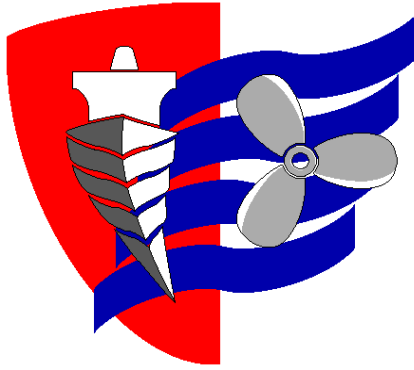


ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA

UNIVERSIDAD DE CANTABRIA



Trabajo Fin de Grado

LA FIGURA DEL CONSIGNATARIO DE BUQUES

THE FIGURE OF THE SHIP AGENT

Para acceder al Título de Grado en
**INGENIERÍA NÁUTICA Y TRANSPORTE
MARÍTIMO**

Autor: José García
Sánchez

Director: Manuel Ángel Andrés Roiz

JULIO - 2025

Índice

Resumen	4
Abstract.....	5
1 Introducción.....	6
2 Antecedentes	7
2.1 Mundo antiguo.....	7
2.2 Edad Media	12
2.3 Era de exploración.....	13
3 Planteamiento el problema.....	16
3.1 Actualidad.....	16
3.2 Objetivos.....	16
3.3 Abreviaturas y definiciones.....	17
4 Resultados y discusión.....	19
4.1 Agente consignatario	19
4.1.1 Historia	19
4.1.2 Concepto jurídico.....	20
4.1.3 Legislación aplicada	21
4.1.4 Ley de navegación marítima	29
4.1.5 Derecho portuario.....	30
4.1.6 Funciones que realiza en puerto	35
4.2 Diferencias entre línea regular y línea tramp	39
4.3 Caso práctico de consignación puerto de Alicante	41
4.4 Lugar que ocupa en el comercio marítimo.....	49
5 Conclusiones.....	51
Bibliografía	52
Anexos.....	LIV
Anexo I ejemplo de documentos Capítulo 4.3	LIV
Aviso de responsabilidad:.....	LXIV

Índice de ilustraciones

Ilustración 1: Modelo de embarcación egipcia.	7
Ilustración 2: Rutas comerciales del antiguo Egipto.....	8
Ilustración 3: Mapa de la influencia fenicia y griega sobre el mediterráneo. .	10
Ilustración 4: Principales rutas comerciales en el Imperio Romano.	11
Ilustración 5: Principales rutas comerciales durante la Edad Media.	13
Ilustración 6: Principales rutas españolas en el siglo XVI.	14
Ilustración 7: MV WEGA	41

Resumen

Este es un trabajo el cual intenta responde a la pregunta que a lo largo del grado de Ingeniería Náutica y Transporte Marítimo nos ha podido surgir a los alumnos, ¿Cuál es la figura del consignatario? Para responder a esta pregunta indagamos alrededor de todo lo que esta figura abarca. Primero se da un repaso al comercio marítimo hasta la actualidad y tras esto se analiza la figura del consignatario viendo su historia, concepto jurídico, la legislación a la cual se puede ver aplicado y las funciones que este puede realizar en puerto, terminando con un ejemplo de consignación en el puerto de Alicante.

Palabras clave

- Consignatario.
- Contrato de consignación.
- Derecho portuario.
- Líneas regulares.
- Líneas Tramp.

Abstract

This paper tries to answer a question that may have arisen among students throughout the Degree in Nautical Engineering and Maritime Transport: What is the role of the ship agent?

To answer this question, we investigate all aspects surrounding this figure. First, we made a review of the evolution of maritime trade up to the present day. Then, we analyse the role of the ship agent in depth, covering its historical background, legal definition, applicable legislation, and the functions it performs in port, finishing with a practical example of ship agency at the Port of Alicante.

Keywords

- Consignee.
- Consignment contract.
- Port law.
- Regular lines.
- Tramp lines.

1 Introducción

El comercio internacional es una parte muy importante de la economía global, y como sabemos la gran parte de las mercancías que se comercian internacional mente son transportadas por el mar en buques comerciales. Teniendo en cuenta esto, este trabajo es un análisis de la función del consignatario de buque en la logística del comercio internacional.

El consignatario de buque es una figura que surgió por la necesidad de tener alguna figura, por parte de los armadores, a la cual delegar las funciones que se necesitan hacer en las escalas de los buques en puerto, ya sean simples funciones administrativas, tales como la declaración de mercancías, listas de tripulantes o avisos a las autoridades aduaneras; también pueden haber otro tipo de funciones de suministros al barco, ya sea avituallamientos, piezas de repuesto o realizar cambios de tripulantes; o incluso ocuparse de la venta, distribución o almacenaje de la mercancía transportada en el buque. Pero todo esto se verá más adelante.

Este trabajo está dividido en cinco capítulos contando como primero de ellos esta introducción.

Los dos siguientes capítulos son una aclaración sobre el comercio marítimo en los cuales se repasa primero su historia, se definen los objetivos y después se ven algunos conceptos claves del transporte marítimo actual.

En el cuarto capítulo se analiza ya en profundidad la figura del agente consignatario donde se verá su evolución desde que surgió hasta la actualidad, su definición jurídica, la legislación que se le aplica a esta figura, las funciones que realiza en puerto, un caso práctico de consignación en el puerto de Alicante e intentaremos situar esta figura en el comercio marítimo.

Por último, en el quinto capítulo encontramos las conclusiones de este trabajo de fin de grado.

2 Antecedentes

El comercio marítimo como lo conocemos hoy en día es el resultado de siglos de evolución constante debido a las necesidades comerciales y logísticas que hemos tenido que ir solventando a lo largo de nuestra historia.

2.1 Mundo antiguo

Se podría decir que una de las primeras civilizaciones en utilizar el agua como medio de transporte para llevar mercancías de un lugar a otro fue la egipcia, debido a que esta civilización se desarrolló alrededor del río Nilo y convirtieron este río en una autopista para poder llevar mercancías de la parte Sur de río a la parte Norte.

Se tiene registro de la utilización de embarcaciones para la navegación fluvial a través del Nilo de entre el 3500 y 3200 a.C.

Como pueden imaginar estas embarcaciones no eran gran cosa, estas solían ser pequeñas, no tenían quilla y sus métodos de propulsión solían ser la corriente del río cuando se dirigían al Norte y para ir contracorriente su medio principal eran los remeros.

Ilustración 1: Modelo de embarcación egipcia.



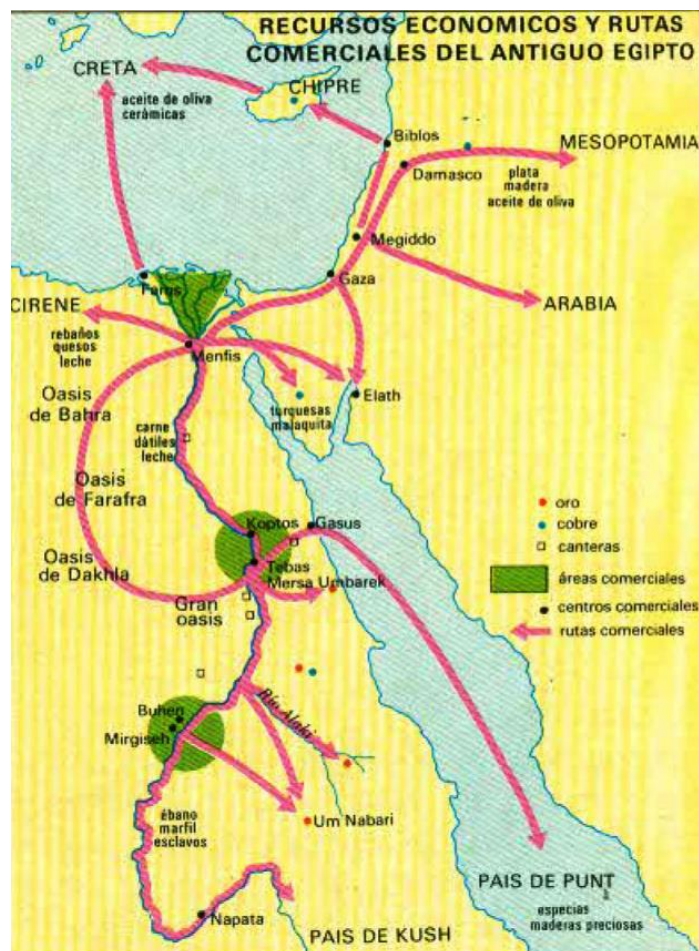
Fuente (La navegación egipcia, entre el Nilo y el mar, 2023)

Con el pasar de los años las embarcaciones fueron evolucionando y para facilitar ir contracorriente se añadieron velas para utilizar el viento como medio de propulsión.

A la vez que estas embarcaciones fluviales iban evolucionando con el pasar de los años crearon navíos más robustos para enfrentarse a un medio más agresivo como es el mar.

La navegación de los egipcios por mar fue en su gran parte costera debido a sus conocimientos sobre la navegación, pero conforme iban adquiriendo nuevos conocimientos fueron explorando más.

Ilustración 2: Rutas comerciales del antiguo Egipto.



Fuente (Los orígenes de Egipto desde el paleolítico superior hasta el final de la época predinástica, 8000-3000 a. De c., aproximadamente, s. f.)

Entre el 1550 y el 1069 a.C. se realizaron de las primeras expediciones en busca de rutas para comercializar, la más conocida es la que se realizó hacia el país de Punt, que se le coloca por la zona de meridional de Sudan o en la franja de Eritrea en Etiopía.

Otra de las antiguas civilizaciones de las que se tienen registros que utilizaron la navegación fluvial como medio para poder comerciar fue la mesopotámica, debido a que esta civilización se encuentra entre dos grandes ríos como son el Tigris y el Éufrates y utilizando estos ríos para establecer líneas comerciales y de desarrollo.

Se puede decir que los reyes del mar del mundo antiguo fueron los fenicios debido a que llevaron a cabo mejoras náuticas; tales como la invención de la quilla, el espolón y calafateado entre otros; las cuales les ayudaron a construir mejores barcos, los cuales eran dichos como los mejores de la época por todas las civilizaciones del mediterráneo, y estos les ayudaron a establecer rutas comerciales a través de todo el mediterráneo, llegando hasta la costa atlántica de África o incluso a las islas británicas.

Los fenicios establecieron sus rutas por el mediterráneo siguiendo corrientes y formando colonias en puntos estratégicos que conectaban todo el mar Mediterráneo, estas rutas las utilizaban en lo que ellos denominaban época de navegación la cual era entre finales de la primavera e inicios de otoño, ya que en esta época del año el tiempo es muy estable en la zona mediterránea.

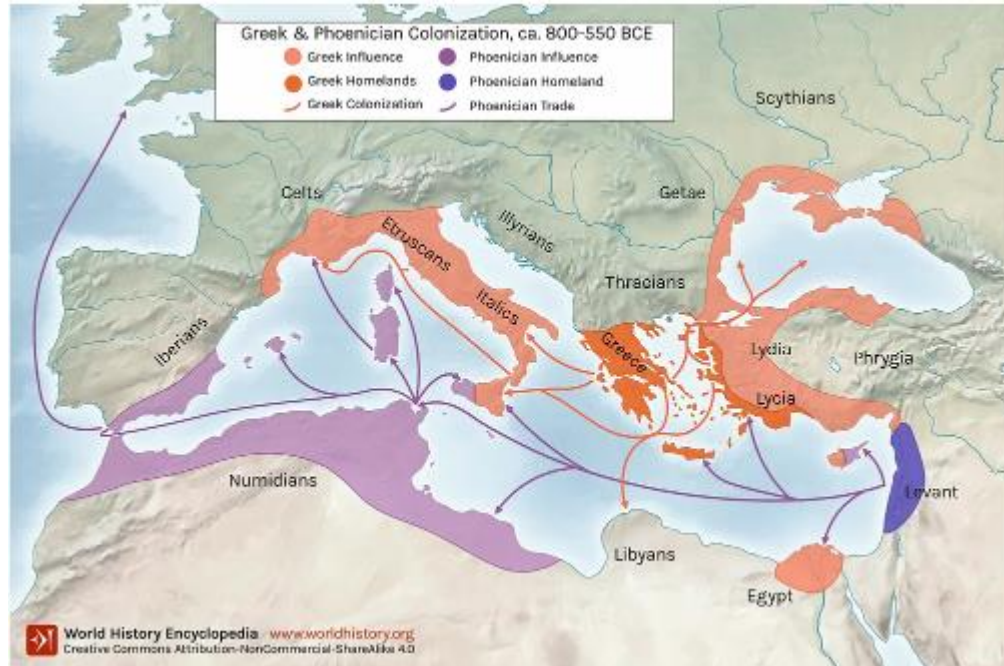
Antes se creía que los fenicios navegaban solo durante el día y que atracaban o fondeaban durante la noche, y que solo realizaban navegación cerca de la costa. Pero nuevos estudios dicen que navegaban durante todo el día y solo paraban por mal tiempo, esto era debido a que podían tomar referencias a tierra desde distancias lejanas debido a la geografía del mediterráneo donde hay muchas zonas costeras con montañas, y a que decidían tomar las rutas de menor distancia entre puntos estratégicos como podría ser desde la península ibérica hasta Ibiza.

Esto les ahorra tiempo y podían cruzar todo el mediterráneo en una sola época de navegación, unos 90 días aproximadamente. Los herederos directos de los Fenicios fueron los Cartagineses que dominaron el comercio por el mediterráneo hasta el final de las guerras púnicas donde los Romanos se hicieron con el control de este.

A la vez que los fenicios crearon sus rutas comerciales a través del mar mediterráneo los griegos, otra de las grandes civilizaciones del mundo

antiguo, creaba sus rutas comerciales por todo el mar Egeo y el mar Negro, aunque también se esparcieron por todo el mediterráneo creando colonias y rutas comerciales por toda Italia y el sur de Francia.

Ilustración 3: Mapa de la influencia fenicia y griega sobre el mediterráneo.



Fuente (Cartwright, s. f.)

Con el surgimiento del Imperio Romano y tras las guerras púnicas, los romanos establecieron su dominio en el mediterráneo, no solo por tierra sino también por mar, convirtiendo el mar mediterráneo en una gran oportunidad de desarrollo comercial entre distintos puntos de su territorio.

Roma beneficiándose de los conocimientos de las civilizaciones precedentes, mejoró sus navíos en los ya establecidos y les fue implementando las mejoras tecnológicas que iban surgiendo. Estas naves no solían superar los 40 metros de largo y estaban preparadas para la navegación costera; se utilizaban técnicas avanzadas como espigas y ensamblajes de madera, las velas solían ser cuadradas.

En cuanto a la navegación, estos siguieron utilizando la navegación costera como principal medio de navegación ya que estaba muy desarrollada y estos fueron construyendo más sitios de referencia para ayudar a los navegantes, pero poco a poco con la introducción de la orientación astronómica fueron alejándose más de tierra y realizando navegación de altura fuera de la vista.

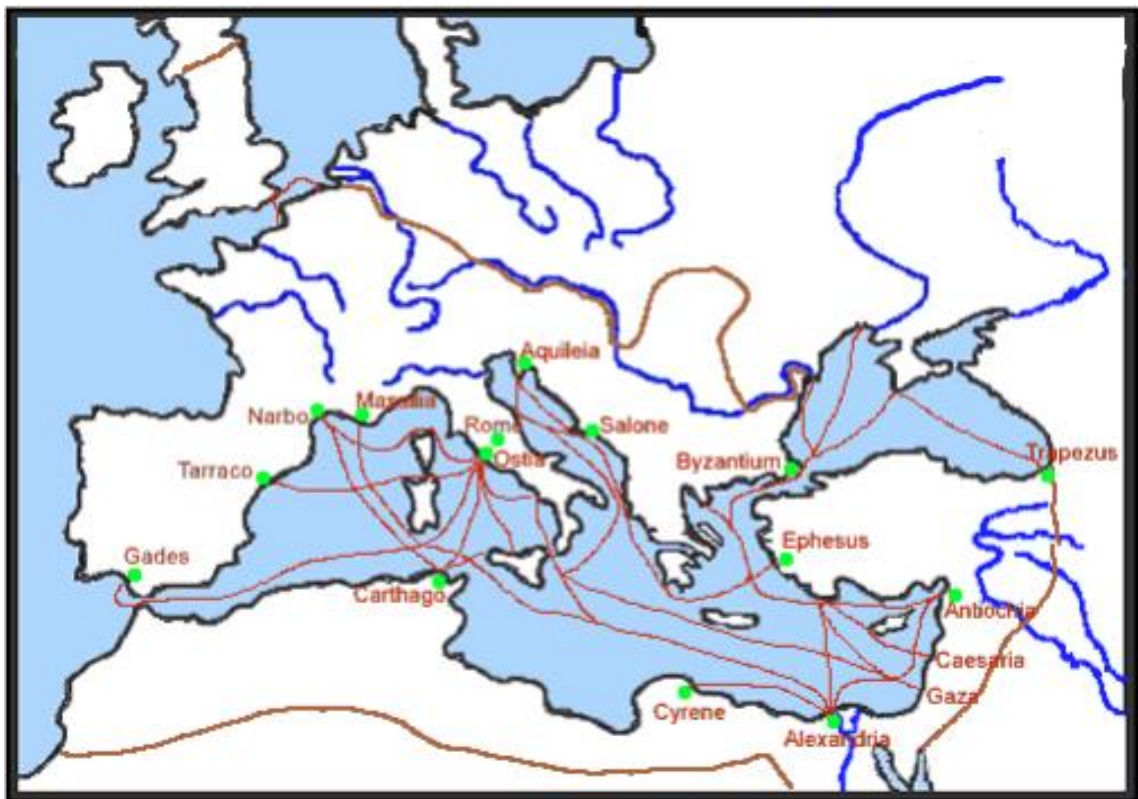
de tierra.

El mar fue el principal medio para el comercio en el Imperio Romano, estos trazaron grandes rutas entre los puertos más importantes, como podían ser los de Ostia, Cartago y Alejandría, y rutas secundarias para puertos más pequeños.

Aparte de en el mediterráneo existían rutas que iban hacia el Atlántico y el Indico. Con estos los Romanos crearon una red de transporte para el comercio que incluía transporte terrestre, fluvial y marítimo.

En cuanto, a sus puertos, aunque estuvieron pocos documentados, sabemos que fueron avanzados ya que utilizaban hormigones hidráulicos para construir puertos artificiales con infraestructura auxiliar como almacenes, diques o atarazanas.

Ilustración 4: Principales rutas comerciales en el Imperio Romano.



Fuente (Peris Boscá, s. f.)

2.2 Edad Media

Con la caída del Imperio Romano de Occidente y el comienzo de la edad media, el comercio marítimo fue evolucionando y adaptándose a las necesidades que cada civilización iba necesitando.

Dado a la gran amplitud de civilizaciones que fueron surgiendo el comercio internacional cada vez fue siendo más frecuente y empezando a tomar forma fuera del mediterráneo. En este apartado vamos a ver 2 civilizaciones que fueron importantes en distintas partes del mundo de la Edad Media.

El directo sucesor del dominio que el Imperio Roma había establecido en el mediterráneo fue el Imperio Bizantino. La superioridad Marítima que estos mantenían les permitió controlar el Mediterráneo oriental a lo largo de la edad media y a pesar de la piratería y conflictos con otros reinos consiguieron asentar sus rutas comerciales y expandirse hacia Asia mediante rutas que incluían ciudades en el Mar Negro como Trebisonda y que llevaban hasta el Mar Rojo.

Estos también crearon un código marítimo llamando “*Nomos Rhodion Nautikos*” que recopilaba normas sobre el comercio y navegación marítima, regulaba temas como reparto de fletes, préstamos marítimos, responsabilidades del armador, averías, sueldo de la tripulación, etc. Se desconoce su origen, ya que no se tiene constancia de este, pero fue incluido en colecciones legales bizantinas como los *Basílicos*.

Estos al haber heredado sus tradiciones marítimas de los romanos que a su vez la habían heredado de los griegos y fenicios, conservaron astilleros importantes como los de Ravena, Cartago o Siracusa, y también solo navegaban entre abril y septiembre evitando el mal tiempo.

Otra gran civilización, aunque en sus primeros siglos de formación ignoraron el mar y centraron su expansión en el ámbito marítimo, después de 2 siglos se convirtieron en una potencia naval que dominaba gran parte del mediterráneo y estableció rutas marítimas hacia China a través del océano Índico.

La civilización islámica puede ser como el puente de conocimiento entre Asia

y Europa, y también como una donde se realizaron grandes avances a la ciencia, en el ámbito marítimo no hay excepción. Los musulmanes aprendieron el uso de la aguja de marear, que es la versión predecesora de la brújula, e implementaron mejoras en la construcción de los navíos implementando el timón de codaste que mejoraba la maniobrabilidad de estos y difundieron la vela latina que permitía navegar con viento de costado.

Estos también desarrollaron las ciencias de la navegación, realizando cartografía náutica bastante precisa y desarrollando la navegación astronómica. Estos conocimientos influenciaron a posterior a los exploradores europeos que se beneficiaron de estos conocimientos e implementaciones para las futuras expediciones que cambiarían el mundo.

Ilustración 5: Principales rutas comerciales durante la Edad Media.



Fuente (Sanz, 2021)

2.3 Era de exploración

Con el descubrimiento de América y la posibilidad de establecer rutas comerciales de largas distancias, abrió las puertas de la expansión del comercio marítimo para ir acercándose a como lo conocemos hoy en día. En este apartado me gustaría comentar las rutas que diferentes países fueron estableciendo al crear colonias en diferentes partes del mundo y comerciar con ellas.

Una de las pioneras en establecer rutas comerciales estables con América fue España que al descubrir este nuevo continente en 1492 estableció rutas de comercio marítimo a partir del segundo viaje de Colón a América.

En este comienzo de era de exploración España junto con Portugal abarcaron todo el comercio mundial. Las rutas que se realizaban en todo el territorio español de la época eran variadas.

De la península Ibérica salían 3 rutas comerciales, la del Norte de Europa con puertos principales, Santander y Bilbao, las rutas mediterráneas con puertos en península como Valencia, Mallorca y Barcelona, y por último la ruta que salía de Cádiz o Sevilla e iban hacia América haciendo escala en las Islas Canarias.

Esta última ruta era la más importante de todas debido a las cantidades de regiones que se involucraban en este comercio, debido a que no solo participaban las regiones de Andalucía si no que toda la península mandaba o exportaba bienes de América.

En América se establecieron bases logísticas en los puertos de Veracruz, Cartagena, Nombre de Dios o la Habana. Con los años y los descubrimientos de Perú y Filipinas, se establecieron rutas que iban desde América hasta Asia ampliando el comercio hasta estas regiones y así estableciendo rutas comerciales por todo el mundo.

Ilustración 6: Principales rutas españolas en el siglo XVI.



Fuente (Las primeras rutas comerciales entre Europa y Asia en el siglo XV, 2024)

Por otro lado, a principios de esta era Portugal optó por establecer rutas comerciales, esto también se debe al Tratado de Tordesillas donde España y Portugal establecen límites territoriales en el Nuevo Mundo y Asia.

Por lo cual Portugal en esta era establece rutas comerciales con su parte de América (lo que es la actual Brasil) y explora las costas de África estableciendo colonias y llegando a Asia por el Índico, estableciendo sus rutas comerciales principales hacia Asia a través del sur de África y el Índico.

Países Bajos se independizaron de España en 1581 y tras esto, y debido a su deseo de expansión comercial y colonial, crearon la Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales y Occidentales para cubrir estas necesidades.

Los neerlandeses introdujeron mejoras para los instrumentos de navegación, siendo por muchos años los mejores cartógrafos del mundo e implementando sistemas financieros modernos los cuales ayudaban a establecer negocios.

En cuanto a sus rutas comerciales, establecían todo tipo de ellas por todo el mundo, debido a que mandaban expediciones hacia todo el mundo en busca de mercancías raras para traer a Europa.

Estos llegaron a través del estrecho de Malaca a todo el pacífico estableciendo colonias en Australia e incluso llegando a China, aunque estos establecían más expediciones marítimas para recolectar productos raros y volver a Europa.

Por último, en este apartado, hablar de Imperio británico que dominó el comercio marítimo después de la caída y la pérdida de las colonias establecidas por Portugal y España.

Los británicos establecieron rutas y colonias por todo el mundo. En América, hasta la independencia de Estados Unidos y en África y Asia hasta mitad del siglo XX. Estos iniciaron sus exploraciones marítimas para rivalizar tanto con la hegemonía comercial con América de España y Portugal, tanto para apoderarse del comercio de opio y seda que venía desde Asia.

3 PLANTEAMIENTO EL PROBLEMA

3.1 Actualidad

Como sabemos actualmente el comercio marítimo es clave para la economía mundial debido a que más del 80% (*Transporte marítimo*, 2025) de las mercancías se mueven por esta vía. Sabemos también que el comercio marítimo ha sido clave a lo largo de los años para desarrollar la actividad económica de una nación, ahora no es diferente, debido a que tener una industria marítima ayuda al desarrollo de los países.

Pero ¿cómo hemos llegado a esta situación?, pues como hemos ido viendo en los puntos anteriores a lo largo de la historia el comercio marítimo ha ido creciendo poco a poco hasta como lo conocemos hoy en día.

Aunque tiempo atrás como hemos podido ver, el comercio se resumía a establecer una colonia y comercializar con sus productos, pero hoy en día sabemos que comercializamos unos países con otros estableciendo relaciones internacionales para llegar a acuerdos comerciales.

Una contribución importante para llegar a donde estamos, han sido los avances tecnológicos que hemos ido adquiriendo e implementando, debido a que a principios del siglo XX el comercio marítimo estaba en expansión, pero en comparación ahora los buques no llevaban las cantidades de mercancías que se pueden llevar ahora.

También ayudó la mejora de las rutas marítimas estableciendo rutas las cuales seguir para agilizar los viajes para los buques y a esto también ayuda las aperturas de los canales de Panamá y Suez los cuales facilitan las rutas marítimas teniendo que evitar dar la vuelta a continentes enteros.

3.2 Objetivos

- El primer objetivo es analizar la evolución de la navegación a través de la historia y cómo los distintos avances influyeron en el comercio marítimo.
- El segundo objetivo es identificar la normativa que regula la figura del

agente consignatario.

- El tercer objetivo es identificar las diferentes facetas del agente consignatario en su adaptación a las distintas necesidades operativas, a través de un análisis jurídico, legislativo y funcional.
- El cuarto objetivo es analizar la gestión de las escalas portuarias, a través de un caso práctico, para lograr operativas seguras, rápidas y eficientes.

3.3 Abreviaturas y definiciones

- **LNM:** Ley 14/2014 de 24 de julio de Navegación Marítima
- **TRLPEMM:** Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante (aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre)
- **CCo.:** Código de Comercio aprobado por el Real Decreto de 22 de agosto de 1885)
- **LCA.:** Ley 12/1992, 27 de mayo, sobre contrato de agencia
- **LTMM:** Ley de Transporte Marítimo de Mercancías de 22 de diciembre de 1949 (actualmente derogado)
- **CC:** Código Civil español aprobado por el Real Decreto de 24 de julio de 1889
- **LCTTM:** Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato Terrestre de Mercancías
- **Reglas Haya-Visby:** Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque de 1924
- **MMPP:** Mercancías Peligrosas
- **DGD:** Dangerous Good Declaration
- **IMDG:** Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas
- **Aduana:** Organismo público establecido en las fronteras de España

encargada de controlar la entrada y salida de mercancías del país, y de cobrar las tasas pertinentes de estas.

- **Armador:** Persona que siendo o no dueña de un buque, lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad.
- **Fletador:** es quien contrata el transporte de una mercancía, siendo el cargador o receptor de esta.
- **Cargador:** Persona que dueño de la mercancía, la carga en un medio de transporte para ser vendida a otro.
- **Receptor:** Quien recibe la mercancía en un contrato de comercio.
- **Conocimiento de embarque:** es un recibo que demuestra el embarque de la mercancía en el buque pudiendo ser firmado por el cargador, capitán o agente del cargador y que es entregado al receptor de la mercancía para poder reclamarse dueño de esta.
- **Autoridad portuaria:** organismo público responsable de ofrecer servicios generales, así como gestionar y controlar los servicios portuarios que logren desarrollar condiciones óptimas de eficiencia, economía, productividad y seguridad.
- **Capitanía Marítima:** organismos públicos responsables de controlar y vigilar las zonas de navegación marítima de sus regiones. Aparte también son responsables de la organización de registro y control de la flota civil.

4 RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1 Agente consignatario

El agente consignatario es una figura clave en la logística del transporte marítimo debido a su gran papel en la estancia de los buques en puerto, ya que es el responsable de garantizar los intereses en puerto del armador/fletador del buque, de garantizar la correcta escala del buque y de realizar todas las funciones que se verán a continuación.

4.1.1 Historia

Antes de estudiar la figura del consignatario en estos días, repasemos su origen. Aunque no se tiene muy claro la fecha donde apareció esta figura, se supone que esta figura empezó a surgir en el siglo XIV.

En esos años el que realizaba todas las gestiones administrativas y comerciales en puerto era el capitán del buque. Esto generaba retrasos, tanto de tiempo como monetario debido a que el buque no podía partir hasta que todos estas gestiones estuvieran finalizadas, debido a que el capitán tenía que quedarse en puerto hasta que finalizara todas estas gestiones.

Por ello, esta figura surge inicialmente como apoyo al capitán en puerto para agilizar todas estas tareas y que el buque estuviera el menor tiempo en puerto posible.

Conforme esta figura se iba estableciendo más y más, empezó a asumir tareas administrativas y comerciales en representación del armador en puerto. Con la mejora de la navegación (introducción de los buques a vapor, mejora de su construcción...) los tiempos de esta cada vez se iban reduciendo más y este sector empezaba a ser uno donde reducir los tiempos de todo al máximo posible es prioritario, ya que se quiere que el buque no este parado, ya sea en puerto o en la mar. Por lo que, a la vez que se redujeron los tiempos de navegación, el consignatario emerge como protagonista en puerto recogiendo las funciones administrativas en su total y realizándolas él para agilizar los tiempos en puerto.

En España, encontramos a esta figura en un texto legal por primera vez en el CCo. En artículos como el 113, 578, 610 y 611, aunque muchos de estos artículos se encuentran actualmente derogados.

Quiero recalcar que en el artículo 611 se refiere a los 2 tipos de consignatarios que encontramos en este sector, el consignatario de la carga y el consignatario de buque.

La diferencia entre estos dos es que el consignatario de la carga es la persona que en un contrato de transporte ha sido nominado como receptor de esta.

En el resto de los artículos se define al consignatario como la persona, que, en puerto, se ocupa por parte del naviero de realizar todas las operaciones relacionadas con el transporte marítimo, incluyendo la gestión de descarga de mercancías y la entrega de estas a sus destinatarios o representantes.

4.1.2 Concepto jurídico

Actualmente, el consignatario es, según el artículo 259 del TRLPEMM, *“la persona física o jurídica que actúa en nombre y representación del naviero o del propietario del buque”*.

En cuanto a sus regulaciones las podemos encontrar en los artículos 319 al 324 de la LNM donde encontramos el concepto de este, el régimen al que está sometido y varias tareas que debe realizar, como la firma de los conocimientos de embarque por cuenta del armador o naviero; las responsabilidades que, tiene cuando se producen daños en la mercancía, donde este no tiene responsabilidades ante los destinatarios pero si ante el armador o naviero si los daños son provocados por cuenta propia; o cuando asume las tareas de manipulación en puerto ya que se le aplican las mismas normas que a todo el mundo que manipule mercancías; y por último, las responsabilidades que obtiene cuando el consignatario actúe como transitario a todas las obligaciones que ya tiene se le sumaran las prestaciones complementarias concretamente asumidas.

Por lo dicho anteriormente, el consignatario es la persona que queda sujeta directamente frente a las Autoridades Portuarias y Marítimas con respecto al

pago de las tasas o gastos relacionados con la estancia del buque en puerto, según los Pliegos de Prescripciones Particulares aprobados por la Autoridad Portuaria correspondiente (artículo 113 LNM).

Remarcar que en caso de no existir consignatario todas estas obligaciones y responsabilidades recaen sobre el capitán de buque, aunque existe una obligación con carácter solidaria por parte del naviero del buque.

También recoge el derecho del consignatario de renunciar unilateralmente al contrato que lo une a su naviero, pero deberá comunicar esa renuncia tanto a la Autoridad Portuaria como a la Capitanía Marítima y pagar las deudas pendientes del buque en cuestión por su estancia en el puerto.

En caso a la relación de contrato entre el consignatario y su principal, existen dos casos que se pueden dar, uno cuando sea ocasional su contratación para el servicio de consignación o cuando esta sea continua.

En caso de que sea ocasional, este contrato se regirá por las normas relativas al contrato de comisión mercantil (aplicación de los artículos 244-302 del CCo.).

Cuando las contrataciones sean continuas, dichas contrataciones se verán aplicadas por el régimen jurídico de los contratos de agencia (aplicación de la LCA).

4.1.3 Legislación aplicada

En este capítulo se analiza la figura del consignatario, en los diferentes tipos de contrato que se le aplican a la hora de la contratación de estos servicios, en la Ley de Navegación Marítima y en el Derecho Portuario.

4.1.3.1 Contratos

Dependiendo de las actividades que realice el consignatario en puerto y la persistencia de las contrataciones por parte del armador o naviero, el consignatario se ve sometido a distintos marcos normativos que le atribuyen distintas obligaciones, derechos y responsabilidades.

4.1.3.1.1 CONTRATO DE AGENCIA (LCA)

Esta ley se le aplica al consignatario cuando este y el naviero tienen una relación de contratación estable y continuada a lo largo del tiempo, por lo que este actúa como representante del naviero en puerto sobre sus buques con una frecuencia razonable.

Por la parte del consignatario este está obligado a:

- Actuar de buena fe, velando por los intereses del naviero.
- Deberá comunicar toda la información relevante para la buena gestión de los actos u operaciones que se vayan a realizar y deberá realizar las tareas que se le hayan sido encomendadas por parte del naviero, pero, aunque este deba realizar estas tareas remarcar que el consignatario siempre será independiente.
- También deberá recibir informes o reclamaciones en nombre del naviero de los bienes vendidos o de los servicios prestados.
- El consignatario puede desarrollar su actividad profesional con otros navieros, salvo pacto contrario, pero deberá llevar contabilidades separadas.

Hay que destacar que el consignatario solo necesitara consentimiento del naviero para ejercer su actividad profesional con otro naviero cuando esta actividad sea igual o análoga en su naturaleza y concurrentes o competitivos.

En cuanto a los derechos del consignatario reflejados en este contrato:

- Tenemos en primer lugar el derecho de retribución. Estas retribuciones podrán consistir en cantidades fijas, en cantidades variables en función de los actos promovidos (comisiones) o una combinación entre ambas. Según los artículos 12 y 13 de la LCA el consignatario tendrá derecho a comisión cuando: durante la vigencia del contrato de agencia, que el acto u operación de comercio haya concluido como consecuencia de la intervención profesional del agente o con una persona la cual el agente hubiera promovido, cuando el agente tuviera la exclusividad por una zona geográfica o para un grupo determinado de personas; cuando la vigencia del contrato de agencia haya concluido, tendrá derecho a

comisión cuando el acto u operación se daban principalmente a la actividad desarrollada por el agente durante la vigencia del contrato (cuando el acto hubiera concluido antes de los 3 meses).

- En segundo lugar, tenemos el derecho de información del consignatario que expone el derecho de este de exigir la contabilidad del naviero en los casos necesarios y ser proporcionado de las informaciones que disponga el naviero y que sean necesarias para verificar su cuantía.
- El tercer derecho que contempla esta ley es el derecho de indemnización por extinción del contrato, esta indemnización tiene carácter de resarcimiento por el perjuicio que sufre el consignatario por la ruptura del contrato. Tiene dos tipos de indemnización por clientela (cuando el consignatario haya aumentado la clientela del naviero) y por daños y perjuicios (cuando el naviero rompe el contrato de forma unilateral, este solo se podrá reclamar en un periodo de un año, después caducará).
- Por último, existe el derecho de exención de responsabilidad, que expone que no existirán indemnizaciones por daños y perjuicios en los siguientes casos: "a) Cuando el naviero hubiese extinguido el contrato por causa de incumplimiento de las obligaciones legal o contractualmente establecidas a cargo del agente. b) Cuando el agente hubiese denunciado el contrato, salvo que la denuncia tuviera como causa circunstancias imputables al naviero, o se fundara en la edad, la invalidez o la enfermedad del agente y no pudiera exigírsele razonablemente la continuidad de sus actividades. c) Cuando, con el consentimiento del naviero, el agente hubiese cedido a un tercero los derechos y las obligaciones de que era titular en virtud del contrato de agencia." Según el artículo 30 de la LCA.

En cuanto a las obligaciones por parte del naviero están:

- La actuación de buena fe, proporcionando con antelación suficiente y en cantidad apropiada todos los documentos necesarios para que se ejercite su actividad profesional.
- Dar toda la información para que el consignatario pueda cumplir con el

contrato de agencia.

- Satisfacer la remuneración pactada, dentro de un plazo de 15 días y notificando al consignatario sobre la aceptación o rechazo de dicha operación.

El contrato podrá acabar por las siguientes causas:

- Por el transcurso del tiempo pactado, por denuncia unilateral de alguna de las dos partes.
- Por incumplimiento parcial o total de las obligaciones pactadas.
- Por declaración de concurso de acreedores.
- Por muerto o declaración de fallecimiento del consignatario.

4.1.3.1.2 CONTRATO BAJO REGIMEN JURIDICO DE LA COMISION MERCANTIL (CCo.)

Este caso se aplica cuando la situación es contraria a la anterior, en vez de ser regular, la contratación es muy ocasional o puntual. Remarcar que en este contrato se denominan al naviero como comitente y al consignatario como comisionista, esto se hace para que se distinga la figura de mandatario (recogida en el CC) y el comisionista, que se diferencian en que un mandatario contrata por cuenta de otro y en su nombre, y el comisionista lo hace por cuenta ajena son dar a conocer a su comitente.

Analizando a las dos partes, tenemos las obligaciones del consignatario:

- Debe realizar todas las tareas encomendadas por el naviero sin poder delegarlas sin el consentimiento de este. Si podrá emplear a sus dependientes en las operaciones subalternas, pero siempre bajo su responsabilidad. Deberá también realizar las tareas tal y como se lo indica el naviero y notificarle a este con las noticias que se dispongan y sean de interés al naviero, en caso de problemas no previstos, el consignatario deberá contactar con el naviero y en caso de no ser posible deberá proceder con la mayor cautela posible como si se tratase de su negocio.
- Tiene la obligación de dar cuenta al naviero de las operaciones y abonarle lo recibido de las operaciones teniendo en cuenta de que si

se producen costes por realizar operaciones no contempladas en el contrato el consignatario correrá con los posibles perjuicios creados.

- Correrá con los riesgos de las operaciones bajo su mando respecto a las mercancías, pero en caso de averías o deterioros de estas, si lo notifica al naviero, será quitado de dicha responsabilidad.
- No podrá contratar a otras personas para sí mismo sin la autorización previa de su naviero.

En cuanto a los derechos que se le otorgan al consignatario:

- Tiene el derecho de reusar un encargo de su naviero, siempre y cuando sea de manera rápida y precisa, en este caso el consignatario deberá resguardar la carga hasta que el naviero adjudique un nuevo consignatario o un Juez o Tribunal se haga cargo de esta.
- Tiene derecho a retener los poderes otorgados por el naviero hasta que se le reembolsen sus anticipaciones, gastos y derechos de comisión.

En cuanto a las obligaciones de naviero encontramos:

- El deber de pagar al consignatario la comisión pactada en el contrato y en caso de no haberla de pagar la que se fije con arreglo al uso y práctica mercantil del lugar donde se cumpliera la comisión.
- El deber de facilitar suficientes fondos al consignatario para realizar las funciones pactas en el contrato.
- El deber de indemnizar al consignatario por daños y perjuicios que se hayan podido causar el cumplimiento de la comisión, siempre y cuando no exista culpa ni imprudencia.

4.1.3.1.3 CONTRATO COMO DEPOSITARIO

Existe la posibilidad en la que el consignatario actúe como depositario, esto se produce cuando tiene que custodiar la mercancía de un buque.

Cuando se da este caso, el contrato se ve aplicado por el régimen jurídico del contrato de depósito el cual está regulado principalmente por el CC.

En este contrato se define que el depositante, entrega al depositario, un objeto/mercancía para que la conserve y se la devuelva al depositario cuando

este la solicite.

Esta situación es frecuente en el ámbito de la consignación debido a que las mercancías no se suelen retirar justo después de su descarga por lo que suele convertirse al consignatario en depositario hasta la entrega de estas.

Este contrato presume ofrecer un servicio gratuito, pero el CC permite que se pague por el si hay pacto entre las dos partes o si el depositario obtiene algún tipo de beneficio realizando el depósito.

Este depósito también puede ser de dos maneras, judicial si fue ordenado por una autoridad o extrajudicial si es un acuerdo entre las partes.

En cualquier caso, cuando este contrato actúa, el consignatario obtiene las obligaciones de conservar la carga en buen estado, abstenerse de usarla/manipularla sin previa autorización y devolverla cuando se lo requieran.

Muchas veces no se reconoce expresamente el contrato como de depósito, debido a que en el contrato principal de consignación viene enmarcado dentro de este, pero, siempre que el consignatario asuma el custodio de la mercancía este responderá como depositario, con todas las consecuencias jurídicas que ello implica.

4.1.3.1.4 CONTRATO COMO MANIPULADOR DE MERCANCIAS

Otra de las funciones que el consignatario puede llegar a realizar es la de manipulador de mercancías.

Esto se debe cuando este tiene la tarea de contratar y supervisar la manipulación de las mercancías en puerto.

Cuando el consignatario realiza esta función se somete al contrato de manipulación portuaria y obtiene unos derechos, obligaciones y responsabilidades que se ven reflejados en los artículos 329 al 338 LNM.

La ley establece que un operador de mercancías es alguien que se compromete a realizar las operaciones de las mercancías en puerto (por un precio) y que asume las responsabilidades por pérdidas, daño retraso de las mercancías sin modificarlas contractualmente en perjuicio del contratante del

servicio.

En cuanto a las obligaciones del operador, está obligado a realizar todas las operaciones de; cargar, descarga, estiba y desestiba a bordo de los buques; como las de recepción, clasificación, depósito y almacenamiento en puerto; y todas las que puedan estar relacionadas con las anteriores; en conformidad con la normativa vigente que les sea aplicada.

La otra de sus obligaciones es de informar, cuando trabaje directamente para los cargadores o destinatarios, del estado de la mercancía al ser recibida, todo en tiempo y forma de protesta.

Si no se hiciera así, el operador sería responsable de los daños por la omisión o realización extemporánea. También los cargadores pueden ser contratados por los destinatarios, cargadores o por los que hayan asumido estas tareas.

Las responsabilidades del operador serían, hacerse cargo de cualquier perjuicio que se deba a el daño, pérdida de las mercancías o del retraso en su entrega causado mientras estaba a su cuidado, a no ser que este demuestre que fueron causados por causas fortuitas, siempre y cuando se hayan seguido todas las medidas razonablemente exigibles.

También se supone que a menos que se haya dado al operador portuario aviso escrito de una pérdida de las mercancías o retraso en su entrega, se presumirá que han sido entregadas en la misma condición que se describe en el recibo de recepción. En el artículo 334 de la LNM, se establecen mediante las reglas Haya-Visby, las limitaciones de responsabilidades.

En caso de pérdida o daño de las mercancías: *“a) En los casos de pérdida o daño en las mercancías, estará limitada a una suma de dos derechos especiales de giro, definidos por el Fondo Monetario Internacional, por kilogramo de peso bruto. b) Cuando la pérdida o daño de una parte de la mercancía afecte al valor de otra parte, se tendrá en cuenta el peso total de las mercancías perdidas o dañadas y de las mercancías cuyo valor haya resultado afectado para determinar ese límite de responsabilidad. c) En caso de retraso en la entrega, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media de la remuneración que deba pagársele por sus servicios con respecto a las mercancías que hayan sufrido el retraso, sin exceder de la*

cuantía total de la remuneración debida por la remesa de que formen parte esas mercancías." (Artículo 334 LNM)

Y también se establece que la responsabilidad acumulada más la derivada de retraso, en ningún caso excederá la suma que resultaría aplicable en el apartado a).

Por último, la ley establece que no se podrán ejercer acciones por perjuicios a partir de dos años desde la entrega, en caso de pérdida total estos dos años empezaran desde el día que se había establecido que se entregarían. Y que el operador tiene derecho a retener las mercancías hasta que se le abone el precio acordado por sus servicios.

4.1.3.1.5 CONTRATO COMO TRANSITARIO

Un transitario puede ser definido como las personas físicas o jurídicas que hacen de mediadores en las operaciones de transporte internacional por cualquier media de transporte.

Según el artículo 324 de la LNM, el consignatario puede adquirir las funciones de un transitario, pero al hacerlo se le añadirán las obligaciones previstas para los mismos.

El transitario se ocupa de establecer enlaces entre los diferentes transportistas para asegurar la continuidad del transporte de la mercancía a través de distintos medios de transporte, hace de intermediario entre el exportador o importador y las compañías de transporte.

Dadas las funciones que realizara el consignatario como transitario, podemos equiparar esta figura a la del porteador, ya que estos tienen la misma definición prácticamente.

Por lo cual el consignatario al obtener estos tipos de contratos se verá aplicado por aquella normativa que afecte a dichas actividades.

Toda la legislación del porteador proviene de las Reglas Haya-Visby, pero hay que tener en cuenta la normativa nacional que se establece en la LNM y la LCTTM.

Se establece que el porteador es responsable de todo daño o pérdida de las mercancías, así como del retraso de su entrega, aunque dicha afirmación tiene dos límites los cuales son que dichas pérdidas o retrasos hayan sido generados cuando la mercancía estaba bajo su custodia y que solo responderá de acuerdo con el artículo 277 de la LNM.

Según el artículo 278 de la LNM, la responsabilidad establecida alcanzará tanto a las personas que se comprometen a realizar el transporte, y a las personas que realizan el transporte.

Por lo que si el consignatario dice que se ocupa de realizar el transporte de una mercancía y subcontrata a una empresa de transporte para realizar este, los dos se verán sujetos a las responsabilidades establecidas como porteador. El artículo 6 de la LCTTM establece las siguientes responsabilidades hacia los porteadores: *“1. El porteador que contrate con el cargador responderá frente a éste de la realización íntegra del transporte conforme a lo previsto en esta ley, aun cuando no la lleve a cabo por sí mismo en todo o en parte. 2. Cuando el porteador que haya contratado directamente con el cargador contrate, a su vez, la realización efectiva de la totalidad o una parte del transporte con otro porteador quedará obligado frente a éste como cargador conforme a lo dispuesto en esta ley y en el contrato que con él haya celebrado.”*

Por lo que podemos deducir que el consignatario cuando actúe como porteador siempre responderá ante el cargador, aunque no realice el transporte por sus propios medios.

Por último, establecer que el consignatario podrá limitar sus responsabilidades actuando como porteador siguiendo lo expuesto en los artículos 282 y 283 de la LNM que están en relación con las Reglas Haya-Visby.

4.1.4 Ley de navegación marítima

Ahora tras ver todas las funciones que el consignatario puede hacer de más, me gustaría repasar, ya que muchas de las cosas que se cuentan en este apartado han sido dichas en otros, lo que se define como contrato de consignación de buque según la LNM (artículos 319 al 324).

Primero se establece que el consignatario es la persona que por parte del armador o naviero se ocupara de las gestiones materiales o jurídicas que sean necesarias para el despacho del buque también ocupándose de la atención necesaria de este en puerto.

Las relaciones entre el consignatario y el armador o naviero se regularán cuando sean ocasionales por el contrato de comisión mercantil y cuando sea prolongada por el del contrato de agencia.

El consignatario por cuenta del armador, naviero o porteador fletador podrá firmar lo conocimientos de embarque, siempre indicando su nombre y dirección.

En cuanto a la responsabilidad por los daños a las mercancías, este no será responsable de estos, pero sí tendrá que responder al armador o naviero por los daños causados por su culpa.

Y por último se establece que cuando este actúe como manipulador de mercancías o como transitario, se le aplicarán las normas, obligaciones y responsabilidades que se establezcan para estas figuras y se les añadirán a las suyas.

4.1.5 Derecho portuario

En el TRLPEMM podemos encontrar toda la legislación estatal portuaria que se aplica a todos los puertos nacionales de interés general.

La competencia de estos puertos es exclusiva de la Administración General del Estado, la gestión de estos recae sobre las Autoridades Portuarias que son parte del Ministerio de Fomento, estas autoridades gestionan un puerto o varios desarrollando sus funciones con autonomía funcional.

En esta ley encontramos dos libros, uno que regula todo lo relacionado con la marina mercante y otro que regula los puertos de interés general.

En este segundo mencionado es donde nos vamos a centrar en este punto, y más en concreto en el Título VII de este libro donde nos habla sobre el Régimen económico, ya que como se ha comentado en este trabajo, una de las tareas del consignatario es pagar las tasas del puerto correspondientes a

la actividad que este realiza.

En el artículo 161 se definen como tasas portuarias las que se exigen por la utilización o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación del servicio de señalización marítima.

Estas tasas son cuatro en específico: tasa de ocupación, tasa de actividad, tasa de utilización y tasa a ayudas a la navegación; a continuación, se ven una por una.

En cuanto a la tasa de ocupación se describe como la tasa por la ocupación del privativa del dominio público portuario.

En el artículo 169 podemos ver que el consignatario no está extenso de pagar esta tasa como si lo están los organismos y entidades de las administraciones públicas y la Cruz Roja Española del mar.

El importe de la tasa se impondrá, como pone en el artículo 164, *“tomando como referencia el valor de mercado correspondiente al bien de dominio público portuario ocupado”*. Luego hay que tener en cuenta todos los detalles que se explican del artículo 173 al 182 para calcular el importe exacto de esta tasa.

Continuando con la tasa de actividad es la que se aplica por el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios en el dominio público portuario.

Según el artículo 170 el consignatario esta extenso de pagar esta tasa siempre y cuando desarrolle su actividad profesional sin ocupar dominio público portuario.

Para el importe de esta tasa se toma de referencia la utilidad derivada del aprovechamiento del dominio público para el usuario.

Las reglas para el importe de esta tasa se establecen entre los artículos 183 y 192.

La tasa de utilización se establece en el artículo 164 de la siguiente forma: *“tomando en consideración la utilidad derivada de la utilización de las infraestructuras portuarias y además tendrá en cuenta los costes directos e indirectos asociados a la dotación y mantenimiento de las infraestructuras*

portuarias, incluyendo los de estructura que se le imputen, los financieros, los de amortización del inmovilizado y los necesarios para garantizar el adecuado desarrollo de la infraestructura y de los servicios inherentes a la misma en función de las necesidades y requerimientos de la demanda”. Teniendo en cuenta esto, la Ley diferencia entre 4 tipos de esta tasa: tasa del buque (T-1), tasa del pasaje (T-2), tasa de la mercancía (T-3), tasa de la pesca fresca (T-4), tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5) y la tasa por utilización de la zona de tránsito (T-6).

La T-1, la tenemos descrita en el artículo 194, esta tasa es la acción de utilizar las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias por los buques a su puesto de atraque o fondeo asignado y la estancia que estos lo ocupen.

En el siguiente artículo encontramos a los sujetos pasivos que deben abonar esta tasa, en los cuales se encuentra el consignatario de buque, si este se encuentra consignando.

En los siguientes artículos (hasta el 204) se encuentra la manera de calcular esta tasa.

La T-2, en cuanto a esta tasa se grabará cuando los pasajeros, su equipaje o los vehículos que estos embarquen o desembarquen en régimen de pasaje utilicen las instalaciones de atraque, accesos terrestres, vías de circulación u otras instalaciones portuarias.

Recalcar que, para esta tasa, la utilización de maquinaria y elementos mecánicos móviles para las operaciones de embarque y desembarque, no estarán contempladas, sino que lo estarán en su correspondiente tarifa.

En los sujetos pasivos de esta tasa encontramos al consignatario de buques, siempre y cuando en el buque consignado viajen pasajeros o vehículos en régimen de pasaje. Los artículos que regulan esta tasa son del 205 al 210.

La T-3, es la tasa que se establece por la utilización por las mercancías de entrada o salida marítima, o que hagan transbordo o tránsito marítimo o terrestre.

También tiene en cuenta sus transportes, las instalaciones que ocupan tanto

de manipulación como de almacenaje y las vías de entrada y salida de puerto, tanto las terrestres viales y las ferroviarias.

Así también graba su estancia en las zonas habilitadas para el tránsito teniendo un máximo de 4 horas para las operaciones de entrada, salida marítimas y tránsito marítimo, y en tráfico interior para los vehículos rodantes que hayan sido parte del transporte marítimo; en los casos restantes a los anteriores dispondrán de 48 horas; y para las operaciones de tránsito terrestre tendrán 4 horas desde su entrada en la zona de servicio de puerto.

Cuando la mercancía de un buque y sus elementos del transporte estén ocupando un dominio público portuario, si ese buque es consignado, el consignatario tendrá que abonar la tasa a las Autoridades Portuarias. Del artículo 211 al 217 encontramos la regulación de esta tasa.

La T-4, es la tasa que se les aplica a los buques pesqueros por el uso de las zonas del dominio público portuario, ya sea como las aguas del puerto como la utilización de estas para el atraque o fondeo.

También se les aplica por utilizarla infraestructura portuaria que estén relacionadas con la descarga, manipulación y comercialización de la pesca, por la utilización de servicios generales comunes ofrecidos por la Autoridad Portuaria si estos benefician al usuario sin que sea necesaria una solicitud expresa.

En cuanto a los sujetos pasivos no se menciona directamente al consignatario, pero si este realiza o gestiona la primera venta en puerto, en representación de su cliente, e corresponderá pagar la tasa.

La T-5, está dedicada para los buques de recreo, siempre y cuando estos no realicen transporte de mercancías ni de pasajeros, en ese caso se verán aplicadas otras tasas antes vistas.

En cuanto a esta tasa, se tendrá que abonar cuando la embarcación utilice las aguas portuarias, las instalaciones portuarias como muelles o pantalanes, y por la utilización de los servicios comunes presentados por la Autoridad Portuaria. Los sujetos pasivos para esta tasa pueden ser: el propietario de la embarcación, el consignatario o el capitán/patrón.

La T-6, es la tasa que se impone por la utilización de las de las zonas destinadas por la Autoridad Portuaria al tránsito.

En el primer punto del artículo 231, se describe la utilización de las mercancías, que es la misma que se vio en la T-3.

En cuanto a los materiales, maquinaria o equipamientos debidamente autorizados, estarán sujetos cuando permanezcan en la zona de servicio del puerto en períodos continuados superiores a 24 horas.

El consignatario deberá abonar esta tasa cuando la mercancía de la que está a cargo utilice una zona destinada al tránsito.

Tanto en tasa de utilización como en la última que se ve a continuación, la tasa de ayudas a la navegación, el consignatario nunca va a estar extenso de pagarla, siempre y cuando el buque que consigne utilice dominio público portuario.

La tasa de ayudas a la navegación, según el artículo 237, esta tasa consiste en la utilización del servicio de señalización marítima, definido de la siguiente manera: es *“el servicio de señalización marítima gestionado por los organismos portuarios tiene como objeto la instalación, mantenimiento, control e inspección de dispositivos visuales, acústicos, electrónicos o radioeléctricos, activos o pasivos, destinados a mejorar la seguridad de la navegación y los movimientos de los buques en el mar litoral español, y, en su caso, confirmar la posición de los buques en navegación”* (según el artículo 137).

En el artículo 238 se establecen los sujetos pasivos de esta tasa, donde encontramos al consignatario de buque, siempre y cuando este consignado el buque.

Por último, esta tasa se fijará para todo el sistema portuario de titularidad estatal y tomando en cuenta los costes asociados al correcto mantenimiento de estos sistemas sobre el litoral marítimo español, excluyendo las que sirven para la aproximación y acceso a los puertos y su balizamiento (artículo 164).

El importe de esta tasa se encuentra regulado de los artículos 237 y 244.

4.1.6 Funciones que realiza en puerto

Tras haber visto lo que es un agente consignatario y haber visto toda la legislación a la cual puede estar sometido.

En este apartado se ve todas las funciones que tiene que realizar cuando se le asigna como consignatario de un buque y este hace escala en puerto.

Después de realizar un análisis de todas estas funciones se verá una comparativa entre las labores cuando un buque tiene establecida una línea regular y el consignatario siempre que pasa por un puerto lo consigna este todas las veces; o cuando el buque es un buque Tramp el cual va buscando flete según su armador lo convenga y el consignatario es asignado a este en un puerto.

En cuanto a las funciones que el consignatario va a realizar depende del tipo de buque y también lo que este necesite, porque se puede consignar dos veces al mismo buque, pero este puede necesitar cosas diferentes, ya sea por la carga que este vaya a cargar o descargar, o por los servicios que este puede llegar a necesitar.

En primer lugar, para consignar un buque en puerto, el consignatario tiene que ser nominado por el armador, por una parte, y por el cargador o receptor por otra parte, se pueden dar ocasiones donde el armador nomine a un consignatario en un puerto, pero este no tenga que realizar todas las funciones de la consignación, por ejemplo: los cambios de tripulantes puede que los realice una empresa aparte del consignatario porque el armador así lo decide.

Cuando el armador nomine al consignatario, el armador detallara todos los datos técnicos del buque, indicará todas las instrucciones que necesite para la escala y pedirá una proforma con la previsión de los gastos del buque en su estancia en puerto.

Aquí comienza la primera labor del consignatario que es realizar la proforma para el armador teniendo en cuenta los siguientes costos:

- Tasa del buque en puerto.
- Tasa de señalización marítima.

- Tasa de entrega de residuos.
- Coste de practicaje.
- Coste de amarradores.
- Coste de remolcadores (si fueran necesarios).
- La comisión del agente consignatario y
- Los costes de cualquier otro servicio que el armador puede requerir.

Cuando se realice esta proforma, se le enviara al armador con datos adicionales del puerto donde se van a realizar las operaciones, y se espera su referencia y aprobación.

Cuando se nomina por parte del cargador como consignatario, el consignatario se verá involucrado como manipulador de la mercancía, porque se tiene que hacer responsable de cargar o descargar la mercancía que se le solicite en buenas condiciones y en el tiempo indicado.

Por lo que se tendrá que hacer cargo de contratar las manos de estibadores para realizar la carga o descarga.

Cuando todos los detalles anteriores están aclarados, el consignatario deberá pedir al buque directamente la siguiente documentación para poder ir realizando los procedimientos para garantizar la autorización de la escala por parte de las Autoridades Portuarias:

- Lista IMO de tripulantes
- ISPS, Ship Pre-arrival Security Information Form
- Declaración de residuos
- Declaración General del Capitán
- Certificado ISSC
- Dependiendo del buque cualquier otro certificado que se pueda requerir
- Lista de efectos que llevan a bordo los tripulantes
- Lista de provisiones que lleva a bordo el buque

Aparte de estos documentos se pedirá al buque un ETA aproximado a puerto

y que vaya actualizándolo cada 12 horas.

También, al requerir estos documentos, se proporcionarán todos los datos de contactos que el buque pudiera llegar a requerir y el plan de acercamiento a puerto.

También se le informara al capitán de las horas previstas en el que el buque va a trabajar (esto depende de su ETA) y de los detalles de cualquier otro servicio que se vaya a realizar, ya sea la entrega de cualquier paquete o documento, como se va a proceder para el cambio de tripulantes, en el caso de que vayan a ir técnicos a bordo, cuando lo van a hacer, si va a haber alguna inspección programada, etc.

Todos estos datos, si se saben, se tienen que informar para tener cuadrado lo mejor posible el esquema que se va a seguir cuando el buque llegue a puerto.

Al recibir todos los datos técnicos del buque y toda la documentación solicitada, el consignatario tendrá que solicitar la escala del buque a: la Autoridad Portuaria, Capitanía Marítima y Sanidad Exterior.

Para esto se utilizarán las páginas electrónicas del puerto, para introducir todos los datos específicos del buque y entregar todos los certificados necesarios para la autorización de la escala.

Cuando se hayan entregado estos datos y documentos la página facilitará un número de escala el cual se utilizará más adelante.

Cuando se facilita este número de escala, el consignatario tiene que subir a la página los documentos restantes que son las listas de tripulantes, el ISPS y la declaración general de capitán.

Después de esto habrá que esperar a que autoricen la escala todas las autoridades y después de ello se solicitara la salida del buque de puerto, que, si todos los documentos y certificados están en orden, se autorizara sin problemas.

Antes de la llegada del buque se tiene que realizar la Declaración Sumaria de Descarga, que es un procedimiento tributario en el cual se asigna destino aduanero a la mercancía introducida en el territorio aduanero comunitario y deberá ser presentada ante la aduana del puerto correspondiente.

Para esto se necesita el número de escala ya que la sumaria tiene que llevar un numero asociado al buque. Este número de la sumaria se crea con unos dígitos donde encontramos el numero de la aduana del puerto, el año, a que tipo de transporte pertenece y el número de escala del buque.

También cuando se sepa la carga exacta que se va a cargar en el buque se realizara la Declaración Sumaria de Carga.

Para estos dos procesos se necesitarán los pesos y cantidades de las mercancías que se cargan o descargan y datos de despachos de aduanas que un Agente de Aduanas tendrá que facilitar al consignatario.

En estas sumarias hay que declarar todo lo que sube o baja del buque, por lo que esto se solapa con otra de las tareas del consignatario, que es coordinar las operaciones de avituallamiento y de recambio de piezas.

Se solapa poque cuando se suministra al buque cualquier tipo de avituallamiento, ya sea comida, combustible o piezas, hay que declararlo en la sumaria, por lo que cuando esto ocurre el consignatario debe tener en cuenta esto y poner los suministros que se faciliten o retiren del buque en su estancia en puerto.

Cuando se van a hacer cualquier tipo de reparaciones que impliquen trabajos en caliente, hay que pedir autorizaciones expresas a las autoridades portuarias para realizar estos trabajos, o si se van a hacer trabajos que impliquen la inmovilización del buque también, ya que en estos casos las autoridades tienen que estar al tanto y autorizar estos trabajos. Y es el deber del consignatario pedir estas autorizaciones si fueran necesarias, además de coordinar todo lo que pudieran incluir estas operaciones.

A la hora de la llegada y salida del buque el consignatario tendrá que solicitar las horas exactas a las que se realizaron todos los protocolos que se realizan a la entrada/salida de un buque en puerto como podrían ser los tiempos de embarque/desembarque del práctico, inicio de la maniobra, amarras listas, apagado de la máquina, etc.

Todo esto porque son tiempos que hay que ponerlos en la página electrónica del puerto para completar los datos de la escala, así también hay que incluir los calados del buque a la llegada y salida, y el estado de todos los tanques

de lastre, combustible, aceites, residuos...

En la carga del buque el consignatario tiene que cerciorarse que se realiza en buenas condiciones y que el buque y estibadores se coordinan bien para ello.

Otra función del consignatario sería firmar y mandar los conocimientos de embarque a los receptores de la mercancía, en caso de que se lo soliciten.

También en caso de que el buque llevara mercancías peligrosas es el consignatario quien tiene que pedir autorización, entregando toda la documentación pertinente a la autoridad portuaria para que estas mercancías puedan entrar o salir, y en caso de que estas mercancías necesiten algún trato especial se cual sea, el consignatario tiene que estar notificado y coordinar todo lo que se necesite para la estancia de estas en puerto y su correcta estiba y segregación.

A parte, en el caso de la carga, también tendrá que realizar un manifiesto aparte de mercancías peligrosas y entregárselo al buque junto a la declaración de mercancía peligrosas que le hayan suministrado los cargadores.

Estas son unas de las funciones que realiza un consignatario de buques en puerto, pero siempre puede haber más, ya que el consignatario tiene una figura que puede realizar tareas muy varias.

En resumen, la labor del consignatario es hacer todo lo que este en su medio para que el buque haga una correcta escala en puerto y solucionar lo antes posible y de la mejor manera todos los problemas que puedan surgir a la hora de esta.

4.2 Diferencias entre línea regular y línea tramp

En cuanto a las diferencias entre la consignación de un buque Tramp y un buque con línea regular, estas se limitan más a que el consignatario es más consciente de las fechas de escala, certificados, documentación y servicios que el buque puede llegar a necesitar.

Pero en sí, las tareas y obligaciones del consignatario son esencialmente las

mismas.

En cuanto a las fechas en las escalas de los buques notamos las diferencias en que en las líneas regulares hay calendarios donde se ve a que puerto y cuando el buque va a hacer escalas por lo que el consignatario se puede ir preparando estas escalas con antelación (siempre estando atento a los posibles cambios que puedan surgir, ya que en este negocio se pueden generar retrasos en cualquier momento) y no tiene que esperar a que le contacten los armadores para saber cuándo va a hacer escala un buque en un puerto.

También, ya que cuando son líneas regulares sabes que vas a tener un mismo buque bastantes veces por el mismo puerto, por lo que los documentos y certificados iniciales que hacen falta para solicitar la apertura de escales siempre son los mismos (a no ser que caduquen y haya que pedir renovados), por lo que solo hace falta pedirlos la primera vez que realice la consignación del buque.

Lo que no cambia son los documentos que abra que solicitar y entregar cada vez que el buque haga escala que son: el ISPS, la lista IMO de tripulantes y la declaración general del capitán.

En cuanto a los servicios que se prestan, aquí lo que cambia es que sabes de antemano que terminal y carga frecuencia en línea regular por lo que se sabe siempre que amarre hay que solicitar al buque y si va a necesitar remolcadores o no (esto puede variar según el tiempo que haga y las reglas del puerto) pero más o menos el consignatario se puede hacer a una idea de todos estos servicios, al contrario que con los buques Tramp que no sabes que va a cargar hasta que se pongan en contacto contigo, bueno en general no sabes nada del buque hasta que el armador decide que consignes su buque.

En cuanto a otro tipo de servicios, cambio de tripulantes, entrega de repuestos, reparaciones a bordo... no cambia mucho de una a otra ya que no sueles saber de la necesidad de estos servicios hasta los días justo para poder realizarlo.

En conclusión, sí que puede llegar a facilitar que un buque sea de línea regular para su consignación, si esta también es regular, pero tampoco va a ser una gran diferencia ya que en este mundo pueden pasar mil cosas de una a escala

a otra y nunca vas a encontrar una igual.

4.3 Caso práctico de consignación puerto de Alicante

Ahora tras haber analizado la figura del consignatario y las labores que desempeña en puerto, vamos a ver un caso práctico de una consignación de un buque en el puerto de Alicante.

Este caso práctico se va a realizar con los conocimientos adquiridos en las practicas del grado en una empresa de consignación en el puerto de Alicante.

Ilustración 7: MV WEGA



Fuente: (WEGA, Container Ship - Detalles del buque y posición actual - IMO 9141118 - VesselFinder, s. f.)

En primer lugar, el buque que se analiza para este caso práctico es el MV WEGA y tiene las siguientes características:

- IMO: 9141118
- MMSI: 211235880
- Identificativo de llamada: DHEW
- Eslora: 151,09 m

- Manga: 19,40 m
- Calado: 7,44 m
- DWAT: 8912
- TEU: 749
- Año de construcción: 1996
- Bandera: Alemania
- Armador: Reederei H.-P. Wegener

Este buque es un portacontenedores que realiza una línea regular que incluye los puertos de Alicante, Barcelona, Las Palmas, Tenerife, Arrecife en España y Ambarli en Turquía, por lo que suele hacer escala en Alicante una vez cada dos o tres semanas, por lo que habrá que tener en cuenta esto para saber cuándo podría hacer escala el buque en el puerto de Alicante.

El muelle en el que atracará en Alicante es el 13, donde la empresa JSV Logistics tiene su terminal de contenedores y viene a esta terminal debido a que el buque está fletado por esta empresa y es parte de la flota que cubre sus líneas de contenedores.

Ahora vamos a suponer que, al mirar el itinerario del buque, que nos proporciona la empresa que tiene fletado este buque portacontenedores y nos tiene contratados como empresa consignataria para la consignación de este buque en Alicante, encontramos que tiene planeada realizar escala en Alicante el 29 de enero de 2025.

Normalmente en esta información se tiene con mucha antelación y lo que se suele hacer es abrir la escala del buque, una semana antes para ir preparando todos los papeles y tener el número de sumaria cuanto antes.

Al abrir la escala tenemos que tener en cuenta que se va a hacer mediante la página web del puerto de Alicante, la ventaja de hacerlo online y ser un buque de línea regular al cual ya le hemos abierto más escalas, es que podemos copiar y pegar estas escalas cambiando los siguientes datos para que la autoridad portuaria nos abra la escala, los datos a cambiar son: las fechas y horas estimadas de entrada y salida del puerto de Alicante, el puerto anterior

con su fecha y hora de salida, y el puerto siguiente con su fecha y hora estimada de llegada.

Cambian estos datos y comprobando que todos los certificados puestos en la página web están en vigor, procedemos a mandar la solicitud de escala para que nos asignen número de esta, quiero recalcar que en caso de que algún certificado no estuviera en vigor, le tendríamos que solicitar al buque este certificado renovado para introducirlo.

También aclarar que habrá que ir modificando los tiempos de llegada y salida debido a que el primero que se pone es uno aproximado y hay que ser lo más exacto posible ya que estos tiempos que ponemos también los miran otras entidades como pueden ser los prácticos, remolcadores, recogida de residuos...

Luego cuando el buque salga de puerto el capitán proporcionará todos los tiempos de operaciones tanto de carga como de atraque y desatraque por lo que cuando tengamos estos habrá que introducirlos en la página para tener la escala completa de información.

Luego cuando el buque se acerque salga del puerto de origen en este caso Ambarli, habrá que preparar la sumaria de descarga debido a que desde Turquía nos facilitaran unos archivos con la carga que va a descargar en España para ser declarada.

Debido a que Alicante es el primer puerto que el buque toca en la Unión Europea después de haber estado en un país tercero de la Unión Europea, hay que hacer un proceso de importación antes de poder realizar la sumaria de descarga, en este proceso hay que solicitar una ENS, que es una declaración que ampara a las mercancías que se exportan a la Unión Europea procedentes de un tercer país, y al ser un portacontenedores no solo hay que realizar la ENS para la carga que vaya a Alicante, sino para toda la carga que vaya a descargar en la Unión Europea y al ser nosotros los encargados de realizar esta ENS tenemos que, tras su aceptación, mandar unos números que esta ENS proporciona a todos los consignatarios que lo soliciten, en nuestro caso todos los consignatarios de los puertos donde este buque llevaba carga eran del mismo grupo de empresas por lo que eso facilitaba suministrar

estos datos.

Tras realizar todos estos pasos podemos realizar la sumaria de descarga declarando todos los contenedores que se van a descargar en Alicante, esto lo realizamos de forma online mediante archivo EDI y presentado lo a la aduana del puerto de Alicante.

Cuando el buque vaya acercándose a Alicante el capitán del buque, un par de días antes de llegar a puerto nos proporciona los siguientes documentos: lista IMO de tripulantes a la llegada y salida, ISPS, declaración de residuos (también conocida como Anexo II), declaración general del capitán, efectos personales de los tripulantes y la declaración general del capitán.

Con cada uno de estos documentos tenemos que hacer una tarea.

Con las listas de tripulantes tenemos que ir a la página del puerto e introducir lo cambios de tripulantes que puedan haber ocurrido desde la última escala en Alicante (recordemos que copiamos la última escala por lo que estos datos cuando los abramos serán los mismos que en esa escala).

Los datos que incluyen estas listas de tripulantes son: número de tripulantes, nombres, apellidos, nacionalidad, numero de pasaporte, fecha de caducidad de este, puesto que ocupan en el buque (marinero, oficial de puente/maquina, capitán, etc.), fecha y lugar de embarque, y por último fecha y lugar previsto de desembarque.

Si se fuera a producir un cambio de tripulantes en Alicante, en el mensaje del capitán al mandar estos documentos nos lo haría saber para que lo tuviéramos en cuenta ya que tenemos que coordinar este cambio de tripulantes.

Para este cambio, el armador nos facilitaría las horas y el día de llegada de los vuelos de los tripulantes que se embarcan al aeropuerto de Alicante, y también las horas y el día de los vuelos de los tripulantes de desembarque.

Dependiendo del día de estos habría que gestionar o no:

- Habitaciones de hotel para que los tripulantes puedan esperar, o a que llegue el buque o a que sus vuelos salgan.
- Los transportes en taxi de estos ya sea al aeropuerto, al buque o a un hotel.

La declaración ISPS es un documento que incluye los 10 últimos puertos donde el buque ha hecho escala, también incluye el número y fecha de caducidad del certificado internacional de protección de buque (que si no ha caducado es el mismo de la última escala), el contacto del agente del buque en el puerto de Alicante, el contacto del oficial de la compañía de protección marítima, el nivel de protección en el que se encuentra el buque, y una confirmación de si lleva MMPP y que tiene un manifiesto aparte con estas.

Este documento como tal no hay que subirlo, solo hay que cambiar los datos de los puertos en los que estuvo anterior mente, nombre del puerto, fecha de llegada y salida, y terminal en la que estuvo.

La lista de residuos es una lista donde están declarados los residuos que el buque lleva a bordo y si va a entregar alguno de estos residuos en el puerto de Alicante.

Estos datos se suben a la página del puerto en el apartado de esta escala para que así queden registrados en la sede electrónica del puerto. Si fuera a entregar residuos, es nuestro deber como consignatario el gestionar la recogida de estos.

En este caso, al tener un convenio con una empresa especializada en estos servicios, lo que se hace es solicitar una recogida de residuos con los datos previamente registrados en la sede del puerto y tras su debida autorización, cuando el buque llegue a puerto la empresa especializada podrá realizar la recogida de los residuos.

Destacar que los residuos más normales que los buques entregan en puerto son: los del Anexo I y Anexo V del Convenio MARPOL, hidrocarburos y basuras respectivamente.

Con los documentos faltantes, lo que haremos será lo siguiente:

En cuanto a la declaración general del capital, que es un documento donde el capitán declara que tiene todos los documentos y certificados en orden y el combustible utilizado tiene un contenido menor al 0,5% de azufre.

También hay que entregar la declaración de sanidad del buque, para que sanidad exterior autorice la escala en puerto.

La lista con los efectos personales de los tripulantes incluye los cigarrillos que los tripulantes tienen, y este documento se lo tendríamos que presentar a la aduana.

Con todo lo relacionado a los documentos anteriores realizados, quedaría por hacer una cosa antes de que el buque llegara a puerto. Esto sería la gestión de contenedores con mercancías peligrosas.

Primero nos tendríamos que ocupar de los contenedores que vayan a descargar o que vayan a realizar transito o transbordo en el puerto de Alicante.

Para realizar esto, desde el puerto de salida nos facilitarían un manifiesto de MMPP que contine: el número de contenedores con MMPP, la matrícula de los contenedores, tipo de contendor, destino, UN de la mercancía que llevan dentro y el peso de los contenedores.

Con este manifiesto se nos adjuntarían las DGD y fichas de seguridad de cada una de las MMPP de cada contenedor y las declaraciones contienen datos específicos de la carga como: los datos del expedidor y receptor, número de contenedor, descripción de la mercancía (nombre, IMO, peso neto, peso bruto, tipo de embalaje y bultos), etc.

Con estos datos y mediante la página del puerto realizamos las solicitudes de entrada y salida al puerto, en estas solicitudes tenemos que poner los datos que van en las DGD y en el manifiesto de MMPP para cada contenedor.

En los que vayan a descargar en Alicante pondremos que entran en el buque y salen del recinto portuario en camión, y para los que vayan a ser transbordados a otro buque o vayan a realizar transito podremos que entraran en buque y saldrán en buque, ya sea el mismo u otro diferente.

Estos, después de ser autorizados por la autoridad portuaria nos facilitarían un documento en el cual ponen que están autorizados, estas autorizaciones para estos casos simplemente las guardaremos por si hicieran falta en algún momento para que algún vehículo saliera con el contenedor.

En cuanto a los contenedores con MMPP que vayan a ser cargados, los cargadores nos facilitarían las DGD y fichas de seguridad de cada contenedor que vaya a ser embarcado, junto a la matrícula y tipo de este.

Realizar las autorizaciones es igual que antes, pero cambiando los medios de transporte a la entrada y salida siendo la entrada por camión y la salida en el buque que estamos consignando.

También hay que recalcar que hay veces en las que los cargadores mandan varias MMPP en el mismo contenedor, en estos casos hay que comprobar con ayuda del IMGD que estas puedan ir en el mismo contenedor y en caso contrario habría que avisar al cargador para que corrija la carga del contenedor y mande nuevos documentos.

Cuando estos contenedores estén autorizados, las autorizaciones emitidas por la autoridad portuaria hay que mandarlas a los cargadores para que los contenedores puedan entrar al recinto portuario para poder embarcar.

Autorizados todos los contenedores con MMPP hay que realizar un manifiesto de MMPP como el anteriormente nombrado y junto a las DGD habrá que facilitárselo al capitán del buque y a los consignatarios de los puertos donde estas mercancías puedan hacer alguna operación, ya sea tránsito, transbordo o descarga.

Para terminar con las MMPP antes de que llegue el buque hay que enviar los HATMAT de salida y entrada.

Estos son unas notificaciones que se mandan a capitanía marítima para notificar la entrada y salida de mercancías peligrosas del puerto de Alicante.

Estos se mandan a través de la página del puerto, ya que al haber realizado las autorizaciones de los contenedores anterior mente y haberlos relacionado con la escala, los datos de los contenedores al crear una notificación se recopilan automáticamente y solo hay que poner los datos del puerto anterior o siguiente dependiendo de cual se haga.

Remarcar que el HATMAT de entrada solo es necesario hacerlo cuando el buque venga de un país tercero y en cambio el HATMAT de salida hay que hacerlo siempre y cuando vayan a salir MMPP en el buque.

Como ultima tarea antes de que el buque llegue a puerto tenemos que realizar la solicitud de salida del buque, si no hay ningún problema con toda la documentación entregada y está todo hecho, no hay ningún problema y la

autorizaran, en caso contrario la capitanía marítima rechazara esta acción soltando lo que falte de la escala.

Este proceso se puede omitir si al buque se le solicita el despacho por tiempo, en el que se manda una solicitud a capitanía para que no tenga que ser necesario solicitar la salida del buque de puerto todas las escalas.

Para esto se entregan junto a la solicitud todos los certificados del buque que la capitanía solicite y si lo ven oportuno lo aprobarán y darán un periodo de 3 meses con despacho por tiempo que habrá que ir renovando.

Esta es una herramienta que para los buques de línea regular agiliza los procesos de escala.

Cuando el buque llega a puerto hay que ir a este a entregar documentos y paquetes que el amador nos ha mandado a nuestra oficina para que se los entreguemos al capitán.

En estos casos al entregar los paquetes y documentos hay que llevar una copia de los papeles de entrega de la compañía repartidora para que nos los sellen y poder mandárselos al armador para notificar de su entrega.

También se puede dar el caso en el que el capitán nos entregue algún documento o paquete para que enviemos por correo donde nos indiquen, estos suelen ser muestras que hay que mandar a laboratorios especializados.

Mientras que las operaciones se están realizando en puerto tenemos que estar atentos al correo por si pudiera surgir algún problema en estas operaciones y haya que modificar algo.

En cuanto a la operativa de carga, los planes de estiva no los llevamos nosotros, pero hay que cerciorarse de que se haga todo correctamente ya que es nuestra responsabilidad como consignatario, también para que no se produzcan retrasos en la escala y todo vaya en orden.

A la salida del buque y con la lista de los contenedores que se han embarcado y toda su documentación, tenemos que realizar la sumaria de carga del buque y mandarla a la aduana para que la acepten, para esto se suelen tener entre tres y cuatro días hábiles desde la salida del buque de puerto.

Remarcar que hay que separar en la sumaria la carga que vaya para

diferentes lugares, ya que JSV Logistics distingue entre cargas de contenedores con destino las Islas Canarias o Turquía, ya que actúan como cargadores dos empresas diferentes, aunque estas sean del mismo grupo: JSV para Canarias y Nenúfar Shipping para Turquía.

Estas separaciones en la sumaria de carga o descarga son muy comunes en los buque portacontenedores debido a que las empresas no suelen tener carga para llenar los buques solo con sus contenedores por lo que estos contactan con otras empresas para ofrecer sitios para que carguen sus contenedores y los buques siempre vayan lo más cargados posibles, por eso se ven buques de por ejemplo la empresa MSC llevando contenedor de COSCO o de EVERGREEN y viceversa, debido a que se organizan viajes juntos, pero a la hora de la declaración sumaria cada una está diferenciada.

En cuanto a los conocimientos de embarques, solo teníamos que como consignatarios firmar, sellar y mandar los que tuvieran como destino Turquía, debido a que en el resto de las líneas no era nuestra responsabilidad.

Cuando el buque no está en puerto, igualmente hay que estar atentos a los mensajes que puedan mandar tanto el capitán o el armador ya que pueden solicitar cualquier servicio para la siguiente escala, por lo que siempre puede surgir alguna tarea relacionada con la consignación del buque, aunque este no vaya a hacer escala en Alicante en 2 semanas.

Por último, decir que en el Anexo I de este trabajo se pueden encontrar ejemplos de los siguientes documentos: Lista de tripulantes, ISPS, Anexo II, Declaración General del Capitán, Declaración Marítima de Sanidad, DGD y Manifiesto IMO.

4.4 Lugar que ocupa en el comercio marítimo

Con todo lo que se ha visto es difícil colocar al agente consignatario en un punto concreto del sector marítimo, pero si podemos decir que es una figura que contribuye a la logística del comercio marítimo, agilizando los procesos burocráticos en puerto y conectando todas las partes de la logística en puerto para agilizar los tiempos en el que el buque no está navegando.

En cuanto a su posición, lo podemos situar siempre entre el armador o naviero y los cargadores o receptores de las mercancías, ya que es ahí donde realiza gran parte de sus funciones intercambiando información entre estos para poder gestionar temas logísticos.

En cuanto a los roles que puede asumir, como hemos visto anteriormente, el consignatario puede asumir muchas funciones fuera de lo que es en sí la consignación de buques. Pero estos roles siempre están relacionados a su tarea principal.

5 Conclusiones

En este trabajo se ha podido ver que la figura del agente consignatario es esencial dentro de la logística marítima moderna. Desde su aparición para aliviar al capitán de buque en tareas administrativas en puerto, ha evolucionado hasta convertirse en un profesional clave que actúa en nombre del armador o naviero, garantizando una correcta y eficiente escala portuaria.

El análisis jurídico, legislativo y funcional realizado en este TFG demuestra que el consignatario no solo realiza tareas administrativas, sino que puede asumir responsabilidades como transitario, manipulador de mercancías, depositario e incluso porteador. Todo ello lo convierte en una figura multifacética que debe adaptarse a las distintas necesidades operativas y contractuales del buque y su carga.

Además, el caso práctico en el puerto de Alicante muestra cómo se gestionan las escalas portuarias, la documentación necesaria, la coordinación con las autoridades y los múltiples servicios que deben organizarse para que la operativa marítima sea segura, rápida y eficiente.

En definitiva, el agente consignatario desempeña un papel fundamental en el engranaje del comercio marítimo internacional, y su correcta actuación repercute directamente en la eficiencia del transporte marítimo, el cumplimiento normativo y la competitividad de los puertos. Entender en profundidad esta figura no solo permite valorar su importancia actual, sino también prepararse para los retos futuros que plantea una industria marítima en constante evolución.

Bibliografía

- Andrés Santos, F. J. (2013). Notas sobre la regulación jurídica del comercio internacional del Imperio Bizantino. *Historias del Orbis Terrarum*, (11), 15-49.
- Cartwright, M. (2016). Los fenicios: expertos marineros [The Phoenicians - Master Mariners]. (R. Baranda, Traductor). *World History Encyclopedia*. Recuperado 22 de junio de 2025 de <https://www.orldhistory.org/trans/es/2-897/los-fenicios-expertos-marineros/>
- Evolution of maritime trade*. (2024). Recuperado 22 de junio de 2025, de <https://www.unoks.com/en/blog/the-evolution-of-maritime-trade-from-antiquity-to-modern-times>
- Gutiérrez Soto, J. (2017). La figura del consignatario de buques. (TFM Máster en Negocio y Derecho Marítimo. Universidad Pontificia de Comillas.). Recuperado 22 de junio de 2025 <https://repositorio.comillas.edu/xmlui/bitstream/handle/11531/18907/TFM000673.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Mgar.net* (2008) *Historia: Navegación: Comercio holandés* (Ss. XVI-XVIII). https://www.mgar.net/var/ol_com.htm
- La navegación egipcia, entre el Nilo y el mar*. (2023, enero 2). *Historia National Geographic*. https://historia.nationalgeographic.com.es/a/entre-el-nilo-y-el-mar-la-navegacion-egipcia_18892
- Las primeras rutas comerciales entre Europa y Asia en el siglo XV: Un viaje por la historia económica global | Economía Histórica*. (2024, enero 20). <https://economiahistorica.com/cuales-fueron-las-primeras-rutas-comerciales-entre-europa-y-asia-en-el-siglo-xv/>
- Los orígenes de egipto desde el paleolítico superior hasta el final de la época predinástica, 8000-3000 a. De c., Aproximadamente*. (s. f.). Recuperado 22 de junio de 2025, de <https://www.cristoraul.org/SPANISH/sala-de-lectura/BIBLIOTECATERCERMILENIO/HISTORIANIGUA/EGIPTO/LOS-ORIGENES-DE-EGIPTO-DESDE-EL-PALEOLITICO-SUPERIOR-HASTA-EL-FINAL-DE-LA-EPOCA-PREDINASTICA.html>
- Martínez Marín, J. E. (2016). *Análisis de la figura del Agente Consignatario en la casuística y operativa de un buque Tramp en su escala en puerto*.
- Elía, R. H. (2012). *La civilización del Islam. Elhame Shargh*.
- Peris Boscá, V.; Alfaro, C. (2007) *La navegación romana*. Facultad de Geografía e Historia Universidad de Valencia.
- Sanz, M. (2021, julio 21). El comercio en la edad media. *2travellingacrosstime / Viajando a través del tiempo 2*. <https://2travellingacrosstime.com/2021/07/21/el-comercio-en-la-edad-media/>
- Transporte marítimo: UNCTAD publica nuevas estadísticas | ONU Comercio y Desarrollo (Unctad)*. (2025, abril 23). <https://unctad.org/es/news/transporte-maritimo-unctad-publica-nuevas-estadisticas>
- WEGA, Container Ship—Detalles del buque y posición actual—IMO 9141118—VesselFinder*. (s. f.). Recuperado 23 de junio de 2025, de <https://www.vesselfinder.com/es/vessels/details/9141118>
- Código Civil español, aprobado por Real Decreto de 24 de julio de 1889. Boletín Oficial del Estado, núm. 206, de 25 de julio de 1889.
- Código de Comercio español, aprobado por Real Decreto de 22 de agosto de 1885. Gaceta de Madrid, núm. 247, de 4 de septiembre de 1885.
- Ley 12/1992, de 27 de mayo, sobre Contrato de Agencia. Boletín Oficial del

Estado, núm. 126, de 26 de mayo de 1992.

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Boletín Oficial del Estado, núm. 177, de 23 de julio de 2014.

Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías. Boletín Oficial del Estado, núm. 273, de 12 de noviembre de 2009.

Ley de Transporte Marítimo de Mercancías, de 22 de diciembre de 1949 (derogada). Boletín Oficial del Estado, núm. 356, de 22 de diciembre de 1949.

Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Boletín Oficial del Estado, núm. 236, de 30 de septiembre de 2011.

Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, hecho en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (Reglas de La Haya), modificado por los Protocolos de Bruselas de 1968 (Visby Rules) y de 1979.

Anexos

Anexo I ejemplo de documentos Capítulo 4.3

EJEMPLO LISTA DE TRIPULANTES:

CREW LIST EXTENDED													
1.1 Name of ship:		Wega		1.2 IMO number:		9141118		1.3 Call Sign:		DHEW		5.Voy numb	
2. Port of arrival/departure:		ALCANTE		3.Date of arrival/departure:		29/01/2025		4. Flag State:		German		6.Last port of call:	
												57	
												TO BE FILLED WHEN THE PREVIOUS PORT IS NOT SCHENGEN	

EJEMPLO ISPS:

SHIP PRE-ARRIVAL SECURITY INFORMATION FORM
FOR ALL SHIPS PRIOR TO ENTRY INTO THE PORT OF AN EU MEMBER STATE
(SOLAS REGULATION XI-2/9 AND ARTICLE 6.1 OF REGULATION (EC) No. 725/2004)
TO BE SUBMITTED TO THE COMPETENT AUTHORITY FOR MARITIME SECURITY OF THE
PORT OF ARRIVAL

Particulars of the ship and contact details							
IMO number	9141118	Name of ship	MV WEGA				
Port of registry	HAMBURG	Flag State	GERMANY				
Type of ship	Containership	Call Sign	DHEW				
Gross Tonnage	7550	Inmarsat call numbers (if available)					
Name of Company	H.P. Wegener Groß Hove 82a 21635 Jork, Germany	CSO name & 24 hour contact details	Mail: Office@hpw-shipping.de				
Port of arrival	ESALC	Port facility of arrival (if known)					
Port and port facility information							
Expected date and time of arrival of the ship in port ETA	29.01.2025		WP				
Primary purpose of call	Cargo Ops						
Information required by SOLAS regulation XI-2/9.2.1							
Does the ship have a valid International Ship Security Certificate (ISSC)?	YES X	ISSC No.: 886361	NO - why not?	Issued by (name of Administration or RSO) Maritime & Hydrographic Agency Germany	Expiry date (dd/mm/yyyy) 04.04.2029		
Does the ship have an approved SSP on board?	YES X	NO	Security Level at which the ship is currently operating?	Security Level 1 X	Security Level 2	Security Level 3	
Location of ship at the time this report is made	at sea						
List the last ten calls at port facilities in chronological order (most recent call first):							
No.	Date From dd/mm/yyyy	Date to dd/mm/yyyy	Port	Country	UNLOCODE (if available)	Port facility	Security Level
1	24.01.2025	25.01.2025	Gebze	Türkiye	TRGEB	0001	1
2	19.01.2025	20.01.2025	Barcelona	Spain	ESBCN	0001	1
3	16.01.2025	16.01.2025	Arrecife	Spain	ESACE	0002	1
4	15.01.2025	15.01.2025	Las Palmas	Spain	ESLPA	0024	1
5	15.01.2025	15.01.2025	Santa Cruz d. T.	Spain	ESSCT	0050	1
6	11.01.2025	11.01.2025	Barcelona	Spain	ESBCN	0001	1
7	10.01.2025	10.01.2025	Alicante	Spain	ESALC	0002	1
8	04.01.2025	05.01.2025	Alicante	Spain	ESALC	0002	1
9	03.01.2025	04.01.2025	Barcelona	Spain	ESBCN	0001	1
10	24.12.2024	26.12.2024	Barcelona	Spain	ESBCN	0001	1
Did the ship take any special or additional security measures, beyond those in the approved SSP?						YES	NO
If the answer is YES, indicate below the special or additional security measures taken by the ship.							X

No. (as above) Special or additional security measures taken by the ship						
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
List the ship-to-ship activities, in chronological order (most recent first), which have been carried out during the period of the last ten calls at port facilities listed above. Expand table below or continue on separate page if necessary – insert total number of ship-to-ship activities: ☐						
Have the ship security procedures specified in the approved SSP been maintained during each of these ship-to-ship activities? If NO, provide details of the security measures applied in lieu in the final column below.					YES X	NO
No.	Date From (dd/mm/yyyy)	Date to (dd/mm/yyyy)	Location or Longitude and	Ship-to-ship activity	Security measures applied in lieu	
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
General description of the cargo aboard the ship			General Cargo in Containers			
Is the ship carrying any dangerous substances as cargo covered by any of Classes 1, 2.1, 2.3, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 6.2, 7 or 8 of the IMDG Code?			YES X	NO	If YES, confirm Dangerous Goods Manifest (or relevant extract) is attached	X
Confirm a copy of ship's crew list is attached			YES X	Confirm a copy of the ship's passenger list is attached		Yes
<i>Other security related information</i>						
Is there any security-related matter you wish to report?		NO	Provide details:			NO X
<i>Agent of ship at intended port of arrival</i>						
Name:			Contact details (Tel. no.):			
<i>Identification of person providing the information</i>						
Title or Position (delete as appropriate): Master / SSO / CSO / Ship's agent (as above)			Name: M. Ulferts		Signature:	
Date/Time/Place of completion of report			27.01.2025		C/O, SSO M. Ulferts	

EJEMPLO ANEXO II:

ANEXO II



Formulario de notificación previa
Formulario de notificación previa para la entrega de desechos en instalaciones portuarias de recepción
Advance notification form for wastes delivery to port reception facilities

Notificación de la entrega de desechos a: (nombre del puerto de escala a que se refiere el artículo 6 de la Directiva (UE) 2019/883)
 El presente formulario debe llevarse a bordo del buque junto con el correspondiente Libro de registro de hidrocarburos, Libro de registro de carga, Libro de registro de basuras o plan de gestión de basuras exigidos por el Convenio MARPOL.

Notification of the delivery of waste to: (enter name of port of call, as referred to in Article 6 of Directive (EU) 2019/883)
 This form should be retained on board the ship along with the appropriate Oil Record Book, Cargo Record Book, Garbage Record Book or Garbage Management Plan as required by the MARPOL Convention.

1. PORMENORES DEL BUQUE / SHIP PARTICULARS

1.1. Nombre del buque: 1.1. Name of ship: WEGA	1.5. Propietario o armador: 1.5. Owner or operator: WEGENER
1.2. Número OMI: 1.2. IMO number: 9141118	1.6. Número o letras distintivos: 1.6. Distinctive number or letter: DHEW Número MMSI: MMSI number: 211 235 880
1.3. Arqueo bruto: 1.3. Gross tonnage: 7550	1.7. Estado de abanderamiento: 1.7. Flag State: Germany
1.4. Tipo de buque: ☐ Petrolero ☐ Buque tanque químico ☐ Granelero ☒ Buque portacontenedores 1.4. Type of ship: <i>Oil tanker</i> <i>Chemical tanker</i> <i>Bulk carrier</i> <i>Container</i> ☐ Buque de carga distinto de los anteriores ☐ Buque de pasaje ☐ Buque de transbordo rodado (Ro-ro) ☐ Otro (especifíquese) <i>Other cargo ship</i> <i>Passenger ship</i> <i>Other (specify)</i>	

2. PORMENORES DEL PUERTO Y DEL VIAJE / PORT AND VOYAGE PARTICULARS

2.1 Nombre de la localidad terminal: 2.1 Location/terminal name: Alicante Container Terminal	2.6 Último puerto en el que se entregaron desechos: 2.6 Last port where wastes were delivered: Gebze
2.2 Fecha y hora estimada de la llegada (ETA): 2.2 Estimated arrival date and time (ETA): 29.01.2025 12:00	2.7 Fecha de la última entrega: 2.7 Date of last delivery: 24.01.2025
2.3 Fecha y hora estimada de la partida (ETD): 2.3 Estimated departure date and time: 30.01.2025 16:00	2.8 Siguiendo puerto de entrega: 2.8 Next port of delivery: Barcelona - Spain
2.4 Último puerto y país: 2.4 Last port and country: Gebze - Türkiye	2.9 Persona que presenta este formulario (si es distinta del capitán) 2.9 Person submitting this form (if other than master): C/O
2.5 Siguiendo puerto o país (si se conoce): 2.5 Next port and country (if known): Barcelona - Spain	

CONFIRMO que los datos contenidos en este documento son exactos y correctos y que existe a bordo suficiente capacidad específica para almacenar todos los desechos generados entre esta notificación y el próximo puerto en el que entregaré los desechos.
 (I CONFIRM that the information of this document is accurate and correct and that there is sufficient dedicated storage capacity onboard to store all waste generated between this notification and the next port at which waste will be delivered)

Fecha (Date) **27.01.2024**Hora (Time): **08:00**

El Capitán (Master)

Notas

- Esta información podrá utilizarse a efectos de control del Estado del Puerto y otros fines de inspección.
- Este impreso deberá rellenarse, salvo si el buque se acoge a la exención prevista en el artículo 9 del Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga (artículo 9 de la Directiva 2000/59/CE).

Notes

- This information may be used for Port State Control and other inspection purposes.
- This form is to be completed unless the ship is covered by an exemption in accordance with article 9 of Real Decreto 1381/2002, December 20, on port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues (Article 9 of Directive 2000/59/EC).

LA FIGURA DEL CONSIGNATARIO DE BUQUES

Si va a entregar todos los desechos/residuos, complete la segunda y últimas columnas según corresponda. Si va a entregar parte de los desechos/residuos o no va a entregar ninguno, complete todas las columnas.
If delivering all wastes/residues, complete second and last columns as appropriate. If delivering some or no wastes/residues, complete all columns

Tipo (Type)	Desechos que van a entregarse (Wastes to be delivered) (m³)	Máxima capacidad específica de almacenamiento (Maximum dedicated storage capacity) (m³)	Cantidad de desechos que quedan a bordo (Amount of waste retained on board) (m³)	Puerto en el que se van a entregar los desechos restantes (Port at which remaining wastes/residues will be delivered)	Cantidad estimada de desechos que van a generarse entre la notificación y el siguiente puerto de escala (Estimated amount of waste/residues to be generated between notification and next port of call) (m³)
Aguas de sentina oleosas (Oily bilge water)	0	27,4	1	TBN	
Residuos oleosos (fangos) (Oily residues (sludges))	0	26,7	2,5	TBN	
Aguas oleosas procedentes del lavado de tanques (Oily tank washings)					
Agua de lastre sucia (Dirty ballast water)					
Depósitos y fangos procedentes de la limpieza de tanques (Scale and sludge from tank cleaning)					
Otros (especificar) (Other (please specify))					
Sustancia de categoría X (Category X substance)					
Sustancia de categoría Y (Category Y substance)					
Sustancia de categoría Z (Category Z substance)					
Otras sustancias (OS - Other substances)					
Aguas sucias / (Sewage)	0	6	2		
A. Plásticos / (Plastics)	0,3	0,49	0,0	ESALC	
B. Desechos de alimentos (Food Wastes)	0,2	0,49	0,0	ESALC	
C. Desechos domésticos (por ejemplo, productos de papel, trapos, vidrios, metales, botellas, loza, etc.) (Domestic waste (e.g. paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.))	0,5	0,99	0,0	ESALC	
D. Aceite de cocina / (Cooking Oil)	0,00	0,02	0,0	ESALC	
E. Cenizas de incinerador (Incinerator ashes)					
F. Desechos operacionales (Operational waste)	0,2	0,24	0,0	ESALC	Oily Rags, waste Paint buckets, washbasin
G. Cadáveres de animales (Animal carcasses)					
H. Artes de pesca / (Fishing gear)					
I. Desechos electrónicos / (E-waste)					
J. Residuos de carga (no perjudiciales para el medio marino) ² (Cargo residues (non-HME) ²)					
K. Residuos de carga (perjudiciales para el medio marino) ² (Cargo residues (HME) ²)					
Sustancias que agotan la capa de ozono y equipo que contenga tales sustancias ¹ (Ozone-depleting substances and equipment containing such substances) ¹					
Residuos de limpieza de los gases de escape (Exhaust gas-cleaning residues)					

Otros desechos no regulados en el Convenio MARPOL / Other waste not covered by MARPOL					
Desechos pescados de manera no intencionada (Passively fished waste)					

Notas: 1.- Esta información se utilizará a efectos del control por el Estado rector del puerto y otros fines de inspección.

2.- Este formulario es de obligado cumplimiento salvo si el buque disfruta de una exención de conformidad con el artículo 9 de la Directiva (UE) 2019/883

Notes: 1.- This information shall be used for port State control and other inspection purposes.

2.- This form is to be completed unless the ship is covered by an exemption in accordance with article 9 of Directive (EU) 2019/883

EJEMPLO DECLARACION GENERAL DEL CAPITAN:

MASTERS GENERAL DECLARATION

1. VESSEL'S NAME WEGA		2. IMO NUMBER 914 11 18		3. MASTER'S NAME S.Kuntor	
STATES THE FOLLOWING DATA OF THE VESSEL UNDER HIS COMMAND					
4. FLAG Germany	5. PORT OF REGISTRY Hamburg		6. CALL SIGN DHEW	7. LAST PORT TRGEB	
8. CLASSIFICATION SOCIETY DNV			9. P&I CLUB Gard		
10. L.O.A. 151,14	11. BEAM 19	12. DRAFT 6,80	13. GRT 7550	14. SPEED (LOADED) 16,5 kn	15. SPEED (IN BALLAST) 19,5 kn
OPERACIONES PORTUARIAS / PORT OPERATIONS					
16. DATE AND TIME OF ARRIVAL 29.01.2025		17. DATE AND TIME OF DEPARTURE 29.01.2025		18. ARRIVAL DRAFT 6,8 m	
19. AGENT			20. PIER, TERMINAL OR ANCHORAGE Terminal		
21. PASSENGERS ON ARRIVAL? YES NO ☐ ☒			22. COUNTRY AND PORT OF DESTINATION ESALC		
23. LOADING OPERATIONS:					
GOODS	QUANTITY (KG, TMS, ETC)	STOWAGE UNIT (BULK, TELL, ETC)		DANGEROUS GOODS	
Containers	tbc	20' = tbc	40' = tbc	CLASS	UN N°
tbn					
23. UNLOADING OPERATIONS:					
GOODS	QUANTITY (KG, TMS, ETC)	STOWAGE UNIT (BULK, TELL, ETC)		DANGEROUS GOODS	
Containers	tbc	20' = tbc	40' = tbc	CLASS	UN N°
tbn					
25. OTHER OPERATIONS (INDICATE)					
Fuel with a sulfur content exceeding 0.5% mass / mass is not transported on board					
26. CERTIFICATES AND DOCUMENTS					
The Master also DECLARES that all Certificates and documents which should be aboard in accordance to the Agreements SOLAS 74/78, MARPOL 73/78, Memorandum of Understanding (MOU-PSC), and the rest of Certificates and documents required to this vessel, are in force and truly on board, and will not expire until at least the date of arrival to next port of call.					
27. REMARKS					
ABOARD IN THE PORT OF: At Sea DATE: 27.01.2025					
					
MASTER'S SIGNATURE & SHIP STAMP					

EJEMPLO MANIFIESTO MERCANCIAS PELIGROSAS:

DANGEROUS GOODS MANIFEST												
Feder Vessel	WEGA	Date: 29/01/2025		Voyage: 25WEG004		Port of Loading: ALICANTE		IMO Nr: 9141118		Flag: GERMANY		
Expected Mother Vessel	NANTO	Expected date POT 02/02/2025		SUB-RISK 25NNT003		Port of Transhipment: BARCELONA		IMO Nr: 9083043		Flag: ESTONIA		
CONTAINER	CONTAINER TYPE	UN	TECHNICAL NAME MERCHANDISE	CLASS	PG	PKS	SUB-RISK	LIMITED QUANTITY	MARINE POLLUTANT	FP	TYPE OF PACKAGE	Shipper
JSVU4951650	4EG1	2794	BATTERIES, WE'FILLED WITHACID	8	-	FA -SB	-	-	-	-	PK	A / SW16
JSVU4955462	4EG1	2794	BATTERIES, WE'FILLED WITHACID	8	-	FA -SB	-	-	-	-	PK	A / SW16
JSVU7068937	4EG1	2794	BATTERIES, WE'FILLED WITHACID	8	-	FA -SB	-	-	-	-	PK	A / SW16
JSVU4954897	4EG1	2794	BATTERIES, WE'FILLED WITHACID	8	-	FA -SB	-	-	-	-	PK	A / SW16
OSU1121789	4EG1	2794	BATTERIES, WE'FILLED WITHACID	8	-	FA -SB	-	-	-	-	PK	A / SW16
JSVU4951542	4EG1	2794	BATTERIES, WE'FILLED WITHACID	8	-	FA -SB	-	-	-	-	PK	A / SW16
JSVU4955450	4EG1	2794	BATTERIES, WE'FILLED WITHACID	8	-	FA -SB	-	-	-	-	PK	A / SW16
JSVU4955492	4EG1	2794	BATTERIES, WE'FILLED WITHACID	8	-	FA -SB	-	-	-	-	PK	A / SW16
JSVU4958803	4EG1	2794	BATTERIES, WE'FILLED WITHACID	8	-	FA -SB	-	-	-	-	PK	A / SW16
JSVU4959076	4EG1	2794	BATTERIES, WE'FILLED WITHACID	8	-	FA -SB	-	-	-	-	PK	A / SW16
END												

EJEMPLO DECLARACION MARITIMA DE SANIDAD:

MARITIME DECLARATION OF HEALTH

To be completed and submitted to the competent authorities by the masters of ships arriving from foreign ports..

Submitted at the port of.....Date.....
 Name of ship or inland navigation vessel.....Registration/IMO N°.....
 Arriving from.....Sailing to.....
 (Nationality)(Flag of vessel).....
 Master's name.....
 Gross tonnage (ships).....Tonnage (inland navigation vessels).....
 Valid Sanitation Control Exemption/Control Certificate carried on board? Yes... No...
 Issued at.....Date.....
 Re-inspection required? SI... No...
 Has ship/vessel visited an affected area identified by World Health Organization? Yes... No...
 Port and date of visit.....
 List ports of call from commencement of voyage with dates of departure, or within past thirty days, whichever is shorter:

 Upon request of the competent authority at the port of arrival, list crew members, passengers or other persons who have joined ship/vessel since international voyage began or within past thirty days, whichever is shorter, including all ports/countries visited in this period (add additional names to the attached schedule):
 1) Name.....joined from: 1).....2).....3).....
 2) Name.....joined from: 1).....2).....3).....
 3) Name.....joined from: 1).....2).....3).....
 Number of crew members on board.....
 Number of passengers on board.....

Health questions

- 1) Has any person died on board during the voyage otherwise than as a result of accident? Yes... No...
 If yes, state particulars in attached schedule. Total n° of deaths.....
- 2) Is there on board or has there been during the international voyage any case of disease which you suspect to be of an infectious nature? Yes... No... If yes, state particulars unattached schedule.
- 3) Has the total number of ill passengers during the voyage been greater than normal/expected? Yes... No...
 How many ill persons?.....
- 4) Is there any ill person on board? Yes... No... If yes, state particulars in attached schedule.
- 5) Was a medical practitioner consulted? Yes... No... If yes, state particulars of medical treatment or advice provided in attached schedule.
- 6) Are you aware of any condition on board which may lead to infection or spread of disease? Yes... No... If yes, state particulars in attached schedule.
- 7) Has a sanitary measure (e.g. quarantine, isolation, disinfection or decontamination) been applied on board? Yes... No... If yes, specify type, place and date.....
- 8) Have any stowaways been found on board? Yes... No... If yes, where did they join the ship (if known)?
- 9) Is there a sick animal or pet on board? Yes... No...

Note: In absence of a surgeon, the master should regard the following symptoms as grounds for suspecting the existence of a disease of an infectious nature:
 a) fever, persisting for several days or accompanied by i) prostration; ii) decreased consciousness; iii) glandular swelling; iv) jaundice; v) cough or shortness of breath; vi) unusual bleeding or vii) paralysis;
 b) with or without fever: i) any skin rash or eruption; ii) severe vomiting (other than sea sickness); iii) severe diarrhoea; or iv) recurrent convulsions.

I hereby declare that the particulars and answers to the questions given in this Declaration of Health (including the schedule) are true and correct to the best of my knowledge and belief.

Signed
 Master

Countersigned.....
 Ship's surgeon (if carried)

Date.....

ATTACHMENT TO MODEL OF MARITIME DECLARATION OF HEALTH

Name	Crew or rating	Age	Sex	Nationality	Port and date joined ship/vessel	Nature of illness	Date of onset of symptoms	Reported to a port medical officer?	Diagnosed of fever?	Drugs, vaccines or other treatment given to patient	Comments

* Note:
1) Whether the person recovered, is still ill or died, and
2) Whether the person is still on board, was evacuated (including the name of the port or airport), or was buried at sea.



Aviso de responsabilidad:

Este documento es el resultado del Trabajo Fin de Grado de un alumno, siendo su autor responsable de su contenido.

Se trata por tanto de un trabajo académico que puede contener errores detectados por el tribunal y que pueden no haber sido corregidos por el autor en la presente edición.

Debido a dicha orientación académica no debe hacerse un uso profesional de su contenido.

Este tipo de trabajos, junto con su defensa, pueden haber obtenido una nota que oscila entre 5 y 10 puntos, por lo que la calidad y el número de errores que puedan contener difieren en gran medida entre unos trabajos y otros.

La Universidad de Cantabria, la Escuela Técnica Superior de Náutica, los miembros del Tribunal de Trabajos Fin de Grado, así como el profesor/a director no son responsables del contenido último de este Trabajo.