De 14:00 a 22:00 h.	De 14:00 a 22:00 h.	4
Algeciras-Tánger MED.	Mañana.	De 6:00 a 14:00 h.	De 6:00 a 14:00 h.	4
	Tarde.	De 14:00 a 22:00 h.	De 14:00 a 22:00 h.	4

Del 01-07 al 31-08		Servicio pasajeros	Servicio vehículos	Número de vigilantes
Algeciras-Ceuta.	Mañana.	De 6:00 a 14:00 h.	De 6:00 a 14:00 h.	7
	Tarde.	De 14:00 a 22:00 h.	De 14:00 a 22:00 h.	7
	Noche.	De 22:00 a 6:00 h.	De 22:00 a 6:00 h.	4
Algeciras-Tánger Med.	Mañana.	De 6:00 a 14:00 h.	De 6:00 a 14:00 h.	7
	Tarde.	De 14:00 a 22:00 h.	De 14:00 a 22:00 h.	7
	Noche.	De 22:00 a 6:00 h.	De 22:00 a 6:00 h.	4

El personal de servicio irá dotado con los medios de defensa permitidos por la legislación vigente en materia de seguridad privada, excepto con armas de fuego.

Asimismo, el titular de la licencia deberá acreditar que todo el personal adscrito al servicio dispone del título de vigilante de seguridad en vigor y, en particular, de la especialidad en servicio de vigilancia con aparatos de rayos X, impartido por centro homologado por el Ministerio del Interior.

En este mismo orden de cosas, el titular de la licencia deberá aportar el compromiso expreso de que el personal asignado a la prestación del servicio estará en posesión de la Especialidad de Servicio de Vigilancia en Puertos, según los términos y contenido previstos por la Resolución de 12 de noviembre de 2012, de la Secretaría de Estado de Seguridad, por la que se determinan los programas de formación del personal de seguridad privada (BOE número 296, de 10 de diciembre).

Para favorecer la información para la realización del servicio, la APBA, facilitará diariamente y con la máxima antelación posible, la previsión de tráfico prevista y notificará los cambios de programación de salidas de los buques.

La APBA establecerá los criterios y líneas a seguir en el desarrollo del servicio, supervisando que se cumple lo establecido en el mismo. En este sentido, las actividades básicas de los vigilantes en los controles serán las siguientes:

Inspección de los pasajeros, empleados, tripulación del buque según los procedimientos establecidos por la APBA y la legislación vigente en materia de seguridad privada.

Comprobar que el pasajero dispone del documento o título que le autoriza al embarque.

Informar a los pasajeros de las restricciones aplicables por la normativa.

Instruir sobre la utilización de bandejas.

Recoger y volver a colocar las bandejas en el lugar de la recogida por parte de los pasajeros.

Coordinar la zona de los controles de seguridad, especialmente a lo que a gestión y solución de colas respecta.

Inspeccionar los bultos y demás equipaje de mano según los procedimientos establecidos y la legislación en vigor.

Inspeccionar manualmente a los pasajeros en caso de duda a su paso por los arcos detectores de metales.

Realizar un informe de incidencias en los controles.

Gestionar los objetos perdidos en los filtros.

Gestionar los objetos abandonados o decomisados.

Gestión de las reclamaciones.

Informar de inmediato a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Coordinador de los servicios y a la APBA, de los contenidos dudosos del equipaje y/o de los pasajeros.

Procedimientos operativos.

La APBA, al inicio del servicio, entregará a la empresa titular de la licencia los procedimientos operativos mínimos a realizar en la Estación Marítima de Algeciras, siendo estos de obligado cumplimiento por parte del personal asignado a los servicios por parte de la empresa titular de la licencia. Estos procedimientos recogerán los puestos a cubrir en la Terminal y las funciones mínimas exigibles para la prestación del servicio, así como la información básica de los medios técnicos que la APBA pudiera disponer.

La empresa titular de la licencia deberá entregar su Plan Operativo de Servicio, de manera que pueda implementar a los procedimientos operativos definidos por la APBA. El Plan Operativo de Servicio, tendrá que ser aprobado por la APBA antes de su implantación, proponiendo, si así fuese el caso, cambios al mismo.

En el Plan Operativo de Servicio que se propone, se definirá el planteamiento y la metodología a emplear en la prestación y desarrollo del servicio. Además, deberá aportar planes relativos a los siguientes aspectos:

- Control de asistencia de vigilantes.
- Paridad hombre-mujer.
- Cobertura ante contingencias.
- Gestión de reclamaciones efectuadas por los pasajeros/usuarios.
- Gestión de objetos retenidos o abandonados en los controles.
- Gestión de colas.

Todos los planes y procedimientos aportados en la oferta deberán estar definidos al detalle y expuestos de la forma más clara posible.

Servicios extraordinarios.

En el caso de que se produjeran situaciones excepcionales durante la prestación del servicio, la empresa titular de la licencia deberá aportar, organizar y prestar los servicios extraordinarios tanto en medios humanos y técnicos, atendiendo la solicitud de la APBA, a la mayor brevedad posible y velando por que se cumplan los niveles de calidad del servicio.

Se entiende por situaciones excepcionales aquellas no previstas inicialmente y a las que a criterio de la APBA u otra administración competente haya que atender obligatoriamente. A modo de ejemplo podemos citar un posible incremento de los niveles de seguridad de la terminal de pasajeros o del buque, según los correspondientes Planes de Protección.

No obstante, aunque en este sentido los eventos que a continuación se citan no tienen el carácter de excepcionales, se prestará especial atención a posibles requerimientos de incremento del servicio en los períodos puntas de tráfico en cualquier momento y, particularmente, durante la Operación Paso del Estrecho, Semana Santa y Navidad.

Inspección y vigilancia.

Los servicios prestados estarán sometidos a la inspección de la Dirección General de la APBA y personal en quien delegue. Del resultado de estas inspecciones, la APBA propondrá las modificaciones que estime oportunas en la organización y prestación de los servicios.

Cualquier información que sea requerida por parte de la APBA, deberá ser remitida en un plazo no superior a 24 horas. El incumplimiento, demora u otras circunstancias relativa la información solicitada, dará lugar a considerarla una mala prestación del servicio, lo que podría ser motivo de expediente sancionador.

Cuando la APBA lo requiera, la empresa titular de la licencia deberá prestar su colaboración en la inspección y vigilancia de todos los aspectos relacionados con el servicio y, en particular, en lo concerniente a los equipos y medios materiales destinados a la prestación del mismo, la aptitud y capacitación del personal y los medios con los que esté dotados, así como el estado de las instalaciones.

En el caso de que se observasen deficiencias de las que pueda ser responsable la empresa adjudicataria, será puesta en conocimiento de la misma, con el fin de que dichas deficiencias sean corregidas inmediatamente, y procediendo a pedir por escrito la información necesaria que demuestre que las mismas han sido corregida, en un plazo no superior a 24 horas.

Los medios e instalaciones deberán mantenerse en perfecto estado de uso y en condiciones higiénicas, atendiendo en todo momento a las normas que implantara el Departamento de Protección Portuaria.

La APBA vigilará el estricto cumplimiento de los valores de calidad que la empresa titular de la licencia haya recogido en su oferta. A tal fin, la empresa titular de la licencia enviará un informe quincenalmente del seguimiento del servicio.

Medios humanos.

El titular de la licencia realizará el servicio con los medios humanos y materiales adecuados a tal fin, asignando siempre al mismo vigilantes de seguridad, cuyas relaciones laborales se regirán por el Convenio Colectivo Estatal de Empresas de Seguridad, quedando bajo la exclusiva responsabilidad del adjudicatario. El titular de la licencia deberá aportar el compromiso expreso de que el personal asignado para la prestación del servicio percibirá el plus de radioscopia aeroportuaria.

El titular de la licencia adoptará todas aquellas medidas que considere necesarias para que su personal cumpla con los siguientes requisitos:

Utilizar de forma correcta y reglamentaria la uniformidad y distintivos de la empresa titular de la licencia.

En el supuesto de que se produzcan quejas contra los trabajadores por parte de los usuarios, motivadas por la falta de capacidad o comportamiento incorrecto, la APBA dará traslado de las mismas al titular de la licencia, a los efectos oportunos.

Llevar visible durante la prestación del servicio la tarjeta acreditativa otorgada por la APBA, cumpliendo escrupulosamente las autorizaciones y restricciones que la misma le otorga. Dicha tarjeta será expedida por la APBA conforme al procedimiento que al efecto tiene establecido el Dpto. de Protección Portuaria, el coste de las acreditaciones correrá a cargo del titular de la licencia.

Medios materiales.

Los medios que deberá aportar el titular de la licencia para la prestación del servicio serán como mínimo los recogidos en el anexo III, incluyendo además su mantenimiento y calibrado consistentes básicamente en:

Equipos radioscópicos para la inspección de mediana paquetería y equipaje de mano
Arcos detectores de metales.

Además de lo anterior, el titular de la licencia también deberá aportar:

Detector manual de metales.

Bandejas.

Linternas.

Equipos de transmisión (teléfono móvil y transmisores).

Equipos informáticos (ordenador portátil y tabletas digitales).

Elementos para el transporte de bandejas.

Dispensador de calzas/patucos.

ANEXO III

Descripción de los equipos de inspección y control de los pasajeros y de los equipajes personales

Objeto.

El presente anexo tiene por objeto el definir las condiciones técnicas mínimas y especificaciones que deberán reunir los equipos de inspección y control de los pasajeros y equipajes personales en la Estación Marítima de Algeciras.

Se pretende la puesta en funcionamiento de seis (6) equipos de inspección de equipajes para el control de objetos personales y equipajes de mano y seis (6) arcos detectores de metales, conforme se describe en el presente documento, y tal y como se dispone a continuación:

Cuatro equipos de RX destinados a los controles de pasaje en la Estación Marítima de Algeciras. En este documento se definirán las características que deben tener de los equipos de RX destinados a la inspección de pertenencias de mano y equipajes, tanto de pasajeros, como de personal del puerto y tripulaciones para los embarques de la Terminal de Ferrys del Puerto de Algeciras.

Dos equipos de RX destinados a la zona habilitada de los controles de vehículos en la Estación Marítima de Algeciras. En el presente documento se definirán las características de los equipos que se usarán en los controles de vehículos que se destinará a la inspección de los equipajes de mano que los pasajeros pretenden subir de la bodega de los buques a la cabina de los mismos.

Seis arcos detectores de metales (ADM) nuevos destinados a los controles de pasajeros en la Estación Marítima de Algeciras.

Equipos de inspección de equipajes destinados a los controles de pasaje en la Estación Marítima de Algeciras.

Descripción del equipo:

Estos equipos serán equipos de RX convencionales que tendrán una apertura de túnel con unas dimensiones: no superiores a 1.020 x 1.020 mm (ancho x alto) y mínimas de 1.000 mm x 800 mm (ancho x alto) con longitud ilimitada de inspección. Estos equipos se instalarán en los embarques de pasajeros con destino a Ceuta y a Tánger Med en el Puerto de Algeciras.

Los equipos irán dotados de rampas de rodillos de entrada y salida de las dimensiones que se determinan en el presente documento, así como de rampas de subida y bajada en acero inoxidable que permita subir y bajar al equipo de inspección el equipaje.

La altura de la cinta transportadora del equipo será entre 300 mm-400 mm para la inspección de pertenencias y equipajes de mano. Asimismo los equipos contarán con cinta transportadora motorizada adicional tanto a la entrada como a la salida del túnel, de 1000 mm a la entrada y de 1000 mm la salida.

Se han de adoptar todas las medidas necesarias para que la intensidad de dosis de radiación en todo punto exterior a 0,1 m de la superficie de todos los equipos convencionales de RX no sobrepase el valor de 1 µSv/h en condiciones de funcionamiento normal de tales máquinas convencionales de RX en, el puerto, ya sea con flujo continuo de equipajes o no, según las últimas directrices del Consejo de Seguridad Nuclear.

El equipamiento estará compuesto por:

Cuatro equipos de RX convencionales que tendrán una apertura de túnel con unas dimensiones: no superiores a 1.020 x 1.020 mm (ancho x alto) y mínimas de 1000 mm x 800 mm (ancho x alto) con longitud ilimitada de inspección. Estos equipos se instalarán en los embarques de pasajeros con destino a Ceuta y a Tánger MED en el Puerto de Algeciras.

Una cinta motorizada adicional de 1000 mm que se colocará a la entrada inmediatamente después de la mesa de rodillos y otra a la salida del equipo de RX e

inmediatamente antes de la mesa de rodillos situada a la salida y que estará perfectamente integrada con la cinta transportadora del propio equipo (solo en caso que no forme parte del equipo 1000 mm).

La rampa de entrada de los equipos con una longitud de entre 1.000 mm-1.500 mm, anchura útil análoga a la de la cinta del equipo y altura máxima de 300-400 mm.

Las rampas de salida de los equipos con una longitud de 2.000-3.000 mm, anchura útil análoga a la de la cinta de inspección del equipo y altura máxima de 300-400 mm.

Rampas de subida y bajada en acero inoxidable que permita subir y bajar al equipo de inspección el equipaje.

Cableados de alimentación y comunicación necesarios para el montaje e instalación de los equipos en la ubicación indicada por la APBA.

Elementos auxiliares de montaje que sean necesarios para minimizar el impacto sobre las operaciones de embarque, tales como andamios, plataformas elevadoras, etc.

Coordinación, colaboración y resolución de interfaces con otros sistemas o con terceros en caso de interferencias con otras instalaciones.

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

Dimensiones y características:

Dimensiones de túnel:

Máximas: 1.020 × 1.020 mm (ancho × alto).

Mínimas: 1.000 mm × 800 mm (ancho × alto).

Longitud, total máx.*: 4.000 mm.

Altura máx.: 2.200 mm.

Anchura máx.: 1.500 mm.

Altura de la cinta respecto al nivel de suelo: entre 300 mm y 400 mm.

Penetración en acero mínimo: 27 mm garantizada.

Capacidad de carga: mínimo 130 kg distribuidos sobre la cinta.

* Excluidas las rampas de rodillo de entrada y salida.

Los equipos deberán funcionar con absoluta normalidad entre las temperaturas de 0 °C y 40 °C y con una humedad relativa de hasta el 90 %, sin condensación.

La construcción del chasis de los equipos será de paneles de acero con armazón de acero soldado.

El apoyo en el suelo será graduable mediante un sistema de ajuste que permita una posición absolutamente fija sobre suelos con variaciones de nivel o irregularidades de hasta 1,5%.

Los equipos deben ser multienergía.

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

El conjunto estará formado por los siguientes elementos:

La cinta mecanizada propiamente dicha de la máquina;

En los equipos, se complementará la cinta de la máquina con una cinta motorizada que se colocará a la entrada inmediatamente después de la mesa de rodillos y otra a la salida del equipo de rayos X e inmediatamente antes de la mesa de rodillos situada a la salida y que estará perfectamente integrada con la cinta transportadora del propio equipo (en caso que no forme parte del equipo 1.000 mm).

Rampas de entrada y salida para permitir el almacenaje y recogida de los equipajes de forma eficaz y ordenada. Dichas rampas deberán consistir en mesas de rodillos que giren libremente. Estarán dotadas de protecciones laterales para impedir la caída de los objetos y de los sistemas de seguridad necesarios para impedir atrapamientos con los rodillos:

Rampas de subida y bajada en acero inoxidable que permita subir y bajar al equipo de inspección el equipaje.

La cinta transportadora de la máquina admitirá cualquier bulto del tamaño, peso y geometría aceptados normalmente por las compañías navieras como equipajes de cubierta de pasaje y bodega, y serán de un material transparente a los rayos X para no disminuir notoriamente la penetración total del sistema. Tendrá una velocidad de avance mínimo de 0,20 m/s y la imagen de cualquier parte del objeto controlado deberá permanecer al menos 5 segundos en pantalla.

Todas las cintas motorizadas de los equipos de inspección tendrán una altura entre 300-400 mm respecto al suelo. Si la cinta está integrada en el equipo como dotación propia se requiere la misma altura respecto al suelo. Asimismo las rampas de entrada y salida estarán a una altura análoga a la de las cintas de transporte.

La cinta transportadora y el sistema de transmisión del motor podrán ajustarse para evitar las vibraciones a las que pueda dar lugar la holgura del juego producida por desajustes entre sus distintos elementos.

Si por cualquier motivo la cinta transportadora quedase bloqueada, existirá un sistema electrónico de protección que pare el motor inmediatamente para evitar así que sufra daño.

El sistema de arrastre de la cinta transportadora de equipajes, motor eléctrico, circuitos y cables, rodillos, cinta propiamente dicha y sistema de transmisión, estarán protegidos de manera que permanezcan perfectamente operativos aún en caso de rotura de frascos o botellas conteniendo líquidos.

La cinta transportadora deberá contar con algún sistema de seguridad que impida, cualquier daño físico a las personas que operen con ellas o al introducir o sacar cualquier bulto para inspección.

Cinta motorizada adicional para los equipos:

La cinta motorizada tendrá unas medidas máximas que garanticen que antes de la entrada en el túnel y desde el final del túnel de la máquina hasta la rampa de rodillo de salida existan 1000 mm de longitud y ancho de cinta igual a la del equipo de inspección correspondiente en cada caso, la altura de la cinta será entre 300-400 mm y será fácilmente regulable en al menos 100 mm. (Esta cinta adicional se instalará en caso que no sea dotación del equipo con dimensiones de 1000 mm).

La cinta motorizada deberá trabajar de forma totalmente solidaria con la cinta de la máquina de rayos X de tal forma que el operador de la máquina deberá tener control sobre la cinta motorizada pudiendo accionarla para adelante, para atrás o parada de la cinta al igual que la cinta del propio equipo.

Tendrá un dispositivo que evite tanto la caída como la rotura de objetos pequeños tipo móviles o llaves, así como protecciones laterales y dispondrá de las medidas de seguridad oportunas.

Dicha cinta transportadora se instalará, por el lado del pasajero al borde de la cinta transportadora, con una pantalla de metacrilato transparente de 1000 mm de longitud (medida desde la salida del túnel de inspección) y 800 mm de altura, que evitará que se pueda recoger el equipaje a la salida del túnel de Inspección y antes de alcanzar la mesa de rodillos de salida; Dicha pantalla se fijará a la cinta motorizada. Se instalará una pequeña barandilla en el lateral de la cinta motorizada que queda sin mampara para evitar la caída de objetos.

Rampas de entrada y de salida:

Las rampas de entrada:

Rampa de rodillos, con rodillo de seguridad; cuatro patas, con defensas laterales para evitar la caída de bultos y al menos las siguientes características:

Estructura de bastidor realizada con perfiles 80 × 40 mm de aluminio.

Rodillos fijos: Ø 25 mm de PVC RAL 7012, con rodamientos de polipropileno y bolas de acero.

Rodillo de seguridad: Ø 50 mm de PVC gris, con rodamientos de polipropileno y bolas de acero, retenido mediante un cable de acero de Ø 2 mm.

Patas fabricadas en perfil de aluminio de Ø 40 mm con regulación en el extremo para nivelación con respecto a la máquina.

Defensas laterales: Fabricadas en material fenólico de alta resistencia.

Dimensiones:

La rampa de entrada de los equipos con dimensiones máximas de túnel no superiores a 1.020 × 1.020 mm (ancho × alto) y mínimas de 1.000 mm × 800 mm (ancho × alto) tendrán una longitud de 1.000 mm-1.500 mm, anchura útil análoga a la de la cinta del equipo y altura máxima de 300-400 mm.

Las rampas de salida:

Rampa de rodillos, con chapa final de almacenaje de bultos, rampa de acero inoxidable para la descarga de los equipajes, rodillo de seguridad, cuatro patas, con defensas laterales y final para evitar la caída de bultos y al menos las siguientes características:

Estructura de bastidor realizada con perfiles 80 × 40 mm de aluminio.

Bandeja final realizada en acero inoxidable.

Rodillos fijos: Ø 25 mm de PVC RAL 7012, con rodamientos de polipropileno y bolas de acero.

Rodillo de seguridad: Ø 50 mm de PVC gris, con rodamientos de polipropileno y bolas de acero, retenido mediante un cable de acero de Ø 2 mm.

Patas fabricadas en perfil de aluminio de Ø 40 mm con regulación en el extremo para nivelación con respecto a la máquina.

Defensas laterales y final: fabricadas en material fenólico de alta resistencia.

Dimensiones:

Las rampas de salida de los equipos con dimensiones máximas de túnel no superiores a 1.020 × 1.020 mm (ancho × alto) y mínimas de 1.000 mm × 800 mm (ancho × alto) tendrán una longitud de 2.000-3.000 mm, anchura útil análoga a la de la cinta de inspección del equipo y altura máxima de 300-400 mm.

El conjunto rampa máquina y/o cinta-rampa deberá contar con un sistema que impida la caída de objetos tipo teléfonos móviles que se hayan introducido para su inspección.

La estética de las rampas de rodillos se ajustará a la estética de la Estación Marítima y tendrá que ser aprobada por la APBA previa a su instalación.

Equipos de inspección de equipajes destinados a los controles de vehículos en la Estación Marítima de Algeciras.

Descripción del equipo:

Estos equipos serán equipos de RX convencionales que tendrán una apertura de túnel con unas dimensiones: no superiores a 650 × 450 mm (ancho × alto) y mínimas de 600 × 400 mm (ancho × alto) con longitud ilimitada de inspección. Estos equipos se instalarán en zona habilitada de los controles de vehículos de la Estación Marítima de Algeciras. Los equipos irán dotados de rampas de rodillos de entrada y salida de las dimensiones que se determinan en el presente documento.

La altura de la cinta transportadora del equipo del equipo será de entre 750 mm - 820 mm para inspección de pertenencias y equipajes de mano. Asimismo los equipos contarán con cinta transportadora motorizada adicional tanto a la entrada como a la salida del túnel, de 800 mm a la entrada y de 800 mm la salida.

Se han de adoptar todas las medidas necesarias para que la intensidad de dosis de radiación en todo punto exterior a 0,1 m de la superficie de todos los equipos convencionales de RX no sobrepase el valor de 1 µSv/h en condiciones de funcionamiento normal de tales máquinas convencionales de RX en el Puerto, ya sea con flujo continuo de equipajes o no, según las últimas directrices del Consejo de Seguridad Nuclear.

El equipamiento estará compuesto por:

Dos equipos de RX convencionales que tendrán una apertura de túnel con unas dimensiones: No superiores a 650 mm×450 mm (ancho×alto) y mínimas de 600×400 mm (ancho×alto) con longitud ilimitada de inspección. Estos equipos se instalarán en las zonas habilitadas para ello en los embarques de vehículos con destino a Ceuta y a Tánger MED en el Puerto de Algeciras.

Una cinta motorizada adicional de entre 700 mm y 1.000 mm que se colocará a la entrada inmediatamente después de la mesa de rodillos y otra a la salida del equipo de rayos X e inmediatamente antes de la mesa de rodillos situada a la salida y que estará perfectamente integrada con la cinta transportadora del propio equipo (solo en caso que no forme parte del equipo 700 mm-1.000 mm).

La rampa de entrada de los equipos con una longitud de entre 500 mm-1.000 mm, anchura útil análoga a la de la cinta del equipo y altura máxima de 750-820 mm.

Las rampas de salida de los equipos con una longitud de 1.000-1.500 mm, anchura útil análoga a la de la cinta de inspección del equipo y altura máxima de 750-820 mm.

Cableados de alimentación y comunicación necesarios para el montaje e instalación de los equipos en la ubicación indicada por la APBA.

Elementos auxiliares de montaje que sean necesarios para minimizar el impacto sobre las operaciones de embarque, tales como andamios, plataformas elevadoras, etc.

Medios necesarios para permitir el mantenimiento de los equipos.

Coordinación, colaboración y resolución de interfaces con otros sistemas o con terceros en caso de interferencias con otras instalaciones.

Dimensiones y características:

Dimensiones de túnel:

Máximas: 650 mm × 450 mm (ancho × alto).

Mínimas: 600 mm × 400 mm (ancho × alto).

Longitud, total máx*: 2.200 mm.

Altura máx.: 1.500 mm.

Anchura máx.: 1.000 mm.

Altura de la cinta respecto al nivel de suelo: entre 750 mm y 820 mm.

* Excluidas las rampas de rodillo de entrada y salida.

Los equipos deberán funcionar con absoluta normalidad entre las temperaturas de 0 °C y 40 °C y con una humedad relativa de hasta el 90 %, sin condensación.

La construcción del chasis de los equipos será de paneles de acero con armazón de acero soldado.

El apoyo en el suelo será graduable mediante un sistema de ajuste que permita una posición absolutamente fija sobre suelos con variaciones de nivel o irregularidades de hasta 1,5%.

Los equipos deben ser multienergía.

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

El conjunto estará formado por los siguientes elementos:

La cinta mecanizada propiamente dicha de la máquina;

En caso que fuese necesario, en los equipos se complementará la cinta de la máquina con una cinta motorizada que se colocará a la entrada inmediatamente después de la mesa de rodillos y otra a la salida del equipo de rayos X e inmediatamente antes de la mesa de rodillos situada a la salida y que estará perfectamente integrada con la cinta transportadora del propio equipo, y

Rampas de entrada y salida para permitir el almacenaje y recogida de los equipajes de forma eficaz y ordenada. Dichas rampas deberán consistir en mesas de rodillos que giren libremente. Estarán dotadas de protecciones laterales para impedir la caída de los objetos y de los sistemas de seguridad necesarios para impedir atrapamientos con los rodillos:

La cinta transportadora de la máquina admitirá cualquier bulto del tamaño, peso y geometría aceptados normalmente por las compañías navieras como equipajes de mano, y serán de un material transparente a los rayos X para no disminuir notoriamente la penetración total del sistema. Tendrá una velocidad de avance mínimo de 0,20 m/s y la imagen de cualquier parte del objeto controlado deberá permanecer al menos 5 segundos en pantalla.

Todas las cintas motorizadas de los equipos de inspección tendrán una altura no superior a 750-800 mm aproximadamente respecto al suelo.

La cinta transportadora y el sistema de transmisión del motor podrán ajustarse para evitar las vibraciones a las que, pueda dar lugar la holgura del juego producida por desajustes entre sus distintos elementos.

Si por cualquier motivo la cinta transportadora quedase bloqueada, existirá un sistema electrónico de protección que pare el motor inmediatamente para evitar así que sufra daño.

El sistema de arrastre de la cinta transportadora de equipajes, motor eléctrico, circuitos y cables, rodillos, cinta propiamente dicha y sistema de transmisión, estarán protegidos de manera que permanezcan perfectamente operativos aún en caso de rotura de frascos o botellas conteniendo líquidos.

La cinta transportadora deberá contar con algún sistema de seguridad que impida, cualquier daño físico a las personas que operen con ellas o al introducir o sacar cualquier bulto para inspección.

Cinta motorizada adicional para los equipos:

En caso que fuese necesario por las características del equipo, la cinta motorizada tendrá unas medidas máximas que garanticen que desde el final del túnel de la máquina hasta la rampa de rodillo de salida existan en entre 700 mm y 1000 mm de longitud y ancho de cinta igual a la del equipo de inspección correspondiente en cada caso, la altura de la cinta no será superior a 750-820 mm y será fácilmente regulable en al menos 100 mm.

La cinta motorizada deberá trabajar de forma totalmente solidaria con la cinta de la máquina de rayos X. de tal forma que el operador de la máquina deberá tener control sobre la cinta motorizada pudiendo accionarla para adelante, para atrás o parada de la cinta al igual que la cinta del propio equipo.

Tendrá un dispositivo que evite tanto la caída como la rotura de objetos pequeños tipo móviles o llaves, así como protecciones laterales y dispondrá de las medidas de seguridad oportunas.

Dicha cinta transportadora se instalará, por el lado del pasajero al borde de la cinta transportadora, con una pantalla de metacrilato transparente de 500 mm de longitud (medida desde la salida del túnel de inspección) y 820 mm de altura, que evitará que se pueda recoger el equipaje a la salida del túnel de inspección y antes de alcanzar la mesa de rodillos de salida. Dicha pantalla se fijará a la cinta motorizada. Se instalará una pequeña barandilla en el lateral de la cinta motorizada que queda sin mampara para evitar la caída de objetos.

Rampas de entrada y de salida:

Las rampas de entrada:

Rampa de rodillos, con rodillo de seguridad; cuatro patas, con defensas laterales para evitar la caída de bultos y al menos las siguientes características:

Estructura de bastidor realizada con perfiles 80 x 40 mm de aluminio.

Rodillos fijos: Ø 25 mm de PVC RAL 7012, con rodamientos de propileno y bolas de acero.

Rodillo de seguridad: Ø 50 mm de PVC gris, con rodamientos de polipropileno y bolas de acero, retenido mediante un cable de acero de Ø 2 mm.

Patas fabricadas en perfil de aluminio de Ø 40 mm con regulación en el extremo para nivelación con respecto a la máquina.

Defensas laterales: Fabricadas en material fenólico de alta resistencia.

Dimensiones:

La rampa de entrada de los equipos con dimensiones máximas de túnel no superiores a 650 × 450 mm (ancho × alto) y mínimas de 600 × 400 mm (ancho × alto) con longitud ilimitada de inspección tendrán una longitud de 500-1.000 mm, anchura útil análoga a la de la cinta del equipo y altura máxima de 750-820 mm.

Las rampas de salida:

Rampa de rodillos, con chapa final de almacenaje de bultos, rodillo de seguridad, cuatro patas, con defensas laterales y final para evitar la caída de bultos y al menos las siguientes características:

Estructura de bastidor realizada con perfiles 80 × 40 mm de aluminio.

Bandeja final realizada en acero inoxidable.

Rodillos fijos: Ø 25 mm de PVC RAL 7012, con rodamientos de propileno y bolas de acero.

Rodillo de seguridad: Ø 50 mm de PVC gris, con rodamientos de polipropileno y bolas de acero, retenido mediante un cable de acero de Ø 2 mm.

Patas fabricadas en perfil de aluminio de Ø 40 mm con regulación en el extremo para nivelación con respecto a la máquina.

Defensas laterales y final: fabricadas en material fenólico de alta resistencia.

Dimensiones:

Las rampas de salida de los equipos con dimensiones no superiores a 650 × 450 mm (ancho × alto) y mínimas de 600 × 400 mm (ancho × alto) con longitud ilimitada de inspección tendrán una longitud de 1000 mm-1.500 mm, anchura útil análoga a la de la cinta de inspección del equipo y altura máxima de 750-820 mm.

El conjunto rampa máquina y/o cinta-rampa deberá contar con un sistema que impida la caída de objetos tipo teléfonos móviles que se hayan introducido para su inspección.

La estética de las rampas de rodillos se ajustará a la estética de la Estación Marítima y tendrá que ser aprobada por la APBA previa a su instalación.

Descripción técnico funcional de los equipos de inspección de equipajes.

Sistema emisor.

El sistema generador de rayos X, en el instante y mientras dure la exploración del bulto, emitirá un haz plano de alta penetración y baja dosis, de forma que todo objeto que se introduzca en el equipo sea totalmente irradiado y explorado.

El generador de rayos X será mono bloque; irá protegido contra los escapes de radiación al exterior y contra arcos eléctricos, no presentando tensiones superiores a 400V.

El tubo de rayos X tendrá un valor máximo admisible de 160 kV en picos para la tensión de ánodo.

Dispondrá de los necesarios circuitos de regulación y protección produciéndose una desconexión automática cuando se produzcan desviaciones de los valores preestablecidos. La corriente de caldeo estará igualmente estabilizada y controlada.

Se producirá también una desconexión automática si se produjese un exceso en alta tensión o un defecto en la corriente de caldeo.

El haz emitido deberá poderse ajustar de un modo sencillo para tener la seguridad de que el haz plano emitido incide con toda precisión sobre los conjuntos de detectores alineados, evitándose así los problemas de deterioro de la imagen a que pudiera dar lugar cualquier desajuste producido a lo largo de la vida del equipo.

Para evitar problemas de ruido de fondo que empeoren la calidad de la imagen, el sistema emisor estará diseñado de modo que impida el paso de Rayos X difusos a la zona de detección.

Será preciso que el tubo de rayos esté activado con tensión y corriente de frecuencia superior a 20 kHz para alcanzar la resolución requerida.

Para garantizar un enfoque correcto y óptimo del haz, el generador permitirá el ajuste mecánico, si bien el colimador será ajustado únicamente en fábrica.

En todo caso, el apantallamiento del generador y del equipo en general será suficiente para poder realizar los ajustes con la radiación activada.

Sistema detector.

Enfrentado con el sistema emisor, en las intersecciones del plano del haz emitida con dos planos perpendiculares a él al otro lado de la zona de inspección, estarán situados los dispositivos lineales formados por un cierto número de detectores totalmente independientes que mediante los elementos correspondientes, transformarán en corriente eléctrica los fotones emitidos.

Es de suma importancia para la realización correcta de esta transformación que los elementos detectores-transductores posean un rango dinámico suficiente en relación con el espectro energético considerado. El rango dinámico que se considera suficiente corresponde al de una electrónica de 24 bits para toda la cadena de adquisición de los datos de imagen.

Los detectores alineados, para proporcionar el adecuado grado de detalle, deberán tener al menos 5 fotodiodos por centímetro de longitud (cada detector tendrá, como máximo, 2 mm.).

A cada fotodiodo le corresponderá un amplificador integrador de la señal del mismo.

El conjunto compuesto por cada elemento fluoroscopio, fotodiodos y cristales detectores, y los amplificadores correspondientes, será un conjunto integral cerrado.

A cada punto de imagen le corresponderá una pareja de detectores con sus correspondientes circuitos amplificadores y de control, obteniéndose la imagen en colores como consecuencia de utilizar las señales de ambos para sintetizar el color correspondiente, en función de la energía recibida por cada uno.

Las imágenes en blanco y negro se obtendrían procesando los valores más significativos de las señales integradas de ambos detectores. El proceso de obtención de las imágenes por niveles energéticos es diferente y, como se indica más adelante, se presentará en colores.

Para permitir una fácil sustitución de algún detector lineal los conjuntos lineales estarán formados por conjuntos de elementos con no más de cincuenta elementos cada uno.

Cada pareja de conjuntos lineales paralelos estará situada de modo que el haz de rayos X incida perpendicularmente sobre el centro del mismo, no siendo admisible que existan desviaciones superiores a 10 grados entre los diferentes elementos de cada conjunto lineal, con relación a la dirección del haz.

El ajuste de orientación de cada conjunto lineal con relación al haz emisor deberá realizarse y controlarse en el proceso de fabricación de modo que la energía recibida por los elementos detectores sea la máxima.

Estos elementos se dispondrán de manera que cada pareja de ellos esté enfrentada perpendicularmente al haz emitido.

Como ya se ha indicado, no se admitirán ángulos de incidencia con variaciones superiores a 10 grados.

El diseño del sistema de los conjuntos de detectores alineados será tal que el fallo de un fotodiodo o de amplificador afecte solamente a la línea de imagen que le corresponda y en absoluto a ninguna de las demás.

En el caso de avería de un detector se asumirá automáticamente la señal del detector anejo en la representación sobre la pantalla del monitor que se utilice, es decir, no se hará visible en la pantalla la avería citada.

Sin embargo, dicho fallo podrá determinarse con toda exactitud, mediante el programa de autodiagnóstico que debe incorporar la electrónica de control de cada equipo.

Sistema escáner electrónico.

Por un sistema de barrido y mediante un multiplexor podrán leerse secuencialmente las señales de todos los amplificadores de los detectores lineales.

El sistema elegido será, por tanto, un barrido (escáner) electrónico sobre la lectura secuencial de la corriente de los detectores y no un sistema en el cual el barrido se realiza mediante un haz móvil de rayos X.

La operación de detección propiamente dicha comenzará cuando los Rayos X emitidos incidan sobre los detectores formando una imagen lineal que representa una rebanada o sección del objeto inspeccionado.

El movimiento con el objeto a través del haz plano de Rayo X es lo que proporciona la segunda dimensión de la imagen, al irse uniendo las secciones continuas inspeccionadas del objeto.

Un multiplexor al que se introduzca una señal binaria y una señal de sincronismo servirá para realizar la lectura secuencial de las diferentes ampliaciones, ligadas una a una, a los fotodiodos, siendo posible, por tanto, utilizar el mismo sistema de multiplexado para cada pareja de señales evitando que las señales del primer y segundo detector correspondientes a cada punto se atribuyan a puntos separados.

La señal binaria permite buscar primero la pareja de elementos correspondientes y luego la pareja de fotodiodos entre los de dichos elementos mediante señales eléctricas y una señal de tiempo que sincronice el cambio de sección por avance del objeto.

Correcciones de imágenes.

Para obtener respuestas similares en cada fotodiodo, el sistema deberá incorporar de algún modo la forma de corregir los efectos que sobre las señales (y sobre la imagen definitiva) puedan tener las diferencias entre las distintas corrientes neutras o residuales de los diferentes fotodiodos y también el hecho de que las ganancias de los fotodiodos sean distintas entre sí.

Para conseguir esto, la lectura de corrección de los valores intrínsecos de los fotodiodos se deberá realizar antes de que el objeto a inspeccionar haya alcanzado la zona de detección y se realizará automáticamente.

Las corrientes residuales se corregirán mediante un barrido de comparación realizado antes de comenzar la emisión de Rayos X y las ganancias diferentes se compensarán mediante un nuevo barrido de los detectores, realizando esta vez por emisión de los Rayos X, pero en ambos casos sin objeto en la zona de detección ya que la presencia del mismo distorsionaría la ecualización de las ganancias que se pretenden conseguir.

La ecualización de las ganancias de los detectores deberá realizarse separadamente para ambos conjuntos paralelos de los mismos ya que la energía que reciben los segundos viene disminuida por la absorbida o reflejada por los primeros.

Si por azar hubiera un objeto en la zona de detección en el momento de arrancar, la imagen saldría distorsionada y sería necesaria efectuar una nueva inspección del mismo atrancando con el equipo vacío. Esto solo puede ocurrir cuando el objeto no interrumpa los haces luminosos indicadores de presencia de bulto.

En el caso de que la cinta transportadora se detenga durante la inspección de un bulto será preciso realizar una corrección del desplazamiento de inercia que se produce como consecuencia de la parada y la acción siguiente será un retroceso de la misma ya sin radiación. De esta forma al reanudarse el movimiento de la cinta no se produce perturbación o discontinuidad de la imagen radioscópica del objeto sometido a examen.

La necesidad de esta ecualización queda limitada por los requisitos señalados arriba para la correcta orientación de los detectores.

De esta manera, al poner de nuevo en marcha el equipo no aparecerá en la imagen discontinuidades o distorsiones causadas por la parada, ni ausencia de alguna sección de la misma por haber quedado sin inspeccionar alguna sección del bulto.

Sistema indicador de presencia de objetos.

Un sistema formado por emisor y detector que cubran la cinta transportadora de una o más secciones anteriores a la zona de detección según el sentido de avance de dicha cinta, indicará la presencia del objeto sobre la cinta por interrupción del haz emitido.

Este sistema de detección ordenará al sistema de control que comience las operaciones previas a la formación de imagen, un barrido previo para ajustar las corrientes residuales, conexión de rayos X, barrido en vacío para ajustar las ganancias de los fotodiodos y, una vez realizado el ajuste de escala y no antes, comience la formación de imagen al alcanzar el bulto la zona de detección.

La disposición de este indicador (emisor-detector) de presencia de bulto será tal, que ninguna parte del objeto podrá alcanzar la zona de detección antes de que se inicie la emisión de rayos X y se haya corregido la escala mediante los ajustes de corrientes residuales y, ecualizado las ganancias de los fotodiodos.

Para evitar que durante la puesta en marcha (encendido) del equipo permanezca un objeto en el interior del túnel sin ser detectado al arrancar el mismo se procederá a mandar una orden automática de retroceso de cinta la distancia del túnel, para que no permanezca nada en su interior sin inspeccionar.

El sistema de almacenamiento digital de datos vídeo estará diseñado de manera que el fallo de alguno de los circuitos integrados del mismo no altere la correcta operatividad del equipo.

Memoria digital.

Una interfaz digitalizadora registrará los valores más significativos de las señales de los detectores.

El material de interfaz y la capacidad de almacenamiento serán suficientes para permitir, como mínimo, la selección de 256 valores de entre los memorizados por cada punto de pantalla.

Se proporcionarán los medios para actuar sobre estas memorias con objeto de procesar, mediante la ayuda de una cierta capacidad de computación, las señales de imagen en blanco y negro para mejorar el contraste y la definición de los bordes y facilitar así, la visión de objetos delgados o alambres.

Sistema de control.

Además de la memoria de control que gobierna el funcionamiento sincronizado de los diferentes sistemas del equipo, poseerá éste un tablero de control en el que estarán claramente indicados, por sus iniciales, las distintas funciones que se podrán realizar a través de una actuación manual.

Conexión: Mediante una llave que solo puede retirarse en la posición de desconectado.

Avance-Retroceso-Parada: Mediante pulsadores claramente identificados. El accionamiento simultáneo de órdenes contradictorias no dañará el equipo.

Zoom-Aumento de la imagen: Mando de zoom y sistema posicionador de zona aumentada mediante teclado localizador de la zona deseada (quedando previamente señalada en la pantalla). Se podrá agrandar al menos cuatro veces cualquier parte de la imagen.

Características de contraseña: Mediante la selección de un código en el teclado, dispondrá el operador de la capacidad de acceder a otras características de contraste distintas de la característica básica descrita en el apartado Monitores.

Se exige además, poder presentar como mínimo las cuatro características siguientes mediante la simple selección a través del teclado: Directa, Inversa, Refuerzo claro y oscuro; referidos éstos a la absorción de Rayos X por los objetos inspeccionados.

Otras características podrán seleccionarse mediante el teclado a través de la clave, que presentará en pantalla un menú con las posibilidades a elegir y el modo de acceder a ellas con la máxima sencillez.

El software del equipo que se instale deberá estar en castellano.

Alimentación eléctrica y protecciones.

Los equipos deberán poderse conectar directamente a la red de corriente alterna entre 230 V \pm 10% y 50 Hz. y con un consumo no Superior a 1 kVA.

Todos y cada uno de los sistemas que componen el equipo, desde el generador de rayos X hasta el bloque de tarjetas de memoria y control, irán protegidos por elementos ruptores y fusibles.

Dado que el generador de Rayos X funciona con alta tensión y el resto del equipo en baja tensión en general, deberá existir un absoluto aislamiento entre ambas zonas, así como protección contra manipulaciones exteriores. Las partes metálicas sometidas a tensión de red deberán estar protegidas de forma que no se permita tocar directamente con los dedos.

El equipo tendrá protección mediante conexión a tierra de las partes metálicas accesibles desde el exterior. Además, deberá cumplir las normas contra radiaciones electromagnéticas perturbadoras.

El sistema de rayos X se someterá a una prueba de emisión de Rayos X al exterior conforme a lo estipulado por el Ministerio de Industria y el Consejo de Seguridad Nuclear.

Se han de adoptar todas las medidas necesarias para que la intensidad de dosis de radiación en todo punto exterior a 0,1 m de la superficie de todos los equipos convencionales de RX no sobrepase el valor de 1 μ Sv/h en condiciones de funcionamiento normal de tales máquinas convencionales de RX en el puerto, ya sea con flujo continuo de equipales o no, según las últimas directrices del Consejo de Seguridad Nuclear. El titular de la licencia proporcionará tanto cables como conectores para la instalación del equipo y su operación.

Las mangueras de cables de señal vídeo irán convenientemente protegidas contra posibles agresiones físicas y blindadas contra interferencias electromagnéticas.

Se proveerá cable de alimentación suficiente para permitir la conexión entre el equipo de rayos X y una conexión normalizada de red eléctrica a 230 V \pm 10% y 50 Hz a una distancia no inferior a 50 m así como el cableado necesario para la instalación y conexión de las consolas.

Se instalará cable coaxial en caso de distancias inferiores a 100 m y fibra óptica para distancias mayores.

Se suministrará el equipamiento necesario (transmisores-receptores, amplificadores, etc.), para garantizar la calidad de imagen en el receptor, con una resolución de trabajo de 1.280 \times 1024.

Los conductores de esta instalación irán convenientemente anclados para prevenir su posible rotura o desconexión, como consecuencia de movimientos de fractura de dicha manguera.

TIP («Threat Image Projection»), Proyección de imágenes sospechosas.

Funcionalidad y «set-up» del TIP.

TIP es un programa de software que estará instalado en las máquinas de Rayos X. El programa, proyecta imágenes ficticias de artículos peligrosos (ej. pistola, cuchillo, artefactos explosivos, etc.), dentro de la imagen de Rayos X de una maleta real que está siendo examinada.

Deberá, ser posible regular el porcentaje de imágenes proyectadas.

Para acceder a los equipos dotados de sistema TIP activo, el operador tendrá que utilizar un código de activación único.

El software del TIP no debe interferir con el funcionamiento y la operación normal del equipo de rayos X, debiendo el equipo funcionar tanto con esté sistema activado como sin él.

El operador del equipo de rayos X no podrá emplear más de 30 segundos en tomar una decisión sobre un bulto escaneado.

Dentro del menú de puesta en marcha del equipo de rayos X, de forma sencilla, debe ser posible seleccionar por un supervisor, el modo de operación del equipo de forma que esté activada o desactivada la opción TIP.

La función del operador, igual que cuando se trata de amenazas reales, consiste en detectar esas imágenes que indican una amenaza. Para indicar que ha sido detectada una imagen que presenta una posible amenaza, se debe de presionar el botón apropiado sobre el panel de control. El sistema indica al operador de forma inmediata la precisión de su respuesta. Asimismo, para su comprobación se podrán obtener estadísticas de las proyecciones de imágenes amenazantes no detectadas para evaluar la capacidad de detección del operador.

El operador no tiene ninguna clave para indicar si es ficticia o no, tanto antes de que sea presentada como cuando está siendo presentada. La presentación de estas imágenes será frecuente pero impredecible o sea de forma aleatoria.

El software TIP de los equipos convencionales de RX deberá cumplir todas las especificaciones legales en vigor.

Librería de imágenes:

El sistema estará provisto de una librería de imágenes con al menos cuatro (4) categorías: armas de fuego, cuchillos, artefactos explosivos y otros.

La imagen virtual de todo artículo peligroso deberá ser de una calidad suficiente como para que al proyectarse sobre la imagen de un bulto, sea indistinguible el objeto real y deberán distribuirse de una manera uniforme y las posiciones no deberán ser fijas.

Esta librería se actualizará y configurará (forma, cantidad y secuencia en que aparezcan) fácilmente y será ampliable.

Dicha librería contendrá al menos 1.000 imágenes virtuales de artículos peligrosos entre los que se incluirá un mínimo de 250 imágenes de artículos peligrosos diferentes cada una de ellas capturada desde ángulos diversos. Además, cada año, y durante toda la vida útil del equipo (10 años) deberán sustituirse no menos de 100 de esas imágenes virtuales por otras nuevas (empezando a sustituir las más antiguas).

Las imágenes virtuales de objetos amenazantes representarán artículos prohibidos para su transporte en cubierta de pasaje o bodega, dependiendo del tipo de equipaje que se esté sometiendo a inspección en cada caso.

Debe ser posible actualizar e incrementar la librería de imágenes bajo demanda.

Componentes del TIP.

El sistema TIP estará compuesto al menos de:

Un archivo de imágenes virtuales de artículos peligrosos.

Un procedimiento para mostrar y cerrar los mensajes, y

Un procedimiento para registrar y mostrar los resultados de las reacciones de los agentes de control.

En cuanto al software TIP se deberá acompañar los siguientes datos del mismo:

Descripción en detalle del funcionamiento del sistema que se oferte.

Número de imágenes de la librería, descripción de la fuente de esas imágenes y si las mismas están aprobadas o no por algún organismo oficial.

Capacidad del sistema de ampliar esas imágenes.

Posibilidad de ampliar esas imágenes por parte de la APBA.

Capacidad de importar imágenes de otros organismos, fabricantes, etc.

El acceso a la información del TIP (bases de datos, librerías, etc.) debe ser restringido.

Aunque restringido, el uso del sistema TIP debe ser rápido y sencillo, no debiendo ralentizarse el proceso de cambio de operador. Si un operador no usa la consola por un periodo determinado de tiempo, el sistema automáticamente cerrará la sesión del operador. El tiempo para el cierre automático de la sesión, será seleccionable en el menú del supervisor.

Selección de parámetros.

El sistema TIP podrá preparar la planificación de imágenes TIP bien desde el teclado del equipo o, de forma remota desde el puesto del Responsable a través de un Sistema de Gestión en Red para equipos de RX.

Independientemente de que el puerto disponga de Sistema de Gestión en red o no, para poder actuar de forma remota, el equipo de Rayos X deberá contar con los correspondientes tarjeta de red, software, licencias, etc., para poder conectarlas distintas máquinas en un Pc y obtener datos de funcionamiento de los equipos, estadísticas, etc.

Deberá ser posible regular el porcentaje de imágenes proyectadas de artículos peligrosos/objetos amenazantes.

El sistema TIP podrá presentar imágenes en dos maletas sucesivas con el fin de mantener la alerta del operador.

El sistema TIP deberá poder seleccionar el porcentaje de imágenes de cada una de las cuatro categorías de la librería.

El sistema TIP permitirá al supervisor generar un informe por operador con número y tipo de imágenes TIP.

Interfases de usuario y mensajes TIP.

La instalación del TIP no debe significar cambios para la interfase con el usuario; monitor, características del display o del panel de control.

El botón usado para el operador para confirmar si una imagen TIP ha sido presentada, debe estar presente en el teclado.

Cuando un operador inicia la sesión, un mensaje debe aparecer para confirmar que el operador ha iniciado la sesión correctamente, y una vez iniciada la sesión, debe aparecer su nombre o iniciales en la pantalla. Cuando un operador cierra una sesión, un mensaje debe aparecer para confirmar que el operador ha cerrado la sesión correctamente.

El Sistema TIP deberá mostrar un mensaje al operador:

Cuando el operador haya reaccionado ante la proyección de la imagen virtual de un artículo peligroso. En este caso, el operador cerrará dicho mensaje y procederá a analizar de nuevo la imagen del bulto para comprobar la presencia de artículos prohibidos.

Cuando el operador no haya reaccionado ante la protección de la imagen virtual de un artículo peligroso.

Cuando el operador haya reaccionado sin haberse proyectado la imagen virtual de un artículo peligroso y,

Cuando hubiera fallado la proyección de la imagen virtual de un artículo peligroso y hubiera sido visible para el operador.

Debe de existir la posibilidad de modificar estos mensajes.

El mensaje debe estar posicionado de forma que no obstaculice la imagen TIP a la que hace mención y deberá permanecer visible hasta que el operador haya resuelto su contenido.

No debe haber indicaciones (pistas) de que una imagen TIP va a ser proyectada o ha sido proyectada.

Informes.

El sistema deberá ser capaz de generar desde el puesto al menos los siguientes informes:

Listado por fecha de presentación de imágenes TIP.

Listado con los nombres de los archivos de las imágenes TIP presentadas.

Listado con las decisiones elegidas por los operadores frente a las imágenes TIP presentadas: Acierto, Fallo, No imagen TIP.

Listado con tiempos de respuesta por operador y por categoría de objeto.

Listado con el número total de equipajes escaneados por rango de fechas.

Listado con el número de imágenes TIP presentadas para cada categoría y porcentaje respecto al total.

Listado con el número de Aciertos, Fallos y No imagen TIP, así como porcentaje respecto al total de cada uno de los operadores y de cada máquina.

Estadísticas de las proyecciones de imágenes amenazantes no detectadas, para evaluar la capacidad de detección del operador.

Tiempo de uso del equipo.

El sistema debe ser capaz de transferir los ficheros de información a un formato comercial de hoja de datos, como por ejemplo MS Excel, y los resultados con las respuestas de cada uno de los operadores deben ser almacenados por un mínimo de 12 meses.

El sistema debe ser capaz de grabar una imagen TIP que ha sido fallada por el operador, la cual debe ser guardada junto con la imagen' del equipaje con la que se presentó. Esta información debe guardarse con los datos del operador, fecha y hora de presentación.

Estación de trabajo. Funciones operador.

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

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

Monitor:

Se requerirán 2 monitores por equipo de inspección de equipajes.

La presentación de datos de video que están en la interface de la memoria se realizará en monitores de color conectados por cable al resto del equipo pero independientemente de él.

Estos monitores tendrán una pantalla no menor de 17 pulgadas de alta resolución, de al menos 1.280 × 1.024 pixel, y deberán poder funcionar de un modo continuo sin que se vea mermada su calidad de la imagen (ciclos de utilización de 24 horas continuas). A su vez, deberán asegurar que, con una imagen en movimiento, no tiene «efecto parpadeo».

Los monitores estarán concebidos para funcionar a la tensión de red de 230 V + 10%, - 15% y 50 Hz ± 3 Hz.

Las señales vídeo analógicas del interface de la salida de la memoria y del sintetizador de colores serán las de entrada de los monitores, señales de video convencionales.

El sistema de lectura de señal recibirá también las señales de sincronismo que determinarán la formación de cada línea y de una pantalla completa.

Aunque los monitores estarán conectados al equipo de Rayos X, solamente estarán unidos a él por cable coaxial o fibra óptica (dependiendo de la distancia a la que se encuentren), de modo que puedan operarse desde algún lugar separado de dicho equipo.

Los monitores de estos equipos se encontrarán próximos a los mismos. La longitud definitiva del cableado coaxial o fibra óptica será fijada por la APBA en el replanteo. Los monitores tendrán mando de conexión / desconexión, contraste y brillo. Los demás controles serán internos.

La señal debe presentar estas características:

Ancho de banda: 100 Hz, -18 MHz ± 3 dB.

Sincronizará con señal vídeo, compuesta.

Ratio línea/ratio campo = 625/50 Hz.

La imagen:

Tendrá un tiempo de barrido de al menos 64 microsegundos en horizontal y 20 milisegundos en vertical;

La distorsión geométrica de la imagen será menor de un 2%;

La presentación en pantalla de la misma será con un mínimo de 256 tonos de grises diferentes; y

Con una resolución de un mínimo de 1.000 líneas TV para monitores en b/n y menos de 0,3 mm de «pitch» en el caso de monitores de color.

Se permitirá al operador un aumento electrónico (zoom) de la imagen de la memoria, si esto fuera necesario, mediante un teclado con suficientes pulsadores, o por «joystick». El equipo deberá presentar zoom de al menos cuatro aumentos.

El sistema poseerá un cierto grado de tratamiento automatizado de imagen con tecnología de al menos 24 bits, consistiendo en el perfilado de contornos microprocesado sobre toda la pantalla con tratamiento de los niveles significativos de gris, con objeto de mejorar el contraste sobre toda la imagen.

Este dispositivo se utilizará tanto para las imágenes en blanco y negro como para aquellas obtenidas en color mediante registro de dos niveles de energía diferentes. La presentación de imágenes se realizará según características de contraste generalmente no lineales. El equipo de rayos X permitirá 'presentar grupos de niveles de gris para poder escanear un campo más reducido.

Asimismo se debe incluir la posibilidad de presentación de imagen con características a elegir entre cuatro funciones, una de las cuales será lineal y la otra inversa, sin modificar ni abrir el equipo.

Especificación del sistema «Multi-energético»:

Este sistema, incorporado al equipo convencional, se utilizará para diferenciar los materiales o elementos ligeros (papeles, tejidos, plásticos, etc.) de los elementos pesados (hierro, cobre, oro, etc.) y de aquellos semipesados (aluminio, etc.) y combinaciones de ligeros y pesados en caso de encontrarse sucesivamente interpuestos en la trayectoria de los rayos X exploratorios.

La capacidad total de la memoria deberá ser, en este caso, de $2 \times 2.000.000$ bits, como mínimo.

En este caso, además del monitor b/n, se empleará otro en color para la reproducción de los materiales que se han reseñado.

La distribución de colores dependerá del material diferenciándose, cuando menos, en 8 grados de saturación, según espesor, será la siguiente:

Blanco: Para el fondo básico de la pantalla sin objeto de exploración.

Rojo-anaranjado: Para los plásticos o materiales ligeros (la saturación del color dependerá del grosor del objeto entre 4 y 140 mm).

Verde: La superposición de materiales pesados de poco espesor y ligeros producirá colores separados (azul y anaranjado) cuya mezcla puede parecer en pantalla un color beige verdoso.

Azul: Materiales pesados (acero, cobre, etc.). La saturación de color se produce a partir del límite de penetración. Mínimo 6 mm. en acero.

Gris oscuro o negro: Ninguna información sobre el material (faltan señales de baja energía).

Sistema de identificación de usuario:

La consola del operador dispondrá de un sistema de autenticación del usuario, donde se deberá identificar el usuario con un nombre de usuario y una contraseña. Se dispondrá de una autenticación automática del operador a través tarjeta donde estará grabada la identificación relevante del usuario y que garantice la identificación individual de cada operador. Este sistema se encontrará solidariamente unido al teclado del equipo de inspección.

Se comprobará que aparecen mensajes de inicio y cierre de sesión. Durante la sesión, en la pantalla deberá aparecer el nombre o iniciales del operador que inició la sesión.

Se deberá suministrar al menos un 15% más de tarjetas por equipo de la plantilla del puerto que utiliza los equipos, no siendo el número de tarjetas en ningún caso inferior a 100 tarjetas.

El usuario utilizará esta tarjeta para acceder al escáner de forma rápida y fácil.

La tarjeta de identificación poseerá memoria suficiente para almacenar, además de la información personal, información específica del usuario.

Arcos detectores de metales.

Descripción del equipo.

El equipamiento de los arcos detectores de metales (en adelante ADM) estará compuesto por:

Seis arcos detectores de metales de reciente tecnología que deberán cumplir las especificaciones.

Cableados de alimentación y comunicación adecuados para permitir la correcta conexión a las tomas correspondientes más próximas. Las longitudes definitivas se fijarán en el replanteo y se definirán con el Director del Expediente.

Elementos auxiliares de montaje que sean necesarios para minimizar el impacto sobre la operación del puerto, tales como andamios, plataformas elevadoras, etc.

Medios necesarios para permitir el mantenimiento de los equipos.

Coordinación, colaboración y resolución de interfaces con otros sistemas o con terceros en caso de interferencias con otras instalaciones.

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

Pruebas y puesta en marcha en las condiciones de operación durante la puesta en operación del equipamiento.

Documentación final de obra entregada al final de la misma a la APBA.

Tareas durante la Garantía definidas en el apartado «garantía de los equipos».

Descripción y características técnico funcionales de los equipos.

Condiciones ambientales:

El equipo ADM estará diseñado para funcionar satisfactoriamente, en todas sus características, a temperatura variable entre -10 °C y 50 °C .

El equipo ADM funcionará satisfactoriamente con Humedad Relativa hasta el 95%, sin condensación.

Los ADM deben funcionar sin ningún problema uno aliado del otro siempre que estén a una distancia (entre sus paneles laterales) de, al menos 30 cm, y no se verán afectados por el ambiente electromagnéticamente ruidoso, ni afectarán a otras transmisiones electromagnéticas del puerto.

Alimentación:

El equipo ADM estará preparado para funcionar tomando corriente de la Red a una tensión de $230\text{ V} \pm 10\%$ y una frecuencia de $50\text{ Hz} \pm 5\%$. Con el fin de que en situaciones de emergencia del puerto no se vea afectada la operatividad. El equipo deberá estar dotado de una batería de emergencia de una duración de al menos 2 horas, tal que el equipo pueda funcionar en caso de corte de la corriente principal. Deberá disponer además de una alarma o indicativo que muestre que el ADM está trabajando con alimentación auxiliar, cuando así sea (indicación de alimentación principal interrumpida / alimentación secundaria).

Requisitos técnicos funcionales de los ADM.

El equipo detector funcionará inmediatamente al conectarse el interruptor, no admitiéndose un periodo superior a 5 segundos de espera. Los requisitos correspondientes de seguridad los cumplirá el detector desde el instante mismo de conectarse su interruptor.

Se exceptúan de este requisito aquellos ADM dotados de autodiagnóstico programado, en los que el equipo realiza la comprobación de todos los bloques y circuitos fundamentales y se producen los ajustes automáticamente dentro de los valores especificados nada más conectar el interruptor, antes del estado de marcha definitivo. En este caso, deberán cumplirse las especificaciones siguientes:

El chequeo y diagnóstico previo al estado de marcha debe realizarse de modo explícito, es decir, de tal modo que el operador tenga constancia del resultado de la misma.

Esta capacidad de autodiagnóstico deberá poder utilizarse durante el funcionamiento y no solo en el momento del encendido.

En el momento del arranque, el procedimiento de autodiagnóstico deberá completarse en menos de un minuto.

El equipo detector será capaz de funcionar de un modo continuo operando las 24 horas del día sin que sufra deterioro alguno el nivel de sus prestaciones; y en el caso de producirse un corte de corriente, se activará automáticamente el sistema de alimentación secundaria con una autonomía de al menos 2 horas y el equipo ADM lo señalará mediante indicación de alarma o algún método similar. La indicación o alarma de alimentación principal interrumpida/alimentación secundaria pueda distinguirse de la alarma de detección de objeto sospechoso.

El módulo electrónico asociado al Arco producirá, a través de las bobinas, un campo magnético débil de tipo pulsado. Las frecuencias de las oscilaciones que forman los impulsos del campo magnético habrán de ser inferiores a 1 kHz, o bien se utilizará cualquier otro método para no causar interferencias en otros equipos del puerto. Deberá justificarse la solución adoptada.

El campo magnético estático, incluido el del propio detector, no será superior en ningún punto a 1 Gauss, para cualquiera de los niveles de seguridad.

El campo magnético generado por el equipo no debe afectar a los generadores de impulsos de uso médico (aparatos «marca pasos»).

El ADM se ajustará automáticamente a la presencia de metal estático para operar correctamente en cada uno de los programas de funcionamiento especificados para este equipo. No le afectará la proximidad de estructuras metálicas o reforzadas con metal.

En caso de producirse saturación de metal estático, el ADM lo indicará convenientemente mediante una señal de alarma, valorándose que ésta sea distinta de la alarma propiamente dicha de detección de objeto sospechoso, ya su vez distinta de la indicación de alimentación principal interrumpida / alimentación secundaria

Por otro lado, en cuanto al campo magnético exterior, el movimiento de metal en el exterior del paso del ADM no deberá afectar a su correcto funcionamiento cuando se produzca a distancias superiores a 0,5 metros medidas desde el exterior de los paneles laterales del arco.

El campo magnético emitido, así como la señal de alarma de detección de objeto sospechoso dada a una velocidad normal de paso por el arco (comprendida entre 0,5 y 1,3 m/s), permitirán que el equipo esté dispuesto automáticamente para volver a realizar una detección un segundo después, como máximo, de haberse finalizado la inmediata anterior.

El ADM será capaz de inspeccionar al menos a 1.200 personas por hora (una persona cada 3 segundos).

El ADM deberá inspeccionar correctamente a personas cuya velocidad de paso por el arco esté comprendida entre 0,5 y 1,3 m/s.

El equipo ADM deberá mantener el nivel operativo de seguridad durante periodos largos de tiempo, operando correctamente en el nivel de seguridad establecido, incluso si se produjesen variaciones de $\pm 10\%$ en la tensión de alimentación de la red.

El equipo detector no deberá producir alarmas de detección de objeto sospechoso, ni deberá verse alterada su capacidad de detección, en ninguno de los programas de seguridad en los que opere, como consecuencia de estar operando junto a otro ADM siempre que estén el uno del otro a una distancia (entre sus paneles laterales) de al menos 30 cm. Para el cumplimiento de este requisito, en caso necesario, el fabricante/proveedor deberá entregar con el equipo el/los cables y el software necesarios que permitan la sincronización del ADM con los terminales que sean precisos.

Alarma:

El ADM deberá detectar e indicar por medio de una alarma (alarma de detección de objeto sospechoso) el paso por él a cualquier velocidad comprendida entre 0,5 y 1,3 m/s de, al menos, los objetos metálicos, tanto por separado como combinados.

Para ello, el equipo deberá estar dotado de:

Alarma de detección de objeto metálico sospechoso: doble alarma, óptica y acústica, que indique la presencia de, al menos, los objetos metálicos, tanto por separado como combinados e independientemente de su posición y orientación:

Alarma acústica perceptible en un radio de al menos 2 metros cuyo sonido será de volumen graduable mediante un control accesible en el que quedará indicado el punto de ajuste. Dicha alarma indicará la fuerza de la señal detectada por el arco.

Alarma óptica fácilmente perceptible en un radio de al menos 2 metros en ambiente con iluminación de hasta 1.600 lux. Esta alarma óptica indicará la fuerza de la señal detectada por el arco.

Los arcos detectores tendrán un mínimo de 12 zonas. Se valorará como mejora la ampliación del número de zonas.

Una o dos barras de luces («leds») en los dos lados de paso del arco respectivamente, de forma que localicen de forma inmediata la posición (posición vertical en el caso de una barra, o vertical y horizontal en el caso de dos barras de luces) de la masa metálica que ha provocado la alarma.

Alarma o indicación de alimentación principal interrumpida / alimentación secundaria mediante batería de emergencia: es preferible que esta alarma tenga una señal acústica fácil de distinguir de la alarma por detección de objeto sospechoso.

Alarma o indicación de saturación de metal estático: se valorará que esta alarma sea diferente a la alarma producida por la detección de objetos sospechosos y a su vez diferente de la indicación de alimentación principal interrumpida / alimentación secundaria.

Indicador visual que muestre que el equipo se encuentra en funcionamiento.

Alarma aleatoria:

De entre aquellas personas que al pasar por el arco NO activen la alarma de detección de objeto sospechoso, el ADM deberá producir una señal acústica y/u óptica, que se denominará Alarma Aleatoria, a un número determinado de ellas. El ADM deberá permitir fijar el número de Alarmas Aleatorias que se han de producir aleatoriamente en cada conjunto de 100 personas que no activen la alarma de detección de objeto sospechoso; es decir, deberá permitir fijar el porcentaje de Alarmas Aleatorias y además tal porcentaje deberá ser observado aleatoriamente cada 100 personas que no activen la alarma de detección de objeto sospechoso.

Esta alarma acústica y/u óptica aleatoria deberá poder diferenciarse de la alarma de detección de objeto sospechoso permitiendo poder fijar el tono o luces iguales o diferentes al de la alarma de detección de objeto sospechoso según indique el Director del Expediente.

Falsa alarma:

Se define la falsa alarma como aquella alarma de detección de objeto sospechoso causada por objetos metálicos no contemplados o de menor dimensión que los objetos especificados en el reglamento de armas.

Igualmente se considerará falsa alarma aquella alarma de detección de objeto sospechoso que genera un efecto personal metálico de un pasajero o personal del puerto (como por ejemplo bolsas, monederos, bolsos de mano, riñoneras; teléfonos móviles, walkie-talkies, cámaras, walkmans o cajas metálicas como petacas, pitilleras o fundas de gafas), objetos los cuales el pasajero ha de depositar sobre el escáner antes de pasar por el ADM, según el Procedimiento establecido para la inspección.

Bobinas emisoras/detectoras.

El ADM propiamente dicho formará un arco/pórtico en cuyas jambas, y si se considera necesario también en el dintel superior del paso, se alojarán las bobinas. No se admitirá que elemento alguno del dispositivo emisor/detector se encuentre en el suelo, ya que podría constituir un obstáculo al flujo.

Construcción:

Las jambas que contienen las bobinas del ADM se construirán con gran solidez de manera que no se vean afectadas por el trato que recibe normalmente este tipo de equipos en los puertos. Las jambas podrán no ser planas, si funcionalmente lo permite el equipo.

El Arco Detector de Metales deberá poder soportar la aplicación horizontal de una carga de 3,0 kg a una sola de sus jambas a una altura de 1,20 metros sin sufrir el ADM deformaciones apreciables.

Contador/Indicador de paso:

El ADM deberá disponer de un contador de paso.

El Arco poseerá un sistema de barreras ópticas, de Infrarrojos u otros que lo ponga en funcionamiento al atravesarlo. Se aceptaran estas barreras como medio adicional para contar el flujo de personas pero nunca para activar el equipo.

El contador de paso deberá contabilizar, al menos:

El número de personas controladas, excluidas las que pasen por el arco en sentido, contrario al de uso;

El número de veces que se active la alarma de detección de objeto sospechoso;

El número de veces, que se active la alarma aleatoria; y

El porcentaje de alarmas de detección de objeto sospechoso activadas en relación con el número de personas controladas,

Y deberá permitir obtener:

Estadísticas de alarmas de detección de objeto sospechoso activadas; y,

Estadísticas de Alarmas Aleatorias independientes de las estadísticas de las alarmas de detección de objeto sospechoso activadas.

Anclaje al suelo:

El sistema ADM vendrá provisto de elementos para su fijación al suelo mediante vástagos susceptibles de introducirse en cualquier tipo de material de construcción o mediante cualquier otro sistema de fijación. La parte inferior del equipo deberá soportar los productos de limpieza que se utilicen normalmente en puertos para la limpieza de suelos.

Dicho sistema de anclaje será simétrico respecto a un plano vertical que pase por el eje de los paneles laterales. Una vez anclado al suelo, el arco podrá soportar una carga horizontal de 30 kg, aplicada a una altura de 1,20 metros sobre el suelo en cualquier punto de 'sus jambas laterales, de tal forma que no sufra deformaciones apreciables ni se desplace ni se vea alterado su funcionamiento / capacidad de detección.

Unidad de control.

La unidad de control del ADM no será accesible desde el exterior, será una unidad protegida y con acceso limitado únicamente a las personas autorizadas para su manejo.

Dichas unidades de control deberán ser intercambiables con las unidades de control de otros ADM del mismo modelo, facilitando de esta forma el mantenimiento de los mismos.

Tendrá un mando interruptor de conexión que instantáneamente ponga en funcionamiento el equipo y un indicador luminoso de funcionamiento («stand-by»).

Su arquitectura será la idónea para un mantenimiento muy sencillo, con elementos de fácil sustitución.

Sus circuitos procesadores y demás componentes estarán debidamente protegidos y estabilizados contra variaciones de tensión de la Red.

Controles:

El Arco Detector de Metales tendrá controles para determinar y fijar el nivel de seguridad requerido así como para regular el volumen de la alarma sonora de detección de objeto sospechoso.

Los controles permitirán fácilmente conocer, o indicar, y fijar la situación correspondiente al punto de funcionamiento.

El control de sensibilidad y el de nivel de detección deben estar protegidos contra manipulaciones indebidas.

Programación.

Será posible programar el ADM, dentro de valores predeterminados de los parámetros fundamentales, siendo preferible que esto pueda realizarse, sin necesidad de acceder a la unidad de control, mediante una operación sencilla, La re-programación será igualmente sencilla requiriéndose tan solo el conocimiento de la clave de acceso..

La conmutación de uno a otro programa debe ser lo más sencilla posible y deberá poder realizarse por la persona autorizada para ello tanto a través de la unidad de control como a través del Sistema de Gestión Centralizado.

Repuestos.

Los materiales a emplear por el titular de la licencia serán SIEMPRE repuestos originales de la firma fabricante de los equipos.

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

ANEXO IV

Gestión de los accesos de pasajeros y vehículos a las zonas restringidas de embarque en las líneas marítimas regulares Algeciras-Ceuta y Algeciras-Tánger MED

1. Descripción del servicio y funciones.

Este servicio tiene por objeto la gestión de los accesos de pasajeros y vehículos a las zonas restringidas de embarque en las líneas Algeciras-Ceuta y Algeciras-Tánger Med, a través de la lectura de las tarjetas de embarque por medios electrónicos, para garantizar que los pasajeros y vehículos que acceden a dichas zonas tengan una tarjeta de embarque válida.

Todas las tarjetas de embarque generadas por las compañías navieras serán nominales, obtenidas a partir de los datos contenidos en el correspondiente billete, y deberán incluir impreso un código QR, PDF o cualquier otro código bidimensional que permita comprobar la validez de las mismas y permitir el acceso a zonas restringidas. Toda compañía naviera cuyas tarjetas de embarque no sean generadas por medios electrónicos o no contengan los datos especificados en este documento será considerada responsable de cualquier perjuicio derivado de dicha situación, y podría implicar la denegación del acceso del pasajero o vehículo a las zonas restringidas de embarque.

Para la prestación del servicio de gestión de accesos se seguirá en todo momento el procedimiento establecido en las instrucciones operativas aprobadas por la Autoridad Portuaria para tal fin.

2. Condiciones de prestación del servicio.

Medios materiales:

Para la gestión de los accesos de los pasajeros y vehículos a las zonas restringidas de embarque, el prestador del servicio deberá mantener en todo momento a disposición del servicio 12 lectores ópticos PDA operativos, destinados a comprobar si las tarjetas de embarque con las que se pretenda acceder a dichas zonas restringidas son válidas, en función de la fecha, hora y embarques abiertos en cada momento.

Horario del servicio y personal prestador:

Este servicio será prestado durante las 24 horas del día, con el siguiente personal mínimo:

Temporada baja:

		Servicio pasajeros	Servicio vehículos	Número de trabajadores
Algeciras-Ceuta.	Mañana.	De 6:00 a 14:00 h.	De 6:00 a 14:00 h.	2
	Tarde.	De 14:00 a 22:00 h.	De 14:00 a 22:00 h.	2
	Noche.	De 22:00 a 6:00 h.	De 22:00 a 6:00 h.	1
Algeciras-Tánger MED.	Mañana.	De 6:00 a 14:00 h.	De 6:00 a 14:00 h.	4
	Tarde.	De 14:00 a 22:00 h.	De 14:00 a 22:00 h.	4
	Noche.	De 22:00 a 6:00 h.	De 22:00 a 6:00 h.	2

Temporada alta:

		Servicio pasajeros	Servicio vehículos	Número de trabajadores
Algeciras-Ceuta.	Mañana.	De 6:00 a 14:00 h.	De 6:00 a 14:00 h.	4
	Tarde.	De 14:00 a 22:00 h.	De 14:00 a 22:00 h.	4
	Noche.	De 22:00 a 6:00 h.	De 22:00 a 6:00 h.	2
Algeciras-Tánger MED.	Mañana.	De 6:00 a 14:00 h.	De 6:00 a 14:00 h.	4
	Tarde.	De 14:00 a 22:00 h.	De 14:00 a 22:00 h.	4
	Noche.	De 22:00 a 6:00 h.	De 22:00 a 6:00 h.	2

Se entenderá por temporada alta Semana Santa, OPE y Navidad.

Todo el personal deberá ir uniformado portando distintivo del titular de la licencia y acreditación de la APBA y será provisto del equipamiento de protección individual necesario para garantizar su seguridad personal.

ANEXO V

Servicio de verificación de billetes en los accesos de vehículos a las áreas de preembarque con destino a Ceuta y a Tánger MED en el Puerto Bahía de Algeciras

1. Descripción del servicio y funciones.

Este servicio tiene por objeto la comprobación, en el acceso a las áreas de preembarque previas a los módulos «check-in» de navieras con destino a Ceuta y Tánger Med, que los vehículos dispongan de billetes de manera que, si estos reúnen las condiciones necesarias, los vehículos sean conducidos a la zona de preembarque o de canje de la naviera correspondiente y, en el caso de que se detectara alguna anomalía o el vehículo accediera sin billete, dirigir el mismo hacia el área de venta de billetes en la Terminal de Pasajeros y Área Comercial de la Estación Marítima de Algeciras.

En todo momento, se seguirán las instrucciones dadas por la APBA para garantizar el normal desarrollo de los embarques y un efectivo cumplimiento de los servicios a prestar.

Para el seguimiento del servicio, el titular de la licencia realizará un reporte semanal con indicación de las incidencias y novedades del servicio.

2. Condiciones de prestación del servicio.

Medios materiales:

Para la prestación de estos servicios, la APBA facilitará la utilización de dos módulos, uno en el área de Ceuta y otro en el área de Tánger, siendo por cuenta del titular de la licencia el mantenimiento y limpieza de estas instalaciones.

El titular de la licencia deberá aportar los siguientes medios materiales:

Dos teléfonos móviles.

Dos ordenadores portátiles para el registro diario de incidencias y novedades.

Conexión a internet en módulos.

Plano para ser entregado a los vehículos sin billete o billete incorrecto con indicación del camino hacia el área de venta de billetes.

Tarjetas identificativas para clasificación de los vehículos por navieras.

Horario del servicio y personal prestador:

Este servicio será prestado durante las 24 horas del día, por un operador para cada uno de los destinos (Ceuta y Tánger med).

		Horario	Número de trabajadores
Algeciras-Ceuta.	Mañana.	De 6:00 a 14:00 horas.	1
	Tarde.	De 14:00 a 22:00 horas.	1
	Noche.	De 22:00 a 06:00 horas.	1
Algeciras-Tánger MED.	Mañana.	De 6:00 a 14:00 horas.	1
	Tarde.	De 14:00 a 22:00 horas.	1
	Noche.	De 22:00 a 06:00 horas.	1

Todo el personal deberá ir uniformado portando distintivo del titular de la licencia y acreditación de la APBA y será provisto del equipamiento de protección individual necesario para garantizar su seguridad personal.

ANEXO VI

Servicio de ordenación de zonas de preembarque y embarque

1. Descripción del servicio y funciones.

Este servicio tiene por objeto la gestión y ordenación de las zonas de preembarque (Galera) y de embarque (Schengen) asignadas a las compañías navieras de la línea marítima Algeciras-Tánger MED, en las siguientes condiciones:

Se disponen dos zonas diferenciadas para cada naviera, una de preembarque ubicada en espacios anteriores a los módulos de control de pasaportes y de «check-in» de tarjetas de embarque, y otra de embarque situada en el espacio Schengen.

El personal dispuesto por el titular de la licencia deberá indicar a los conductores de los vehículos de turismo el acceso a su zona, ordenar la disposición del vehículo en la parcela y permitir la salida de los vehículos ordenadamente hacia el buque en el momento que se establezca.

El titular de la licencia deberá proceder a la ordenación de los espacios de forma que no interfiera en el tráfico de vehículos general que se disponga a embarcar/desembarcar en otras zonas asignadas.

2. Condiciones de prestación del servicio.

Horario del servicio:

El servicio de ordenación de vehículos se prestará de lunes a domingos, durante las 24 horas del día, que se cubrirán mediante turnos de mañana, tarde y noche.

Personal prestador del servicio:

Para la gestión, ordenación y control de las zonas de preembarque (Galera), el titular de la licencia deberá disponer el personal mínimo necesario para realizar dichas funciones, que estará formado al menos por dos personas por turno en temporada baja y ocho personas por turno en temporada alta (Semana Santa, OPE y Navidad).

Para la gestión, ordenación y control de las zonas de embarque (Schengen), el titular de la licencia deberá disponer el personal mínimo necesario para realizar dichas funciones, que estará formado al menos por dos personas por turno en temporada baja y seis personas por turno en temporada alta (Semana Santa, OPE y Navidad).

Dicho personal se organizará en tres turnos de trabajo, mañana, tarde y noche.

Temporada baja		Horario	Número de trabajadores
Preembarque.	Mañana.	De 6:00 a 14:00 horas.	2
	Tarde.	De 14:00 a 22:00 horas.	2
	Noche.	De 22:00 a 06:00 horas.	2
Embarque.	Mañana.	De 6:00 a 14:00 horas.	2
	Tarde.	De 14:00 a 22:00 horas.	2
	Noche.	De 22:00 a 06:00 horas.	2

Temporada alta		Horario	Número de trabajadores
Preembarque.	Mañana.	De 6:00 a 14:00 horas.	8
	Tarde.	De 14:00 a 22:00 horas.	8
	Noche.	De 22:00 a 06:00 horas.	8
Embarque.	Mañana.	De 6:00 a 14:00 horas.	6
	Tarde.	De 14:00 a 22:00 horas.	6
	Noche.	De 22:00 a 06:00 horas.	6

Todo el personal deberá ir uniformado portando distintivo del titular de la licencia y acreditación de la APBA y será provisto del equipamiento de protección individual necesario para garantizar su seguridad personal.

ANEXO VII

Servicio de mantenimiento, distribución y control de carros portaequipajes, asistencia para el traslado de equipaje y atención a personas con movilidad reducida

1. Descripción del servicio y funciones.

El servicio a prestar comprende la distribución de un número aproximado de trescientos (300) carros portaequipajes, según las necesidades y temporalidad del tráfico de pasajeros, entre los distintos atraques de buques y salas de embarque y desembarque de pasajeros con destino Ceuta y Tanger MED, para que siempre estén a disposición de los pasajeros, prestando especial cuidado de que se mantengan en debido orden y no causen molestias a los usuarios y pasajeros.

El licenciario podrá aumentar el número de carros portaequipajes si lo considera adecuado para mejorar el servicio al pasajero.

Además de lo anterior, deberán desarrollarse las siguientes funciones:

Limpieza y mantenimiento de los carros portaequipajes en perfecto estado de funcionamiento, incluyendo pequeños arreglos y reparaciones.

Rearme de pasillos rodantes y escaleras mecánicas contiguas a los embarques.

Aviso al Servicio de Información cuando se produzcan averías de pasillo rodantes, escaleras y ascensores.

Atención a personas mayores, discapacitadas o con movilidad reducida.

Asistencia para el traslado de equipaje.

Prestación de ayuda a los pasajeros en caso de avería de los medios mecánicos.

En caso necesario, reconducción de los pasajeros, indicándoles e incluso acompañándoles hacia el correcto itinerario.

Colocación de avisos de averías, peligro, etc. cuando sea necesario.

Velar por las instalaciones, dando aviso a la APBA de cualquier incidencia.

El titular de la licencia no podrá cobrar tarifa alguna por la prestación de estos servicios y será responsable del mantenimiento y custodia de los carros portaequipajes.

2. Condiciones de prestación del servicio.

Horario del servicio:

El horario que, como mínimo, deberá cumplirse durante todos los días de la semana será:

Turno de mañana: de 7:00 h a 15:00 h.

Turno de tarde: de 15:00 h a 23:00 h.

Personal prestador del servicio:

El titular de la licencia asignará al servicio el personal suficiente e idóneo, con un mínimo de dos trabajadores por turno más un operador de refuerzo durante cuatro horas por la mañana y cuatro horas por la tarde.

		Horario	Número de trabajadores
Turnos.	Mañana.	De 7:00 a 15:00 horas.	2 + refuerzo (4 h).
	Tarde.	De 15:00 a 23:00 horas.	2 + refuerzo (4 h).

No obstante lo anterior, durante la temporada alta (entendiendo como tal la Semana Santa, OPE y Navidad) se añadirá un tercer turno de 23:00 horas a 7:00 horas con un mínimo de dos trabajadores.

Todo el personal deberá ir uniformado e identificado adecuadamente. Del desaseo, falta de decoro en el vestir y comportamiento de sus empleados, será responsable el titular de la licencia.

ANEXO VIII

Titulación de los medios humanos

Puesto	Titulación
Gerente del Servicio.	Titulación Universitaria.
Coordinador del Servicio.	Diplomatura, Ingeniería Técnica o Formación Profesional Grado Superior.
Servicio de Inspección y Control de Seguridad.	ESO, Formación Profesional Grado Medio.
Servicio de Información.	Diplomatura, Ingeniería Técnica o Formación Profesional Grado Superior.
Servicio de Control de Tarjetas de Embarque.	ESO, Formación Profesional Grado Medio.
Servicio de Verificación de Billetes.	ESO, Formación Profesional Grado Medio.
Servicio de Ordenación de zonas de preembarque y embarque.	ESO, Formación Profesional Grado Medio.
Servicio de Carros Portaequipajes.	ESO, Formación Profesional Grado Medio.