

**BOCCE**

Año XCIV

Viernes

5 de Julio de 2019

Nº 5.901

**ORDINARIO**



**CEUTA**

D.L.: CE.1-1958



# Boletín Oficial Ciudad de Ceuta

## SUMARIO

### DISPOSICIONES GENERALES

#### CAPITANÍA MARÍTIMA DE CEUTA

- 388.-** Instrucciones y Normas de Seguridad Marítima, y de la Seguridad de la Navegación, establecidas por la Capitanía Marítima de Ceuta. **Pag.1359**

#### CIUDAD AUTÓNOMA DE CEUTA

- 384.-** Aprobación del encargo a medio consistente en la ejecución de obras para la "Adecuación provisional de solar perteneciente a la Ciudad Autónoma de Ceuta", a la Empresa de Transformación Agraria S.A., S.M.E., M.P. (TRAGSA). **Pag.1377**

- 385.-** Aprobación del encargo a medio consistente en la ejecución de obras para la "Implantación de una Pista de Motocross en la Ciudad Autónoma de Ceuta", a la Empresa de Transformación Agraria S.A., S.M.E., M.P. (TRAGSA). **Pag.1382**

- 389.-** Extracto de la 5ª. Convocatoria para la concesión de subvenciones públicas destinadas a fomentar el empleo de personas jóvenes, identificadas como beneficiarias del Sistema Nacional de Garantía Juvenil 2014-2020, con un mínimo de permanencia. **Pag.1386**

### OTRAS DISPOSICIONES Y ACUERDOS

#### DELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN CEUTA UNIDAD DE COSTAS

- 387.-** Información pública de la solicitud de concesión administrativa por GTD Cableado de Redes Inteligentes S.L.U., para la instalación de un cable submarino de fibra óptica, desde Tarifa a las playas de Benítez y La Ribera. **Pag.1387**

#### ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA

#### JUZGADO DE PRIMERA INSTANCIA E INSTRUCCIÓN NÚMERO 6 DE CEUTA

- 386.-** Notificación a Dª. Nadia Mohamed Mohamed, relativa a Modificación de Medidas Supuesto Contencioso 366/2018. **Pag.1387**

**DISPOSICIONES GENERALES****CAPITANÍA MARÍTIMA DE CEUTA****388.-****DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE  
INSTRUCCIONES Y NORMAS DE SEGURIDAD MARÍTIMA, Y DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN,  
ESTABLECIDAS POR LA CAPITANÍA MARÍTIMA DE CEUTA  
Capitanía Marítima de Ceuta****30/05/2019****PREAMBULO.**

En el ejercicio de las competencias establecidas por el ordenamiento jurídico para las Capitanías Marítimas, esto es el Real Decreto Ley 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se prueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima y el RD 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías y los Distritos Marítimos, la Capitanía Marítima de Ceuta viene elaborando diferentes instrucciones que tienen que ver con la seguridad marítima, la seguridad de la navegación, la seguridad de la vida humana en la mar y la lucha contra la contaminación del medio marino en el ámbito de su jurisdicción.

En este sentido, cabe diferenciar, por un lado, aquellas que se refieren a instrucciones que regulan, en el ámbito de la tutela de los bienes jurídicos a los que nos referimos en el párrafo anterior, la navegación dentro de las aguas portuarias, y por otro lado, instrucciones que regulan diversos aspectos sobre los mismos bienes jurídicos, en el mar territorial asignado a esta Capitanía Marítima según el RD 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos.

Por otro lado, y no menos importante, hay que destacar que las normas de navegación del puerto que están en vigor, son muy antiguas y se recogen aún en el antiguo Reglamento de Policía del Puerto aprobado por la Dirección General de la Marina Mercante a través de la Comandancia Militar de Marina en 1.966 con sus correspondientes modificaciones, siendo la última de fecha 28.09.1990, esto es, anterior a la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por el Real Decreto Ley 11/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la LPEMM.

Además existe un documento elaborado así mismo por la Comandancia Militar de Marina, de fecha 10.03.1959 que establecía el calado máximo en el Puerto de Ceuta en 10,2 metros (33,5 pies). Claramente dicho escrito, aunque sigue siendo el único escrito oficial al respecto y, por lo tanto en vigor, ha quedado obsoleto debido a los diferentes cambios normativos y a las nuevas obras efectuadas en las infraestructuras del Puerto de Ceuta, que en nada se parece al puerto de aquellas fechas, por lo que es de vital importancia establecer en este documento los nuevos calados resultantes de las obras del Dique Adosado de Poniente y las condiciones de maniobra, incluyendo al servicio de practica y el servicio de remolcadores, necesario para que los distintos operadores del mismo, puedan planificar sus actividades con plena seguridad jurídica.

**1.- OBJETO.**

Este compendio de normas de seguridad marítima tiene por objeto reunir en un único documento las normas que regulan el tráfico marítimo, desde el punto de vista de la seguridad marítima, seguridad de la navegación, seguridad de la vida humana en la mar y la protección del medio ambiente marino, bien sea en ámbito portuario (zona I y zona II), ya sea la zona del Mar Territorial de jurisdicción de la Capitanía Marítima; el principal objeto de estas normas es que este documento sirva para ser unido a la Ordenanza Portuaria que debe ser aprobada por la Autoridad Portuaria de Ceuta en el ejercicio de sus competencias, tan pronto como ello sea posible.

En definitiva, el objetivo de este documento es triple:

**Uno:** Actualización de las Normas elaboradas por la Capitanía marítima por razones de seguridad marítima, ajustadas al nuevo marco normativo y a las nuevas características físicas y técnicas del puerto, así como publicar las mismas en el Boletín Oficial de la Ciudad Autónoma de Ceuta, para dotarlas de mayor seguridad jurídica.

**Dos:** Que dicho documento sirva para unificar en el futuro el Reglamento de policía, el de practica, las condiciones de remolque y amarre, así como las del procedimiento del servicio de ordenación, coordinación y control de tráfico marítimo del puerto en el que se establece la forma de entrada y salida al puerto de los buques.

**Tres:** Que sirva también para proceder a la modificación y actualización de los datos relativos al Puerto de Ceuta que figuran en el Derrotero publicado por el Instituto Hidrográfico de la Marina, así como otras publicaciones nacionales e internacionales de uso frecuente por los buques que hacen escala en este puerto.

El ejercicio de estas normas se realizará sin perjuicio de las competencias que se atribuyan a otras Administraciones.

**2.- ÁMBITO DE APLICACIÓN.**

Estas Normas son de aplicación en las Zonas I y II de las aguas del Puerto de Ceuta. Además se incluyen Normas que son de aplicación en el Mar Territorial de Ceuta, teniendo en cuenta las peculiaridades que dicho Mar territorial presenta en esta ciudad, con la única pretensión de proteger el medio ambiente marino y costero y sin pretensión alguna de interferir con aspectos relacionados con los contenciosos sobre soberanía existentes en la zona.

Por otro lado, estas normas no son aplicables a las embarcaciones de recreo, las cuales se rigen por las “**INSTRUCCIONES BÁSICAS DE SEGURIDAD MARÍTIMA, DE LA NAVEGACIÓN Y DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL MEDIO MARINO EN AGUAS MARÍTIMAS DE CEUTA**” publicadas en el BOCCE el 05 de mayo de 2017.

## TITULO I

**3.- INSTRUCCIONES QUE AFECTAN AL ÁMBITO PORTUARIO.**

**RESOLUCIÓN de fecha 09 de septiembre de 2010**, de la Capitanía Marítima en Ceuta por la que se modifica la zona de prohibición de fondeo en la aproximación al Puerto de Ceuta con objeto de proteger el cable de comunicaciones "LINCE" que comunica la Ciudad Autónoma de Ceuta con la Península.

**Instrucción 1/2013.-** De 2 de julio de 2013, por la que se dictan, por razones de seguridad marítima, instrucciones de maniobra con visibilidad reducida en las aguas del Puerto de Ceuta.

**Instrucción 2/2013.-** Por la que se dictan, por razones de seguridad marítima, instrucciones sobre la velocidad de maniobras de entrada y salida de las Naves de Alta Velocidad en las aguas del Puerto de Ceuta.

~~**Instrucción 3/2013.-** Por la que se dictan, por razones de seguridad marítima, instrucciones sobre maniobras en aguas del Puerto de Ceuta en caso de temporal.~~

**Instrucción 1/2014.-** De 28 de enero, por la que se modifica la Instrucción Nº 3/2013 de la Capitanía Marítima de Ceuta, por la que se dictan, por razones de seguridad marítima, instrucciones sobre maniobras en aguas del Puerto de Ceuta en caso de temporal.

**RESOLUCIÓN**, de fecha 20 de noviembre de 2015, por la que se establecen las condiciones para la obtención de la exención de practica para los capitanes al mando de las gabarras de suministro de combustible en la zona II del Puerto de Ceuta.

**RESOLUCION 1/2019**, de fecha 15 de mayo de 2019, sobre maniobras de atraque, desatraque, uso de remolcadores en el nuevo atraque adosado a la tercera alineación del dique de Poniente, por razones de seguridad marítima.

**4.- CUESTIONES GENERALES**

La Autoridad Portuaria a través del Centro de Coordinación de Servicios de la Autoridad Portuaria de Ceuta (acrónimo Ceuta Port Control) ejerce las competencias establecidas en el Art. 106 del Real Decreto Legislativo 2/2011 con respecto a la ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo. Al mismo tiempo el ya citado RDL, en su artículo 266, atribuye a las Capitanías Marítimas, entre otras, las siguientes funciones:

b) la determinación por razones de seguridad marítima de las zonas de fondeo y de maniobra en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, correspondiendo a la Administración portuaria competente la autorización de fondeo y asignación de puestos en la zona de servicio de los puertos.

También, en el apartado d) del mismo artículo, establece que el Capitán Marítimo le corresponde "la fijación por razones de seguridad marítima de los criterios que determinen las maniobras, incluido el atraque, a realizar por buques que porten mercancías peligrosas o presenten condiciones excepcionales.

**5.- ADOPCIÓN DE MEDIDAS URGENTES PARA SALVAGUARDAR LA SEGURIDAD MARITIMA EN EL PUERTO**

Cuando el Capitán Marítimo, a través de cualquier medio, tenga conocimiento de que un buque está incumpliendo gravemente las medidas, normas y procedimientos sobre seguridad marítima del Puerto, en su caso, desobedeciendo las ordenes o instrucciones de la propia Capitanía y en especial, cuando conozca que existe un comportamiento que implique un riesgo potencial que ponga en peligro la seguridad marítima o el medio ambiente marino, actuará de inmediato adoptando las medidas iniciales que resulten precisas para eliminar o, en su defecto, reducir el factor de riesgo.

A tal efecto, el Capitán Marítimo podrá cursar, directamente o a través de Ceuta Port Control o Prácticos, las instrucciones oportunas para que el buque proceda a fondear, regrese al punto de amarre inicial, paralice su actividad o navegación o efectúe cualquier otra medida que sea náuticamente recomendable, adoptando las medidas que garanticen la seguridad de la navegación y la lucha contra la contaminación que contempla la *Real Decreto Legislativo 2/2011 por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante*.

Ceuta Port Control informará de forma inmediata a la Capitanía Marítima aquellos casos en los que exista un riesgo potencial inminente para la seguridad marítima y/o el medio ambiente marino por los medios apropiados.

6.- **RESOLUCIÓN DE 09 DE SEPTIEMBRE DE 2010, DE LA CAPITANÍA MARÍTIMA EN CEUTA POR LA QUE SE MODIFICA LA ZONA DE PROHIBICIÓN DE FONDEO EN LA APROXIMACIÓN AL PUERTO DE CEUTA CON OBJETO DE PROTEGER EL CABLE DE COMUNICACIONES “LINCE” QUE COMUNICA LA CIUDAD AUTÓNOMA DE CEUTA CON LA PENINSULA.**  
**ANTECEDENTES DE HECHO**

**Primero.-** Históricamente y con objeto de proteger los distintos cables submarinos que han garantizado las comunicaciones entre la Ciudad Autónoma de Ceuta y la Península, ha existido la prohibición de fondear en la zona comprendida entre los meridianos que pasan por el morro del dique de Levante del Puerto de Ceuta y punta de Santa Catalina, y el paralelo 35° 55',04 N y tierra.

**Segundo.-** Desde el año 2005, Telefónica inició el proyecto de instalación de la primera conexión mediante fibra óptica entre la Ciudad Autónoma de Ceuta y la Península mediante la instalación de un cable submarino entre La Línea de la Concepción y Ceuta (LINCE) con objeto de dotar a la ciudad de los accesos a los servicios que las comunicaciones con las tecnologías de Banda Ancha ofrecen. Dicho cable terminó su puesta en funcionamiento en el año 2007.

**Tercero.-** La compañía Telefónica ha solicitado la modificación de la zona de fondeo prohibido con objeto de asegurar al máximo la protección del cable LINCE, cable que ha sufrido tres averías importantes desde su puesta en funcionamiento, al haberse enganchado las anclas de los buques que fondean en zona NO PROHIBIDA.

**FUNDAMENTOS DE DERECHO**

**Primero.-** El artículo 88.3 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, por el que se desarrollan las funciones del Capitán Marítimo.

**Segundo.-** El artículo 10 Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos, en el que se concretan las funciones del Capitán Marítimo.

**CONSIDERANDO**

**Primero.-** Que desde la entrada en funcionamiento del cable LINCE el mismo ha sufrido tres averías importantes por enganche de ancla, la primera en agosto de 2007 a una distancia de 1, 3 millas de la cámara de amarre en la Playa de San Amaro y en una sonda de 40 metros, la segunda en fecha 19 de febrero de 2008, a una distancia de 1, 6 millas de la cámara de amarre y a una sonda de 60 metros y la tercera el 19 de diciembre de 2009, a una distancia de 1,8 millas y en una sonda de 70 metros. Todas estas averías son producidas fuera de la actual zona de restricción de fondeo y a una profundidad menor a 75 metros. Dicho índice de averías es muy superior a la media de averías en la red de cables de Telefónica y puede significar, en determinadas circunstancias, la incomunicación para las comunicaciones digitales de la Ciudad Autónoma de Ceuta.

**Segundo.-** las comunicaciones digitales de la Ciudad Autónoma de Ceuta dependen de la conexión de fibra óptica a través del cable submarino LINCE, por lo que debe ser considerado como un bien público esencial para la Ciudad Autónoma de Ceuta.

**Tercero.-** Que por parte de esta Capitanía Marítima se entiende razonable la petición de Telefónica de aumentar la zona de prohibición de fondeo, para evitar que se vuelvan a producir las averías relatadas en esta resolución.

**Cuarto.-** Que no existe pesca de arrastre en la zona y que la prohibición de fondeo no afecta a los tipos tradicionales de pesca existentes.

Por todo ello,

**VISTOS**

La Constitución Española de 1978; la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. La Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante; el Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos y demás normativa nacional e internacional aplicable al caso.

Esta Capitanía Marítima

**RESUELVE**

**Primero.-** Establecer una nueva zona de prohibición de fondeo en la Bahía Norte de Ceuta, a causa de la existencia de cables submarinos en la zona delimitada por los puntos siguientes:

Desde el morro del dique de levante hasta la posición Lat: 35° 54,09' N Long: 005° 18,47' W.  
 Desde la posición Lat: 35° 54,09' N Long: 005° 18,47' W, hasta la posición Lat: 35° 55,24' N, Long: 005° 18,96' W.  
 Desde la posición Lat: 35° 55,24' N, Long: 005° 18,96' W, hasta la posición Lat: 35° 55,86' N, Long: 005° 18,85' W.  
 Desde la posición Lat: 35° 55,86' N, Long: 005° 18,85' W, hasta la posición Lat: 35° 55,86' N, Long: 005° 18,18' W.  
 Desde la posición Lat: 35° 55,86' N, Long: 005° 18,18' W, hasta la posición Lat: 35° 54,96' N, Long: 005° 18,18' W.  
 Desde la posición Lat: 35° 54,96' N, Long: 005° 18,18' W, hasta la posición Lat: 35° 54,96' N, Long: 005° 17,30' W.  
 Desde la posición Lat: 35° 54,96' N, Long: 005° 17,30' W, hasta la Punta de Santa Catalina.

Contra esta resolución, que no pone fin a la vía administrativa, puede interponerse Recurso de Alzada en el plazo de un mes ante el Ilmo. Sr. Director General de la Marina Mercante, de acuerdo con lo establecido en el artículo 114 de la Ley 30/1992.

7.- **INSTRUCCIÓN 1/2013 DE 2 DE JULIO DE 2013, POR LA QUE SE DICTAN, POR RAZONES DE SEGURIDAD MARÍTIMA, INSTRUCCIONES DE MANIOBRA CON VISIBILIDAD REDUCIDA EN LAS AGUAS DEL PUERTO DE CEUTA.**

A la hora de definir “visibilidad reducida” adoptamos la definición del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, como *“toda condición en que la visibilidad está disminuida por niebla, bruma, nieve, fuertes aguaceros, tormentas de arena o cualesquiera otras causas análogas”*.

A la vista de lo anterior se dictan las siguientes instrucciones con objeto garantizar la seguridad de las maniobras en condiciones de visibilidad reducida en este Puerto:

Las maniobras se llevarán a cabo bajo el control estricto del personal de guardia adscrito al Servicio General Portuario de Control de Tráfico Marítimo, en adelante Ceuta Port Control.

Ceuta Port Control recabará de los buques vía VHF la información relativa a la visibilidad en las zonas I y II del Puerto. Las condiciones de visibilidad deberán ser actualizadas continuamente. Los ferrys y naves de alta velocidad en su viaje de Algeciras a Ceuta y retorno, colaborarán con la estación de Ceuta Port Control facilitándole la información solicitada.

El desarrollo de las maniobras de entrada/salida/cambio de atraque atenderá al principio de “sólo un buque en movimiento” y el criterio de preferencia será el siguiente:

**Primero:** Buque de pasaje de línea regular y buques de crucero.

**Segundo:** Buque de carga de línea regular.

**Tercero:** Buques en tránsito con operaciones de carga/descarga.

**Cuarto:** Buques en tránsito con operaciones de bunker.

**Quinto:** En cada uno de los casos anteriores, preferencia de las maniobras de salida sobre las de entrada, y de éstas sobre los cambios de atraque.

Los Capitanes de naves de gran velocidad y buques de pasaje convencionales con exención de practica en vigor mantendrán la exención en condiciones de visibilidad reducida e incluso con visibilidad nula.

En el caso de Capitanes de buques de carga con exención de practica en vigor la exención quedará suspendida en condiciones de visibilidad reducida. En estos casos el práctico deberá embarcar para la maniobra.

En el caso extremo de niebla cerrada con visibilidad nula se suspenderán las maniobras de los buques, con excepción de las naves de gran velocidad y los buques de pasaje de línea regular.

Se dará estricto cumplimiento al Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar, y en este caso especialmente a las reglas:

Regla 5. Vigilancia.

Regla 6. Velocidad de seguridad.

Regla 7. Riesgo de abordaje.

Regla 8. Maniobras para evitar el abordaje.

Regla 19. Conducta de los buques en condiciones de visibilidad reducida.

Regla 35. Señales acústicas en visibilidad reducida.

Ceuta Port Control ordenará el tráfico de los buques en espera de atraque que no deseen fondear, informándoles en este caso de visibilidad reducida que se mantengan al Norte y al Este del punto de recalada, situado a 2 millas al Norte de la boca, en situación 35° 55,75 N, 5° 18,65 W, al objeto de no interferir el tráfico de línea regular entre Ceuta y Algeciras.

En caso de niebla cerrada Ceuta Port Control no autorizará la maniobra de abarloe de la gabarra de suministro de combustible en Bahía hasta que mejoren las condiciones de visibilidad, de manera que los buques se hallen a la vista el uno del otro.

El personal de guardia del Centro de Coordinación de Servicios de la Autoridad Portuaria, CCS, comprobará el buen funcionamiento del sistema visual de señalización marítima instalado en el Muelle Cañonero Dato. Si el sistema no se hallase operativo Ceuta Port Control informará de esta circunstancia al Práctico de guardia y a los Capitanes de las naves de gran velocidad.

Las Compañías que operan las líneas regulares darán traslado a los Capitanes de sus buques de las presentes directrices de obligado cumplimiento.

8.- **INSTRUCCIÓN 2/2013..DE 3 DE JULIO DE 2013, POR LA QUE SE DICTAN, POR RAZONES DE SEGURIDAD MARÍTIMA, INSTRUCCIONES SOBRE LA VELOCIDAD MANIOBRA DE ENTRADA Y SALIDA DE LAS NAVES DE ALTA VELOCIDAD. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD (INSTRUCCIÓN 2/2013)**

El Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, asigna a las Capitanías Marítimas, en su artículo 266.g, todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, en las que quedan incluidas las aguas de las zonas de servicio de los puertos.

Por otro lado, el RD 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos, establece, entre otras, la función de prohibición o restricción de la navegación, para determinadas zonas y por tiempo limitado, por razones de seguridad de la vida humana en la mar y de la navegación y de prevención y lucha contra la contaminación marina. (Art. 10.h.)

El Servicio General Portuario de control de tráfico marítimo en aguas del Puerto de Ceuta, en adelante Ceuta Port Control, y a solicitud de esta Capitanía Marítima, ha realizado un seguimiento de las naves de gran velocidad en su aproximación al Puerto de Ceuta. De forma aleatoria han ploteado mediante radar un total de 50 entradas y salidas de las naves de gran velocidad, en adelante NGV, adscritas a la línea regular Ceuta-Algeciras, obteniéndose los siguientes resultados:

- En el 24% de los casos, a 5 cables de la bocana, las NGV navegaban a más de 25 nudos.
- En el 64% de los casos, a 5 cables de la bocana, las NGV navegaban a más de 20 nudos.
- En el 100% de los casos se aprecia que a 5 cables de la bocana las NGV habían moderado su velocidad de forma perceptible, aunque navegaban a más de 15 nudos.

Es bien cierto que hasta la fecha no se han registrado accidentes en el Puerto de Ceuta en los que se hayan visto implicadas este tipo de naves, cuya causa pudiera asociarse a un exceso de velocidad en las aguas portuarias. A ello ha contribuido sin duda la incuestionable profesionalidad de los Capitanes así como el control ejercido por la Corporación de Prácticos, y mejorado, si cabe, con la reciente puesta en funcionamiento de Ceuta Port Control. No obstante lo anterior, cabe establecer las siguientes consideraciones:

- En un radio de 5 cables contados a partir de la marca lateral de estribor situada en el extremo del Muelle de Poniente (luz verde de la bocana), las interferencias entre las derrotas de las NGV que entran y salen de Puerto, y entre éstas y el tráfico de buques mercantes, pesqueros y de recreo de entrada y salida, así como los buques que proceden o abandonan el fondeadero, son inevitables. En este sentido entendemos que el establecimiento de una limitación de la velocidad para las NGV en esta zona supondría un mejor control, por parte de los Capitanes, de las situaciones de cruce, vuelta encontrada y alcance entre los distintos tipos de buques.
- La zona de embarque de los Prácticos se solapa, en su punto más al Sur, con el área definida en el párrafo anterior. Entendemos que una limitación de la velocidad en esta zona se traduciría en disponer de más tiempo para gestionar la maniobra de 2 buques que se hallan a menos de 5 cables, esto es, nave de gran velocidad y buque mercante que entra o que sale de Puerto con el Práctico a bordo, embarcando o desembarcando. Asimismo, al reducir la energía de la ola se reduciría la incidencia de la misma, facilitando la maniobra de abarloe del bote y transferencia del Práctico al buque.
- Las gabarras de combustible han venido denunciando rotura de cabos y cables durante las operaciones de bunker en Bahía, a consecuencia de la ola generada al paso de las NGV. Estos accidentes pueden generar sucesos de contaminación marina en el caso de que la manguera de combustible, conectada entre los buques abarloados, rompa estando en carga. Entendemos que el establecimiento de una limitación en la velocidad de estas naves debería traducirse necesariamente en una reducción en la energía transmitida por la ola, disminuyendo así el riesgo de rotura de cabos.
- Las operaciones de aprovisionamiento y cambio de tripulaciones, realizadas en el fondeadero mediante falúa en Bahía a escasos cables de la zona definida en el primer punto, se ven afectadas al paso de estas naves. En este sentido, una reducción de la energía transmitida por la ola mejoraría las condiciones de seguridad de estas operaciones.
- En estos últimos años se vienen produciendo denuncias de todo tipo de embarcaciones menores amarradas en distintos muelles, en relación a la ola generada por las NGV en el interior de la dársena.

Ni que decir tiene que en las circunstancias referidas en los puntos anteriores, se sobrentiende que, tanto por parte de los capitanes de las NGV cómo por los capitanes del resto de buques, así como por los prácticos cuando estén a bordo de los buques ejerciendo la labor de asesoramiento que les encomiendan las normas, ajustarán sus maniobras a las buenas prácticas marineras y, cómo no, al estricto cumplimiento del Reglamento Internacional para prevenir los abordajes.

En base a las consideraciones tenidas en cuenta anteriormente, desde el punto de vista de la seguridad marítima, la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación, se establecen las siguientes instrucciones que deben contribuir a mejorar los movimientos de NGV y buques en las aguas de las zonas I y II del Puerto de Ceuta:

- Las maniobras se llevarán a cabo bajo el control estricto de Ceuta Port Control.
- Las NGV deberán maniobrar a la mínima velocidad de gobierno en el interior de la dársena, no superando en ningún

caso los 9 nudos.

- Se limita a 15 nudos la velocidad de aproximación a Puerto de las NGV, cuando se hallen a una distancia de 5 cables de la bocana del Puerto de Ceuta.
- Se restringe la navegación de las NGV a través del fondeadero, definido por la zona comprendida entre la costa y la línea imaginaria que pasa desde Punta Blanca y el meridiano que pasa a través de la marca lateral de estribor situada en el extremo del Muelle de Poniente (luz verde de la bocana del puerto), pudiendo esta ser realizada en caso de que las condiciones meteorológicas, fundamentalmente con vientos y mar fuertes de levante, aconseje a los capitanes de las NGV dicha navegación para mejorar el bienestar de los pasajeros.

Las compañías que operan las líneas regulares darán traslado a los capitanes de sus buques de las siguientes directrices de obligado cumplimiento.

Esta Instrucción entrará en vigor el 8 de julio de 2013

**9.- INSTRUCCIÓN 1/2014, DE 28 DE ENERO, POR LA QUE SE MODIFICA LA INSTRUCCIÓN Nº 3/2013 DE LA CAPITANÍA MARÍTIMA DE CEUTA, POR LA QUE SE DICTAN, POR RAZONES DE SEGURIDAD MARÍTIMA, INSTRUCCIONES SOBRE MANIOBRAS EN AGUAS DEL PUERTO DE CEUTA EN CASO DE TEMPORAL**

El Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, asigna a las Capitanías Marítimas, en su artículo 266.g, todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, en las que quedan incluidas las aguas de las zonas de servicio de los puertos.

Por otro lado, el RD 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos, establece, entre otras, la función de prohibición o restricción de la navegación, para determinadas zonas y por tiempo limitado, por razones de seguridad de la vida humana en la mar y de la navegación y de prevención y lucha contra la contaminación marina. (Art. 10.h.)

La entrada en servicio del Servicio General Portuario de control de tráfico marítimo en aguas del Puerto de Ceuta, en adelante Ceuta Port Control, hace necesario el establecimiento por parte de esta capitanía marítima, de unas instrucciones sobre el procedimiento a seguir en las maniobras de los buques en caso de temporal.

Conviene precisar que el ámbito de aplicación de la presente instrucción comprende los movimientos de los buques en las aguas de las zonas I y II del Puerto de Ceuta. El hecho de incluir la zona II responde a las características de escaso abrigo del fondeadero de la Bahía Norte respecto a los vientos dominantes en el eje Este- Oeste.

A este respecto hay que destacar los acontecimientos ocurridos el pasado día 19 de enero, que son la base que justifican las modificaciones que se realizan mediante esta instrucción. Ese día con temporal duro de poniente se produjo el garreo de dos buques, prácticamente a la misma hora, que además de producir la rotura del cable de comunicaciones que une Ceuta con la Línea (cable LINCE), se produjeron dos situaciones de grave riesgo, la primera riesgo de colisión entre los dos buques implicados y la segunda riesgo extremo de embarrancamiento de uno de los barcos en el Bajo de Isabel.

El informe emitido a raíz de estos hechos, por el Servicio de Seguridad e Inspección de esta Capitanía Marítima, tiene en cuenta, además, que es la quinta vez desde el año 2008 que se produce la rotura del cable antes citado - todas las roturas producidas por garreo de los buques en situación de temporal -, y el escaso margen de maniobra con que cuentan los capitanes de los buques fondeados en dicha situación, nos hace modificar esta Instrucción, por las siguientes razones:

- La distancia del fondeadero a la costa, hacia sotavento, es tan solo de una milla, tanto de vientos de componente Este como de componente Oeste.
- El Estudio “Realización de medidas de corrientes en el fondeadero de Ceuta”, elaborado por TECNOAMBIENTE en agosto de 2009, indica que con mareas de coeficientes altos se han llegado a registrar corrientes de 104,6 cm/seg, esto es, de dos nudos.
- El efecto combinado de viento y corriente de marea ha generado velocidades de deriva de 3,7 nudos. A esta velocidad un buque alcanzaría la costa y embarrancaría en tan solo 16 minutos.
- El tiempo que han necesitado los buques para tener la máquina operativa ha llegado a ser, en algún caso, de hasta 1 hora.

En base a las anteriores consideraciones entendemos necesario, desde el punto de vista de la seguridad marítima, la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación, establecer las siguientes instrucciones que deben contribuir a mejorar la seguridad de las maniobras en condiciones de temporal en este puerto:

**1.- NORMAS GENERALES:**

- A la hora de establecer umbrales de velocidad del viento y altura de ola asociada, nos referimos a la clasificación de las escalas de Beaufort y de Douglas, respectivamente.
- Las maniobras se llevarán a cabo bajo el control estricto de Ceuta Port Control.
- Ceuta Port Control recabará del anemómetro y de los buques vía VHF la información relativa a la velocidad y dirección del viento en las zonas I y II del puerto, información que deberá ser actualizada continuamente y puesta a disposición del práctico de guardia

**2.- INSTRUCCIONES PARA LA MANIOBRA DE LOS BUQUES EN EL INTERIOR DE LA DÁRSENA.**

- El Práctico de guardia informará a Ceuta Port Control sobre la viabilidad de cada una de las maniobras teniendo en cuenta los factores que inciden sobre la misma. Tales como el tamaño del buque, estado de carga, obra muerta que presenta al viento en función de su diseño y configuración, medios de ayuda a la maniobra, necesidad de efectuar reviro, incidencia de la dirección del viento en la maniobra, espacio libre a proa y a popa del atraque, disponibilidad de remolcadores, etc.

- En el caso de Capitanes de buques de carga con exención de practica en vigor la exención quedará suspendida en condiciones de vientos sostenidos de fuerza 5 (17-21 nudos, 8,0-10,7 m/seg) y superiores. En estos casos el Práctico deberá embarcar para la maniobra.
- En el caso de vientos sostenidos de fuerza 7 (28-33 nudos, 13,9-17,1 m/seg) el desarrollo de las maniobras de entrada/salida/cambio de atraque atenderá al principio de “solo un buque en movimiento”.
- El criterio de preferencia a tener en cuenta por Ceuta Port Control en la ordenación de las maniobras es el siguiente:
  1. Buque de pasaje de línea regular.
  2. Buque de carga de línea regular.
  3. Buques en tránsito con operaciones de carga/descarga.
  4. Buques en tránsito con operaciones de bunker.
  5. En cada uno de los casos anteriores, preferencia de las maniobras de salida sobre las de entrada, y de éstas sobre los cambios de atraque.
- En el caso de vientos sostenidos de fuerza 8 (34-40 nudos, 17,2-20,7 m/seg) Ceuta Port Control no autorizará la maniobra de buques que transporten mercancías peligrosas, hasta que mejoren las condiciones meteorológicas.

### 3.- INSTRUCCIONES PARA EL CASO DE BUQUES FONDEADOS.

- Ceuta Port Control mantendrá vigilancia sobre los buques fondeados al objeto de detectar situaciones de garreo. Concretamente, Ceuta Port Control procederá de la siguiente manera:
- En el caso de vientos sostenidos de fuerza 6 (22-27 nudos, 10,8-13,8 m/seg) Ceuta Port Control, informará a los buques fondeados sobre la obligatoriedad de mantener la máquina preparada para arrancar de forma inmediata, en caso necesario.
- En el caso de vientos sostenidos de fuerza 8 (34-40 nudos, 17,2-20,7 m/seg) Ceuta Port ordenará a todos los buques abandonar el fondeadero y salir a la mar a capear el temporal.
- Ceuta Port Control no autorizará la maniobra de abarloe de la gabarra de suministro de combustible en Bahía en caso de vientos superiores a fuerza 5, (17-21 nudos, 8,0-10,7 m/seg) hasta que mejoren las condiciones meteorológicas.
- Cuando Ceuta Port Control haya sido informado por un buque que tiene problemas de máquina y que la misma no está lista, y la velocidad del viento sea de fuerza 6 (22-27 nudos, 10,8-13,8 m/seg), informará al buque que por orden de la Autoridad Marítima Española deberá disponer de un remolcador con una potencia de tiro de 50 Tm ó más, que permanezca en sus inmediaciones, listo para dar un cabo de remolque de manera inmediata.

Esta Instrucción entrará en vigor el 10 de febrero de 2014.

Contra esta resolución que no agota la vía administrativa, se podrá interponer recurso de alzada ante el Sr. Director General de la marina Mercante en el plazo de un mes, con independencia de cualquier otro recurso que se considere oportuno.

Ceuta, 20 de agosto de 2013  
El Capitán Marítimo  
Fdo. Jesús L. Fernández Lera

10.- **RESOLUCION 1/2019 SOBRE MANIOBRAS DE ATRAQUE, DESATRAQUE, USO DE REMOLCADORES EN EL NUEVO DIQUE ADOSADO A LA TERCERA ALINEACIÓN DEL DIQUE DE PONIENTE, POR RAZONES DE SEGURIDAD MARÍTIMA.**

La entrada en servicio del nuevo atraque adosado al muelle de Poniente del Puerto de Ceuta, ha supuesto un cambio significativo en las infraestructuras portuarias que obligan, tanto a la Autoridad Portuaria como a la Autoridad Marítima, a establecer nuevos criterios sobre las maniobras de entrada y salida de buques de mayor porte a los que, hasta ahora, han sido habituales en este puerto.

Efectivamente, el aumento de calado en dicho atraque hasta los 13,5 metros, según datos facilitados por la Autoridad Portuaria de Ceuta, y los estudios y cursos realizados con ayuda de simulador de maniobras, se ha podido llegar a la conclusión que será posible atracar buques de hasta 12,5 metros de calado en dicho muelle, teniendo en cuenta que se deberá contar con un nivel de agua mínimo respecto al cero del puerto (BMVE) de +1.0 m. Esto es, en esas condiciones requerirá el acceso de los buques con la pleamar, además de otros criterios como son el número de remolcadores, condiciones meteorológicas, etc.

La complejidad técnica de las maniobras a realizar y el objetivo prioritario de preservar la seguridad marítima, el medio ambiente marino y no poner en peligro las infraestructuras portuarias, exige que por parte de la Capitanía Marítima se establezcan los criterios a seguir, en cumplimiento del Art. 266.4.d) del Real Decreto Ley 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, que establece que el Capitán Marítimo “fijará, por razones de seguridad marítima los criterios que determinen las maniobras, incluido el atraque, a realizar por buques que porten mercancías peligrosas o presenten condiciones excepcionales”...

Para la elaboración de esta Resolución se ha tenido en cuenta el informe de la empresa encargada de la realización del estudio de maniobras náuticas para el atraque y desatraque en el nuevo muelle ya mencionado, así como el informe del Colegio Oficial Nacional de Prácticos, y las reuniones mantenidas con la Corporación de Prácticos de Ceuta, Autoridad Portuaria de Ceuta y la empresa Petrolífera Ducar, S.L. como operadora de la terminal, y teniendo en cuenta además, la experiencia acumulada en las más de veinte maniobras ya realizadas con diferentes calados y en diferentes condiciones. A la vista de lo anterior, podemos establecer los criterios y determinar las condiciones, tanto de los buques como medioambientales, desde el punto de vista de la seguridad marítima, mínimas y máximas con los que van a poder operar los diferentes buques y que serán de obligado cumplimiento a partir de la publicación de esta Resolución:

#### CONDICIONES GENERALES

1. Las maniobras para buques en condiciones de máximas de calado y eslora, esto es 227 mts y 11,5 metros de calado, se realizarán siempre de día, es decir, desde una hora después del orto y una hora antes del ocaso, lo cual se motiva y justifica en el hecho de que se trata de maniobras de buques de gran porte y transportando mercancías peligrosas, tal y como se refleja en el ya mencionado informe del Colegio Oficial Nacional de Prácticos.
2. Se establece como punto de recalada y punto de embarque del práctico para este tipo de buques, la posición **dos millas al norte de la luz roja de la bocana del puerto**. Esa posición será, así mismo la zona donde los remolcadores harán firmes los cabos para, de acuerdo con las instrucciones que reciban del práctico, iniciar la maniobra de aproximación del buque.
3. Una vez los prácticos informen al Centro de Coordinación de Servicios de la Autoridad Portuaria el inicio de la maniobra, dicho centro informará al resto de buques de que se está desarrollando una maniobra con capacidad de gobierno restringido. Se procederá de la siguiente manera:
  - 3.1 **MANIOBRAS DE ENTRADA**  
Una vez iniciada la maniobra y hasta que el buque petrolero se encuentre a 0,5 cables de la bocana del puerto, el Práctico a bordo informará a los buques de pasaje de línea regular si pueden o no pueden rebasarlo en demanda de su atraque en la Dársena de Poniente. Así mismo, hasta que en la maniobra de entrada el remolcador de popa no pase el través de la luz verde del puerto no se podrán autorizar maniobras en la dársena de levante.  
Una vez el buque y los remolcadores estén en situación óptima, el Práctico deberá autorizar expresamente la maniobras de los buques de pasaje de línea regular.
  - 3.2 **MANIOBRAS DE SALIDA**  
Una vez el Práctico informe que tiene a bordo todos los cabos no se permitirá ninguna maniobra de entrada y salida en ninguna de las dársenas, hasta que la misma haya finalizado
4. Hasta que no se produzca el dragado de la zona con sonda de 13 metros existente en la cabeza del Muelle de España, se tendrá en cuenta lo siguiente:
  - 4.1 No se permitirá la entrada de buques con más 190 metros de eslora y el calado máximo permitido de 12,5 metros.
  - 4.2 No se permitirá la entrada de buques con más de 220 metros de eslora y 12,00 metros de calado.

5. El calado máximo permitido será de doce metros y medio (12,5 metros) para la maniobra de entrada y de siete con setenta (7,7 metros) para la maniobra de salida, teniendo en cuenta que siempre será necesario acceder con un nivel de agua mínimo, respecto al cero del puerto (BMVE) de +1,0 m. Esto requerirá el acceso de los buques con la marea. En este sentido se recuerda que el nivel medio de marea en Ceuta es 0,70 m.
6. En ningún caso, los vientos superarán la fuerza 5 en la Escala de Beaufort, esto es, entre 17 y 21 nudos (8-10,7 m/seg).
7. A no ser que el práctico, atendiendo a las características del barco, decida otra cosa, las maniobras de entrada y salida se realizarán con un mínimo de dos remolcadores. Uno de ellos será, en todo caso, tipo Voith Schneider y el segundo puede ser tipo ASD o superior.

Esta Resolución entrará en vigor una vez sea publicada en Boletín Oficial de la Ciudad Autónoma de Ceuta.

Contra esta resolución, que no agota la vía administrativa, se podrá interponer recurso ante el Director General de la Marina Mercante en el plazo de un mes, de acuerdo con lo establecido en el artículo 121 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Ceuta, 15 de mayo de 2019  
El Capitán Marítimo  
Fdo. Jesús L. Fernández Lera  
(Firmado electrónicamente)

**TITULO II****RESOLUCIONES QUE AFECTAN AL AMBITO DEL MAR TERRITORIAL.**

**RESOLUCIÓN 01/2018**, sobre Operaciones Fuera de Límites del Puerto de Ceuta (OPL).

**RESOLUCIÓN**, de prohibición de fondeo en la Bahía Sur de fecha 22 de enero de 2014 (Versión definitiva de la Resolución de 13 de julio de 2007 y las posteriores modificaciones de fechas 19.07.2007 y la de fecha 05.03.2008).

**11.- RESOLUCIÓN 01/2018 SOBRE OPERACIONES FUERA DE LÍMITES DEL PUERTO DE CEUTA**

Esta Capitanía Marítima, visto el artículo 21 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima; la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas; el artículo 266 del 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; el Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos; y demás legislación de general y pertinente aplicación.

**CONSIDERANDO:**

Que toda entrada y salida de buques en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, debe ser autorizada por la Capitanía Marítima correspondiente.

Que la realización de operaciones fuera de límites portuarios que se desarrollan en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción constituye una entrada y posterior salida del buque de tales aguas.

Que se viene observando la realización, en número creciente, de operaciones “fuera de límites” más allá de la zona II del Puerto de Ceuta lo que, debido a las limitaciones de espacio y dependiendo de la densidad de tráfico y condiciones meteorológicas, puede entrañar riesgos para la seguridad de la navegación y del medio marino si se realizan de forma descontrolada.

Que tales riesgos pueden sobrevenir de la interacción, que derive incluso en conflicto, entre los buques y embarcaciones que, para reducir costes, desean realizar ciertas operaciones fuera de límites de la zona portuaria del Puerto de Ceuta.

**OÍDAS:**

Las asociaciones de empresas proveedoras de servicios a los buques mercantes que realizan las operaciones “fuera de límites” y las empresas consignatarias de Ceuta.

**RESUELVE:**

Establecer el siguiente condicionado para la realización de operaciones fuera de límites portuarios:

1. A los efectos de esta Resolución se entiende por operación “fuera de límites” del Puerto de Ceuta, toda operación a realizar fuera de las aguas de dominio público portuario, con el objetivo de que un buque, sin fondear, reciba de una o más embarcaciones, aprovisionamiento de víveres, repuestos u otros materiales necesarios para la actividad del buque, así como el embarque o desembarque de tripulantes o personas ajenas a la tripulación. **Se excluyen las operaciones de transbordo de carga y de combustibles así como las reparaciones.**
2. Las operaciones “fuera de límites” en aguas de la Capitanía Marítima de Ceuta se realizarán más allá de la zona II del puerto de Ceuta, a no menos de una milla de la costa y a levante del meridiano 005 18.0 W o poniente del meridiano 005 19.5 W y al norte del paralelo 35 54,0 N (Punta Almina).
3. El buque que vaya a realizar operaciones “fuera de límites” deberá nombrar previamente un Agente Consignatario registrado en Ceuta.
4. Toda operación “fuera de límites” deberá contar con la autorización de esta Capitanía Marítima. Para ello, el agente consignatario deberá cumplimentar y enviar el documento anexo a esta Resolución.
5. El agente consignatario del buque que vaya a realizar operaciones fuera de límites portuarios deberá notificarlo, con un mínimo de dos horas de antelación a esta Capitanía Marítima por correo electrónico [capitania.ceuta@fomento.es](mailto:capitania.ceuta@fomento.es) o por fax (956.50.46.30) así como al CCS Tarifa por correo electrónico [tarifa@sasemar.es](mailto:tarifa@sasemar.es) o por fax (956.68.06.06). Para ello se enviará el formato que aparece como anexo de esta Instrucción debidamente cumplimentado.
6. La autorización se entenderá otorgada siempre y cuando, además de cumplir con el presente condicionado, cumplimentado el mencionado documento anexo y una vez enviado conforme al apartado anterior, no se reciba de la Capitanía Marítima notificación en contra antes de la hora estimada de inicio de las operaciones o antes del inicio de éstas.
7. Una vez cumplimentada la condición anterior y una hora antes de comenzar la operación, el buque comunicará su previsión al CCS Tarifa por el canal 10 de VHF indicando las horas estimadas de inicio y el final de la actividad. Igualmente informará en tiempo real del inicio o suspensión de la operación, así como sobre cualquier incidencia de interés para la seguridad marítima y del medio ambiente que se produzca u observe durante la misma.
8. **Se prohíbe la realización de este tipo de operaciones en caso de que la visibilidad sea inferior a una milla.**
9. La operación no se llevará a cabo cuando las condiciones de viento y mar en relación a las características de la operación, del buque y de la/s embarcación/es implicada/s no permitan operar con la debida seguridad a juicio del Capitán del buque o embarcación, de lo que se informará al Agente Consignatario y a la Capitanía Marítima.
10. Mientras tengan su capacidad de maniobra restringida a causa de la operación fuera de límites, los buques exhibirán, según corresponda, las marcas y luces prescritas en la Regla 27 del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar.

11. La embarcación que vaya a proporcionar los servicios fuera de límites deberá disponer de AIS operativo y en funcionamiento en todo momento desde su salida del atraque y hasta su regreso
12. El CCS Tarifa, valorará la viabilidad de la operación según el estado del tiempo, (viento, mar y visibilidad), teniendo especial precaución con vientos fuertes de componente E. Si, considerando el estado del tiempo y/o del tráfico, así como las características de la operación, el CCS Tarifa no la considera segura comunicará al buque, en nombre de la Autoridad Marítima, la prohibición para realizarla o los ajustes o limitaciones que se consideren oportunos. Cuando se albergue alguna duda sobre la viabilidad o seguridad de la operación previamente autorizada de conformidad con los puntos 5 y 6 o cuando surjan circunstancias excepcionales que puedan afectar a la operación, el CCS Tarifa podrá consultar a la Capitanía Marítima a través del funcionario de guardia para determinar la prohibición de la misma.

El incumplimiento de esta instrucción, que entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el BOCCE, podrá dar lugar a la incoación del correspondiente expediente administrativo sancionador y, en su caso, a la detención del buque de acuerdo con la normativa vigente aplicable.

Esta Resolución, que no pone fin a la vía administrativa, puede ser recurrida en el plazo de un mes ante el Sr Director General de la Marina Mercante, mediante Recurso de Alzada que podrá interponerse ante esta Capitanía Marítima o ante la Dirección General de la Marina Mercante, de acuerdo con lo establecido en el artículo 112 de la Ley 39/2015 citada al principio.

Nota.- Publicada en el BOCCE Ordinario Nº 5761, de 2 de marzo de 2018

**A N E X O****OPERACIONES FUERA DE LÍMITES****NOTIFICACIÓN PREVIA A LA****CAPITANÍA MARÍTIMA DE CEUTA**

Para enviar al menos DOS horas antes por correo electrónico o fax a:

Capitanía Marítima de Ceuta [capitania.ceuta@fomento.es](mailto:capitania.ceuta@fomento.es) Fax: +34 956.50.46.30  
 CCS Tarifa Tráfico [tarifa@sasemar.es](mailto:tarifa@sasemar.es) Fax: +34 956.68.06.06

<b>Nombre del buque</b>	
<b>Nº OMI</b>	
<b>Tipo de buque</b>	
<b>¿Presenta alguna avería?</b>	Descripción
<b>Fecha y hora estimada de inicio operaciones</b>	__ / __ / 20--__ ; ----__ : __ hora local. Duración: _____
<b>Operaciones a realizar</b>	
<b>Nombre Agente</b>	
<b>Empresa y/o embarcación/es que realizará/n la operación</b>	
<b>Teléfono móvil de la/s persona/s responsable/s de la operación H24</b>	Móvil 1: Móvil 2:

Firmado: \_\_\_\_\_

Fecha:

12. **RESOLUCIÓN, DE PROHIBICIÓN DE FONDEO EN LA BAHÍA SUR, DE FECHA 22 DE ENERO DE 2014.** *(Versión definitiva de la Resolución de 13 de julio de 2007 y las posteriores modificaciones de fechas 19.07.2007 y la de fecha 05.03.2008).*

Considerando que la costa de la Bahía Sur de Ceuta es una zona del alto interés ecológico y turístico ya que en esa zona se encuentran las principales playas de la ciudad y es un espacio altamente utilizado por los ciudadanos, tanto en lo que respecta a sus playas como a la gran cantidad de actividades de náutica deportiva y que también es escenario de importante actividad pesquera, estableciéndose, incluso, la almadraba de Ceuta desde mayo a diciembre,

Considerando que dicha zona no está comprendida dentro de la zona de servicio del puerto de Ceuta y que salvo raras ocasiones, no constituye un buen fondeadero, por ser una zona altamente expuesta a los temporales de levante, habiéndose registrado varios episodios de buque que, con diferentes grados de dificultad, tuvieron que abandonar urgentemente el fondeadero por problemas de garreo en condiciones de mal tiempo,

Considerando la dificultad de su control por radar debido a la altitud el Monte Hacho, que deja esa zona fuera de la cobertura radar del Centro Zonal de Coordinación de Salvamento y Lucha contra la Contaminación de Tarifa y del Centro de Coordinación de Servicios Portuarios de Ceuta,

Teniendo en cuenta los bienes jurídicos cuya protección tiene encomendada esta Capitanía Marítima de Ceuta, como son, la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente, Teniendo en cuenta que el artículo 28 del Reglamento de Despacho de Buques, aprobado por la Orden de 18 de enero de 2000, establece que salvo avería o fuerza mayor, *los buques extranjeros no podrán fondear ni interrumpir la navegación en el mar territorial español o en las aguas interiores marítimas, salvo avería o causa mayor,*

Teniendo en cuenta que de acuerdo con lo establecido en el artículo 10.i) del Real Decreto 638/2007 de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos, *le corresponde al Capitán Marítimo la autorización de fondeo fuera de las aguas de servicio de los puertos de interés general.*

El Capitán Marítimo de Ceuta

#### RESUELVE

Se prohíbe, con carácter general, el fondeo de buques mercantes, de pesca, plataformas o artefactos flotantes, con o sin desplazamiento, aptos para la navegación, exceptuando las embarcaciones de recreo, en zona de mar territorial que corresponde a la Bahía Sur de Ceuta, delimitado por la línea que une los puntos geográficos siguientes:

1. 35° 55' 00" N – 005° 16' 70" W
2. 35° 55' 00" N – 005° 16' 00" W
3. 35° 49' 70" N – 005° 16' 00" W
4. 35° 51' 40" N – 005° 18' 65" W
5. 35° 51' 75" N – 005° 18' 65" W
6. 35° 51' 75" N – 005° 19' 20" W
7. 35° 52' 30" N – 005° 20' 59" W

No obstante a lo anterior, si por avería o causa de fuerza mayor, un buque debe ser autorizado para fondear o interrumpir la navegación en dicha zona, deberán nombrar un agente consignatario en el Puerto de Ceuta, el cual solicitará al Capitán Marítimo la correspondiente autorización.

Para ello, el Capitán del buque, a través del citado consignatario o por él mismo, deberá dar a la Capitanía Marítima y al Centro Zonal de Coordinación de Salvamento y Lucha contra la Contaminación de Tarifa (Tarifa Tráfico), la siguiente información:

1. Fecha y hora UTC del fondeo o de la interrupción de la navegación.
2. Causa que lo motiva.
3. Tiempo estimado de permanencia en las aguas.
4. Cantidad y clase de mercancías y de combustibles a bordo.
5. Condición de funcionamiento del equipo propulsor y maquinaria auxiliar.
6. Número de personal a bordo.
7. Frecuencia y teléfonos de contacto con el buque.

El incumplimiento de lo resuelto conllevará la apertura de procedimiento sancionador por infracción calificada como grave en el artículo 307.e) de 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.

**13.- CONDICIONES PARA LA OBTENCIÓN DE LA EXENCIÓN DE PRACTICAJE PARA LOS CAPITANES AL MANDO DE LAS GABARRAS DE SUMINISTROS DE COMBUSTIBLE EN ZONA II.**

El artículo 126.2 del 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, establece que, con carácter general, estarán exentos del servicio portuario de practicaje los buques con base en el Puerto de Ceuta destinados al avituallamiento y aprovisionamiento de buques, salvo indicación expresa de la Capitanía Marítima.

Teniendo en cuenta el tráfico marítimo que soporta el Puerto de Ceuta, con numerosas entradas de ferrys, naves de gran velocidad, buques de carga de línea regular cuyos capitanes están exentos de utilización del servicio de practicaje, además de los buques que escalan en este puerto para hacer consumo, a lo que hay que añadir los continuos movimientos en la dársena de embarcaciones menores, básicamente embarcaciones de tráfico interior, flota de pesca y de recreo, hacen necesario que la Capitanía Marítima se pronuncie al respecto y regule el procedimiento para que los capitanes de las gabarras de suministro de combustible puedan acceder a la obtención de la exención de practicaje para los Capitanes al mando de buques tanque dedicados al suministro de combustible.

Por tanto, en virtud de las funciones que otorga el citado Real Decreto Legislativo 2/2011 así como el Real Decreto 638/2007 y demás regulación concordante en materia de seguridad marítima y de prevención de la contaminación del medio marino, el Capitán Marítimo de Ceuta

**RESUELVE**

Que para obtener la exención de practicaje a la que se refiere el artículo 126.2 del RDL 2/2011, los Capitanes, cuando estén al mando de una gabarra de suministro, para acceder a la exención de practicaje deberá cumplir los siguientes requisitos:

1. El Capitán del buque deberá justificar un mínimo de 15 maniobras con práctico a bordo en su atraque habitual.
2. El Capitán del buque deberá acreditar el conocimiento de la lengua castellana en lo que se refiere al vocabulario y fraseología normalizada de la OMI para las comunicaciones marítimas y de seguridad.
3. El Capitán del buque deberá superar una prueba de conocimiento sobre el puerto.

La presente resolución será de aplicación a las aguas competencia de esta Capitanía Marítima, según el Real Decreto 638/2007, ya citado y anula la Instrucción de Servicio 1/2012 de la Capitanía Marítima de Ceuta.

Contra esta Resolución, que no agota la vía administrativa, se podrá interponer recurso de alzada en el plazo de un mes, ante el Director General de la Marina Mercante, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 114 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en su forma enmendada por la Ley 4/1999, de 13 de enero.

**14.- REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO DE BUQUES A FLOTE****Objeto y Alcance**

Sin perjuicio de las competencias de las distintas Administraciones Públicas, el presente documento tiene por objeto definir y establecer las normas a aplicar para la realización de trabajos de reparación de buques a flote, en la zona de servicio del puerto de Ceuta.

La validez de cada autorización relacionada con el ámbito de aplicación de esta Instrucción, será exclusivamente para el trabajo o reparación autorizada.

**Clasificación de las reparaciones de buques a flote****REPARACIONES**

De acuerdo con el Real Decreto 1837/2000 se entenderá como “... cualquier reparación que se realice a un buque o a uno de sus elementos como consecuencia de una avería, accidente, defectos detectados, funcionamientos defectuosos o simplemente prácticas periódicas de mantenimiento, y que no tengan ni puedan tener influencia significativa sobre cualquier aspecto de la operativa normal del buque, así como sobre la prevención de la contaminación del medio ambiente marino.” Dentro de este tipo de operaciones, se realizan una serie de actividades que en algunos casos son incompatibles o presentan mayores riesgos y, en función de las mismas, se pueden diferenciar tres subtipos:

**Reparaciones CON Incremento de riesgo**

Cuando se realicen, simultánea o sucesivamente, en una misma zona del buque o en su área de influencia, al menos dos de las operaciones indicadas como RIESGO en el cuadro siguiente:

CUADRO DE COMPATIBILIDADES				
	SOLDADURA, OXICORTE, TRABAJOS EN CALIENTE	PINTURA, REVESTIMIENTOS, AISLAMIENTOS	MANIPULACIÓN DE COMBUSTIBLE	ATMÓSFERAS EXPLOSIVAS (TANQUES DE COMBUSTIBLE)
SOLDADURA, OXICORTE, TRABAJOS EN CALIENTE	COMPATIBLES	RIESGO	RIESGO	RIESGO
PINTURA, REVESTIMIENTOS, AISLAMIENTOS	RIESGO	COMPATIBLES	COMPATIBLES	COMPATIBLES
MANIPULACIÓN DE COMBUSTIBLE	RIESGO	COMPATIBLES	COMPATIBLES	COMPATIBLES
ATMÓSFERAS EXPLOSIVAS (TANQUES DE COMBUSTIBLE)	RIESGO	COMPATIBLES	COMPATIBLES	COMPATIBLES

O cuando se realicen trabajos que por su naturaleza generen riesgos adicionales, como:

Trabajos en altura

Operaciones en espacios confinados

Exposición a agentes tóxicos peligrosos

Trabajos de inmersión bajo el agua

Se seguirá el siguiente **procedimiento**:

Solicitud de autorización de trabajos ante Capitanía Marítima, a la que se adjuntará:

- o Si la reparación va a ser efectuada por un taller, Informe de los talleres participantes en los que se detallarán los trabajos a realizar en los buques, firmados por los talleres y el armador, consignatario o representante. Si la reparación o trabajo de mantenimiento va a ser realizado por la propia tripulación del buque, informe detallado firmado por el Capitán a través del Consignatario.
- o En ambos casos, relación de las medidas preventivas necesarias (Risk Assessment).

Capitanía Marítima autorizará si procede la ejecución de los trabajos.

Será necesaria, también, la autorización de la Autoridad Portuaria de acuerdo con sus competencias.

#### Reparaciones sin incremento de riesgo

Cuando no se produzcan situaciones de RIESGO en las operaciones, según el cuadro anterior. Se tratará principalmente de reparaciones mecánicas como:

- o Cambio/sustitución de piezas en máquinas, motores y aparatos, aunque conlleven pequeñas soldaduras de estaño o fuentes moderadas de calor.
- o Cambio/sustitución de aparatos e instalaciones eléctricas, inclusive si existe soldadura de estaño o fuentes moderadas de calor.
- o Cambio/sustitución de tuberías no incluidas en los circuitos de aceite o combustible, aunque se utilicen fuentes moderadas de calor.

Se seguirá el siguiente **procedimiento**:

Comunicación de trabajos ante Capitanía Marítima.

Se remitirá a la Autoridad Portuaria copia, con verificación de entrada, de la comunicación realizada a la Capitanía Marítima sobre la ejecución de los trabajos.

#### REPARACIONES Y OPERACIONES DE MANTENIMIENTO DE BUQUES QUE TRANSPORTAN MERCANCÍAS PELIGROSA

Aquellos buques que necesiten realizar reparaciones u operaciones de mantenimiento en puerto deberán solicitar autorización a la Capitanía Marítima, a través del Consignatario.

La solicitud deberá contener, básicamente, la siguiente información:

- o Descripción detallada de los trabajos a llevar a cabo.
- o Especificación de si va a ser necesario realizar trabajos en caliente o no.
- o Tiempo estimado de ejecución.
- o Muelle en el que se halla atacado el buque.
- o Descripción de la mercancía peligrosa que transporta el buque (los detalles serán consultados por esta Capitanía a través de la aplicación PORTEL).

Una vez dictada la Resolución por el Capitán Marítimo, el Departamento de Seguridad Marítima procederá a su notificación de forma fehaciente al consignatario. Asimismo se informará a la Autoridad Portuaria así como a la Torre de Control para su conocimiento y efectos oportunos.

El Capitán del buque deberá comunicar al Centro de Coordinación de Servicios / Ceuta Port Control el inicio y la finalización de los trabajos.

Ceuta a 26 de junio de 2019  
EL CAPITÁN MARÍTIMO  
Jesús Leonardo Fernández Lera

## CIUDAD AUTÓNOMA DE CEUTA

384.-

ANUNCIO

El Excmo. Sr. Consejero de Fomento, D. Néstor García León, por su Decreto de fecha 20 de mayo de 2.019, ha dispuesto lo siguiente:

“EXPOSICIÓN PREVIA. - PRIMERO. - Que el artículo 21 de la Ley Orgánica 1/1995, de 13 de marzo, de Estatuto de Autonomía de Ceuta establece, entre las competencias atribuidas a la Ciudad Autónoma de Ceuta, aquellas relativas a “ordenación del territorio, urbanismo y vivienda”, así como las “obras públicas de interés para la Ciudad que no sea de interés general del Estado”.- SEGUNDO. - Que, las obras se encuentran incluidas dentro del “Plan para la mejora de las infraestructuras, los equipamientos y los servicios en las barriadas para el periodo comprendido entre 2015 y 2019”, aprobado el 18 de noviembre de 2014 por el Consejo de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Ceuta.- Dando de esta forma cumplimiento a sus competencias entre las que se incluye la conservación y mantenimiento de los viales públicos y equipamientos colectivos, así como competencias respecto a servicios generales en materia de obras, mantenimiento y entretenimiento urbano, con el fin de cubrir las necesidades de ordenación y urbanismo de la zona cumpliéndose así los objetivos establecidos para la Ciudad Autónoma de Ceuta en su propio Estatuto.-

ANTECEDENTES DE HECHO. - El espacio donde se plantea ejecutar las obras de adecuación, en la actualidad se utiliza como bolsa de aparcamiento, vinculado a los espacios del entorno urbano en el que se ubica. Este espacio ha pasado por varios desarrollos urbanísticos que nunca han llegado a materializarse en obras que hayan culminado con la adecuación del espacio a los usos previstos por la normativa urbanística vigente. Dentro de los condicionantes definidos en el artículo 3.4.8. de la NNUU del vigente PGOU, se establece:

1.- En todos los terrenos que tengan consideración de solar, hasta el momento en que para el mismo se otorgue licencia de edificación, podrá autorizarse, con carácter provisional, los usos de carácter público que se indican a continuación:

- a) De descanso y estancia de personas.
- b) De recreo para la infancia.
- c) De esparcimiento, con instalaciones provisionales de carácter desmontable.

2.- Excepcionalmente, el Ayuntamiento podrá igualmente, autorizar al propietario a destinar el solar a aparcamiento de vehículos, previa su preparación para tal uso, y cuando se considere inadecuado o innecesario, para la implantación de los usos citados en el apartado anterior.

3.- El propietario podrá concertar con otras personas el destino del solar, con carácter provisional, para los fines expresados en el apartado 1 de ese artículo. Al efecto de los usos de recreo y expansión allí señalados, se podrán situar quioscos de bebidas, aparatos de feria, y cualesquiera otras instalaciones provisionales de tipo similar.

4.- La dedicación de solar a estos usos provisionales no impide la aplicación al mismo régimen de edificación forzosa.

5.- Tales usos e instalaciones, habrán de demolerse cuando lo acordare el Ayuntamiento, sin derecho a indemnización, y la autorización provisional aceptada por el propietario deberá inscribirse en el Registro de la Propiedad.-

En atención a lo referido, es necesario realizar, a la mayor brevedad posible, la adecuación del solar, lo que aconseja la utilización de la figura del encargo por la rapidez en su formalización. Asimismo, las peculiaridades del entorno aconsejan la intervención de una empresa especializada en esta materia que garantice, por un lado, que la solución técnica a adoptar cubre todas las necesidades de un espacio público, así como la determinación exacta de su cuantificación económica, lo que, en el caso del encargo a TRAGSA queda acreditada por la aplicación del sistema de tarifas.- TRAGSA cuenta con los recursos humanos y técnicos necesarios para la ejecución del encargo, si bien, en el caso de que precisase la colaboración para la realización de alguna actividad, o un suministro, en su condición de poder adjudicador debe sujetarse a lo dispuesto en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se trasponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, lo que es garantía del acceso igualitario y objetivo de todo tipo de empresas.- El expediente administrativo consta la siguiente documentación:

- El 8 de noviembre de 2018 TRAGSA emite certificación relativa al cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre.

- El 19 de enero de 2019 TRAGSA emite certificación relativa al cumplimiento del límite del 50% en lo que concierne a la subcontratación de los encargos a medios propios.

- El 3 de mayo de 2019 el Consejero de Fomento emite informe de necesidad dónde que justifica la actuación.

- En fecha 7 de mayo de 2019 se emite informe técnico para analizar la aplicación o no de IPSI en los encargos de obra a medios propios de la Administración, estando sujeta la misma a la aplicación del impuesto, junto al Pliego de Condiciones Técnicas y el presupuesto de la actuación, que se emiten el día 8 de mayo de 2019.

- El 6 de mayo de 2019, el técnico emite acta de replanteo previo del proyecto de ejecución de la citada obra.
- El 6 de mayo de 2019, el Consejero de Fomento, emite memoria justificativa, en la que determina que para la ejecución de las obras la figura adecuada es el encargo al medio propio TRAGSA.
- El 3 de mayo de 2019, la técnico de administración general emite informe jurídico favorable sobre el encargo a medio propio citado.
- El 6 de mayo de 2019, el Consejero de Fomento solicita certificado de existencia de crédito al Negociado de Gestión Presupuestaria, existiendo la disponibilidad solicitada.- FUNDAMENTOS JURÍDICOS. - Primero. - El artículo 32. 1, de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (en adelante LCSP) dispone:

Los poderes adjudicadores podrán organizarse ejecutando de manera directa prestaciones propios de los contratos de obras, suministros, servicios, concesión de obras y concesión de servicios, a cambio de una compensación tarifaria, valiéndose de otra persona jurídica distinta a ellos, ya sea de derecho público o de derecho privado, previo encargo a esta, con sujeción a lo dispuesto en este artículo, siempre y cuando la persona jurídica que utilicen merezca la calificación jurídica de medio propio personificado respecto de ellos, [...]. El encargo que cumpla dichos requisitos no tendrá la consideración de contrato.

En su punto 4º, el artículo 32, determina lo siguiente:

Tendrán la consideración de medio propio personificado respecto de dos o más poderes adjudicadores que sean independientes entre sí aquellas personas jurídicas, de derecho público o de derecho privado, que cumplan todos y cada uno de los requisitos que se establecen a continuación:

- a) Que los poderes adjudicadores que puedan conferirle encargos ejerzan sobre el ente destinatario de los mismos un control análogo al que ostentarían sobre sus propios servicios o unidades.
- b) Que más del 80 % de las actividades del ente destinatario del encargo se lleven a cabo en el ejercicio de los cometidos que le han sido confiados por los poderes adjudicadores que lo controlan o por otras personas jurídicas controladas por los mismos poderes adjudicadores.
- c) Que cumplan los requisitos que establece este artículo en su apartado 2, letras c) y d). [...].
  - c) Cuando el ente destinatario del encargo sea un ente de personificación jurídico-privada, además de la totalidad de su capital o patrimonio tendrá que ser de titularidad o aportación pública.
  - d) La condición de medio propio personificado de la entidad destinataria del encargo respecto del concreto poder adjudicador que hace el encargo deberá expresamente en sus estatutos o acto de creación, [...].

En su punto 6º, del mismo artículo 32, establece lo siguiente:

Los encargos que realicen las entidades del sector público a un ente que, de acuerdo con los apartados segundo, [...] de este artículo, pueda ser calificado como medio propio personificado del primero o de los primeros, no tendrán la consideración jurídica de contrato, debiendo únicamente cumplir las siguientes normas:

- a) El medio propio personificado deberá haber publicado en la Plataforma de Contratación correspondiente su condición de tal; respecto de qué poderes adjudicadores la ostenta; y los sectores de actividad en los que, estando comprendidos en su objeto social, sería apto para ejecutar las prestaciones que vayan a ser objeto de encargo.
- b) En encargo deberá ser objeto de formalización en un documento que será publicado en la Plataforma de Contratación correspondiente en los supuestos previstos en el artículo 63.3. El documento de formalización establecerá el plazo de duración del encargo.
- c) Los órganos de las entidades del sector público estatal que tengan la condición de poder adjudicador en virtud de lo dispuesto en el artículo 3.3 de esta Ley, necesitarán autorización del Consejo de Ministros cuando el importe del gasto que se derive del encargo, sea igual o superior a doce millones de euros.

Segundo.- la Disposición Adicional 24 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, que regula el régimen jurídico de la Empresa de Transformación Agraria, Sociedad Anónima (TRAGSA), establece en su punto segundo que “TRAGSA y sus filial (TRAGSATEC), tienen la consideración de medios propios personificados y servicios técnicos de la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y de las Ciudades Autónoma de Ceuta y Melilla, de los Cabildos y Consejos Insulares, de las Diputaciones Forales del País Vasco, de las Diputaciones Provinciales y de las entidades del sector público dependientes de cualesquiera de ellas que tengan la condición de poderes adjudicadores, [...] estando obligadas a realizar, con carácter exclusivo, los trabajos que éstos le encomienden en las materias señaladas en los apartados 4 y 5, dando una especial prioridad a aquéllos que sean urgentes o que se ordenen como consecuencia de las

situaciones de emergencia que se declaren”.- A tenor de lo expresado, es claro, en un plano formal, que TRAGSA tiene la consideración de medio propio personificado y de servicio técnico para la Ciudad Autónoma de Ceuta.- No obstante, en el informe 176/07-F, emitido por el Letrado Adjunto a la Jefatura del Área de Asuntos Consultivos de la Junta de Andalucía, se recoge lo siguiente:

“Ha correspondido a la Jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas la determinación de los requisitos que han de concurrir para considerar... que una entidad se halla vinculada a una Administración Pública y actúa como medio propio de las misma. Del examen de dicha jurisprudencia – Sentencia de 11 de mayo de 2006 (caso Busto Arsizio) – entre otras, resulta que no basta con la mera declaración de un ente como medio propio, realizada por la normativa nacional, sino que deben concurrir en dicho Ente dos requisitos, que han sido precisados por la jurisprudencia comunitaria:

a). - Que la entidad adjudicataria ejerza sobre el ente adjudicatario un control análogo al que ejerce sobre sus propios servicios. Ello implica, según el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, que la entidad adjudicataria tenga una participación mayoritaria en el capital del ente adjudicatario, y que dicho capital sea íntegramente público, no pudiendo existir en el mismo ni siquiera una mínima participación privada.

Ello implica, asimismo, que el ente adjudicatario realice el trabajo que se le encomienda bajo la dependencia estructural y control efectivo de la entidad adjudicataria, careciendo, pues, de capacidad de decisión al respecto.

b). - Que el ente adjudicatario realice la parte esencial de su actividad para la entidad que lo contrata.

La jurisprudencia comunitaria ha realizado, no obstante, una interpretación flexible de este requisito, considerando que, si son varias las entidades públicas que controlan un ente adjudicatario, puede entenderse cumplido aquel si el citado ente realiza lo esencial de su actividad para dichas entidades consideradas en su conjunto, y no individualmente”.- Esta jurisprudencia comunitaria europea, parece haber experimentado ciertas innovaciones a raíz de la Sentencia TJCE de 19 de abril de 2007, en concreto lleva a cabo una interpretación novedosa del requisito de “control análogo”.- A tales efectos se parte de la premisa de que “el hecho de que el poder adjudicador posea, por sí solo o junto con otros poderes públicos, la totalidad del capital de una sociedad adjudicataria tiende a indicar, en principio, que este poder adjudicador ejerce sobre dicha sociedad un control análogo al que ejerce sobre sus propios servicios”.- Ello no obstante, y teniendo en cuenta que el 99% del capital de TRAGSA pertenece al Estado español, y sólo el 1% corresponde a cuatro Comunidades Autónomas (titulares cada una de ellas, de una acción), no cabe apreciar, a juicio del Tribunal, que únicamente el Estado tiene sobre TRAGSA un poder análogo al que ostenta sobre sus propios servicios, pues a tenor del artículo 84.4, de la Ley de Medidas Fiscales, Administrativas, y del Orden Sociales TRAGSA está también obligada a realizar los trabajos que le encomienden las Comunidades Autónomas, careciendo, de toda capacidad de decisión en cuanto a la tarifa aplicable a dichos encargos.- Así pues, considera el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas que, por lo que se refiere específicamente a TRAGSA, el requisito del “control análogo” se cumple no únicamente respecto del Estado, sino también respecto a aquellas Comunidades Autónomas que tienen una participación en el capital de dicha sociedad, aunque dicha participación sea minoritaria, en virtud del especial régimen jurídico que la legislación española configura para TRAGSA.”- A tenor de lo expresado, y para ajustarse a la doctrina formulada por la STJCE de 19 de abril de 2007, la Ciudad Autónoma de Ceuta, debía adquirir una participación en el capital de TRAGSA, pues una vez que sea titular de dicha participación, resultaría indudable que se cumplirían todos los requisitos señalados por la citada Sentencia para considerar a TRAGSA medio propio de la Administración de la Ciudad Autónoma de Ceuta.- Dando respuesta al requisito de participación en el Grupo TRAGSA, con fecha 19 de septiembre de 2017, la Ciudad Autónoma de Ceuta a través del Consejero de Fomento, adquirió ante Notario una acción ordinaria nominativa, completamente liberada, de un valor nominal de 1.100 € del capital social de la Empresa de Transformación Agraria, S.A., S.M.E., M.P. (TRAGSA) que le confiere a la Ciudad Autónoma de Ceuta la condición de socio y le atribuye cuantos derechos se le reconocen en el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, en los Estatutos Sociales y en las Disposiciones que le sean de aplicación. Esta condición hace cumplir los requisitos exigidos por la STJCE de 19 de abril de 2007, para que la empresa pública TRAGSA sea medio propio de la Administración de la Ciudad Autónoma de Ceuta.

Tercero. – la Disposición Adicional 24 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, indicada, en su número 4, establece que “las Sociedades del grupo TRAGSA prestarán, por encargo de los poderes adjudicatarios de los que son medios propios instrumentales, las siguientes funciones:

a) la realización de todo tipo de actuaciones, obras, trabajos y prestación de servicios [...] para la mejora de los servicios y recursos públicos [...].”

La ejecución de las obras para la ADECUACIÓN PROVISIONAL DE SOLAR PERTENECIENTE A LA CIUDAD AUTÓNOMA DE CEUTA, se encuentra dentro de las funciones atribuidas a la mercantil.- Estará obligada a realizar los trabajos y actividades que le sean encargadas por las entidades a que se refiere el apartado anterior.

Cuarto. - Se tramitará expediente que contendrá al menos, los siguientes documentos:

a) Informe de necesidad sobre las actuaciones que se pretende satisfacer.

b) Memoria justificativa del encargo a medio propio, con descripción del servicio que justifica el encargo sobre los procedimien-

tos de adjudicación de la LCSP.

c) Documento del medio propio personificado que certifica que más del 80 por ciento de las actividades del ente destinatario del encargo se llevan a cabo en el ejercicio de los cometidos que le han sido confiados al poder adjudicador que hace el encargo, de conformidad con lo señalado en la letra b) de los apartados 2 y 4 del artículo 32 LCSP; haciendo mención al cumplimiento de esta circunstancia en la memoria integrante de las últimas cuentas anuales auditadas en las que resulte exigible.

d) Consignación presupuestaria que acredite la existencia de fondos para financiar las actuaciones.

d) Informe de fiscalización de la Intervención de la Ciudad Autónoma de Ceuta.

e) Aprobación de la memoria y documentos técnicos.

f) Informe jurídico del técnico competente.

g) Aprobación del encargo por parte del órgano competente, en este caso, el Consejero de Fomento, por tener atribuida las funciones relativas a las obras para la ADECUACIÓN PROVISIONAL DE SOLAR PERTENECIENTE A LA CIUDAD AUTÓNOMA DE CEUTA.

g) La resolución contendrá los antecedentes, denominación de la misma, plazo de su realización, importe, partida presupuestaria correspondiente y director designado para la actuación a realizar.

Quinto. – La Ciudad de Ceuta tiene competencias, dentro de su territorio, de desarrollo de obras públicas de interés general para la Ciudad, en virtud de los artículos 21, 25 y 27 de su Estatuto de Autonomía, y como principio general entre Administraciones Públicas para prestar cooperación, colaboración y coordinación entre ellas según lo recogido en el artículo 3.1 k) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.- El Consejero de Fomento es competente en las funciones relativas a obras públicas e infraestructuras acometidas por la Ciudad de Ceuta, según el punto noveno del Decreto de la Presidencia de 20 de septiembre de 2017, por el que se establece la Estructura de la Administración de la Ciudad Autónoma de Ceuta (BOCCE nº 5.717, de 29/9/2017).- Por lo tanto, es el titular de la Consejería de Fomento quien tiene atribuida la competencia para la tramitación, gestión y formalización del encargo a TRAGSA, por razón de la materia, sin perjuicio de dar cuenta de la misma, al Consejo de Gobierno de Ceuta.- PARTE DISPOSITIVA. - PRIMERA. - Se aprueba el encargo a medio consistente en la ejecución de las obras para la “ADECUACIÓN PROVISIONAL DE SOLAR PERTENECIENTE A LA CIUDAD AUTÓNOMA DE CEUTA”, a la Empresa de Transformación Agraria S.A., S.M.E., M.P. (TRAGSA) con CIF A-28476208 para la ejecución de las citadas actuaciones, cuyas características son las siguientes:

a) PRESUPUESTO: con un presupuesto de 257.746,41 €, calculado mediante la aplicación del sistema de tarifas oficiales del Grupo TRAGSA, según lo establecido en el Real Decreto 69/2019, por el que se desarrolla el régimen jurídico de TRAGSA y sus filiales, aprobadas por Resolución de 30 de abril de 2019, de la Subsecretaría, por la que se publica el Acuerdo de la Comisión para la determinación de las tarifas TRAGSA, por el que se aprueba las tarifas de 2019 aplicables a las actuaciones de TRAGSA como medio propio instrumental de la Administración General del Estado (BOE de 1 de mayo de 2019).

b) APLICACIÓN PRESUPUESTARIA: Dicho importe será financiado con cargo a la aplicación presupuestaria 61902/4590/008 “Proyectos Plan de Barriadas Zona 1 a Zona 12” de la Consejería de Fomento del Presupuesto de la Ciudad Autónoma de Ceuta del ejercicio 2019.

c) PLAZO DE EJECUCIÓN: El presente encargo surtirá efectos desde el momento de su firma y su duración será de TRES MESES (3) máximo para suministro de materiales y TRES MESES (3) para la ejecución de la obra, a partir de la fecha del acta de inicio del encargo.

El presente encargo podrá finalizar anticipadamente por razones de interés público, mediante Resolución del Presidente de la Ciudad Autónoma de Ceuta, sin perjuicio de la continuidad de aquellas actuaciones que se encontraran en ejecución en el momento de la resolución.- Podrá acordarse la prórroga del plazo de ejecución, por mutuo acuerdo de las partes, antes de finalizar aquel; especificando el plazo por el que se prorrogue, que en ningún caso, podrá ser superior al plazo inicial de duración del indicado encargo.

d) MODIFICACIONES: Durante el plazo de vigencia del presente encargo podrán aprobarse modificaciones del mismo, por causas de interés público y siempre que se justifique que, con la modificación, el encargo puede realizarse de forma más eficaz y eficiente. Cualquier modificación deberá ser previamente autorizada por el órgano competente.- Junto con la propuesta de modificación se acompañará de una memoria explicativa de los motivos que llevan a modificar el encargo y, en su caso, de su correspondiente cuantificación económica.

e) ABONO DE LOS TRABAJOS: El abono de los trabajos se realizará mediante certificación de las obras realizadas mediante la emisión de factura previa aprobación por el Director de Facultativo de la encomienda, y conformada por el Consejero, relativa a los servicios realmente ejecutados, y conforme a lo dispuesto en la Disposición Adicional vigésimo cuarta de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público y el Real Decreto 69/2019, de 15 de febrero. Además, deberá emitirse informe por la Consejería acreditativo de que no se produce un enriquecimiento injusto a favor de TRAGSA como consecuencia de las

subcontrataciones que realicen en la obra, ya que el nuevo modelo de tarifas obliga a certificar en la misma cuantía en la que se ha producido la subcontratación.

f) DIRECTORES DE LOS TRABAJOS: La Ciudad Autónoma de Ceuta designará como Director Facultativo de la actuación para ejecución de los trabajos encargados, con la finalidad de supervisar la actuación realizada por parte de TRAGSA, de conformidad con lo estipulado en el Anexo I adjunto a este encargo a D. Ángel Moreno Cerezo.- La firma del Director Facultativo de la actuación designado por la Ciudad Autónoma de Ceuta, conformada por el consejero competente, validará las certificaciones para su cobro, y ello significará la conformidad de dicha Consejería con la realización del servicio encargado.- Por su parte TRAGSA deberá designar al menos un coordinador técnico o responsable integrado en su propia plantilla, para el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el Anexo I.

g) SUBCONTRATACIÓN: En el supuesto que se precise contratar con terceros trabajos relativos al desarrollo del presente Encargo, TRAGSA deberá ajustarse a lo establecido en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre de Contratos del Sector Público. Asimismo, según lo establecido en la Resolución de 30 de abril de 2019, de la Subsecretaría, por la que se publica el Acuerdo de la Comisión para la determinación de las tarifas de TRAGSA, “el importe aprobado en el presupuesto de las unidades o partes de las mismas que sean objeto de subcontratación por TRAGSA o su filial TRAGSATEC, se sustituirá en las certificaciones, por el precio en que hayan sido adjudicadas, con la única salvedad para los encargos no sujetos a IVA o impuestos equivalentes, en donde el precio de adjudicación se incrementará en el coeficiente para la actualización de precios simples”.

h) EXTINCIÓN DEL ENCARGO: Se extinguirá por las siguientes causas:

- \* Cumplimiento del objeto.
- \* Cumplimiento del plazo de vigencia o, en su caso, de la correspondiente prórroga.
- \* Imposibilidad sobrevenida para su cumplimiento.

SEGUNDA. - Este encargo no supone cesión de la titularidad de la competencia ni de los elementos sustantivos del hecho.

TERCERA. - Comunicar a TRAGSA la presente resolución para su conocimiento y efectos oportunos, teniendo la comunicación carácter de orden de ejecución del presente encargo.

CUARTA. - Cumplimentar lo previsto en la Resolución de 10 de diciembre de 2013, de la Presidencia del Tribunal de Cuentas, por la que se publica el Acuerdo del Pleno de 28 de noviembre de 2013, sobre la instrucción general relativa a la remisión telemática al Tribunal de Cuentas de los extractos de los expedientes de contratación y las relaciones de contratos, convenios y encomiendas de gestión celebrados por las entidades del Sector Público Estatal y Autonómico [BOE 17/12/2013; nº 301].

QUINTA.- Se comunica que contra esta resolución, que agota la vía administrativa, podrá interponer recurso potestativo de reposición ante el mismo órgano que la dictó en el plazo de un mes contado desde el día siguiente al de la notificación, o interponer directamente recurso contencioso administrativo ante el Juzgado de lo Contencioso Administrativo de Ceuta en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente al de la notificación de la resolución, todo ello sin perjuicio de que pueda interponer, en su caso, cualquier otro que estime procedente.

SEXTA. - Publicar, por un lado, la presente resolución en el Boletín Oficial de la Ciudad de Ceuta, en la web oficial, en la Plataforma de Contratación del Sector Público según lo dispuesto en el artículo 63.6 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, y por otro, en el Portal de Transparencia de la Ciudad Autónoma de Ceuta, a los efectos previstos en la Ley 19/2013, artículo 8.1.b).-“

Ceuta, 22 de Mayo de 2.019  
LA SECRETARIA GENERAL,  
M<sup>a</sup>. Dolores Pastilla Gómez

Vº Bº EL PRESIDENTE,  
P.D.F. EL CONSEJERO DE FOMENTO,  
(Decreto de Presidencia 26/11/12)  
Néstor García León

385.-

ANUNCIO

El Excmo. Sr. Consejero de Fomento, D. Néstor García León, por su Decreto de fecha 8 de mayo de 2019, ha dispuesto lo siguiente:

“EXPOSICIÓN PREVIA.

- PRIMERO. - Que el artículo 21 de la Ley Orgánica 1/1995, de 13 de marzo, de Estatuto de Autonomía de Ceuta establece, entre las competencias atribuidas a la Ciudad Autónoma de Ceuta, aquellas relativas a “ordenación del territorio, urbanismo y vivienda”, así como las “obras públicas de interés para la Ciudad que no sea de interés general del Estado”.

- SEGUNDO. - Que, las obras se encuentran incluidas dentro del “Plan para la mejora de las infraestructuras, los equipamientos y los servicios en las barriadas para el periodo comprendido entre 2015 y 2019”, aprobado el 18 de noviembre de 2014 por el Consejo de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Ceuta.- Dando de esta forma cumplimiento a sus competencias entre las que se incluye la conservación y mantenimiento de los viales públicos y equipamientos colectivos, así como competencias respecto a servicios generales en materia de obras, mantenimiento y entretenimiento urbano, con el fin de cubrir las necesidades de ordenación y urbanismo de la zona cumpliéndose así los objetivos establecidos para la Ciudad Autónoma de Ceuta en su propio Estatuto.-

ANTECEDENTES DE HECHO. - Desde hace varias décadas, la ciudad lleva acogiendo algunas disciplinas de deportes del motor; pruebas de drifting, exhibiciones de vehículos bigfoot, pruebas de enduro en los montes de García Aldave, freestyle en la playa de la ribera, exhibiciones en los llanos de la Marina, etc. Todas las pruebas con un rotundo éxito.

- Actualmente todas estas actividades se han visto eliminadas del calendario de eventos de la ciudad por motivos principalmente medioambientales.- Hoy día, el parque de pilotos de las disciplinas de motocross y endurocross que hay en la ciudad ha aumentado considerablemente, y tal es el nivel que muchos de ellos que asisten a campeonatos de gran relevancia como los campeonatos de España y Andalucía de Endurocross y motocross, además del campeonato nacional de Marruecos de motocros, los seis días de Enduro, y un largo etc. Dichos eventos mueven un elevado público haciendo que nuestros pilotos sean embajadores de nuestra ciudad en muchas regiones nacionales e internacionales.

- Por otro lado, no podemos obviar la existencia de numerosos negocios ligados íntimamente al mundo del motor y quienes acogerían abiertamente la existencia de unas instalaciones dedicadas a fomentar estos deportes.

- Con este proyecto se pretende, de forma escueta, describir y evaluar, las obras necesarias para adecuar la parcela a la práctica del motocross.

-Por otro lado, se ha tenido en cuenta el entorno en el que se va a implantar la pista para en la medida de lo posible, hacer que las obras sean lo más eficiente y respetuosas con el medio ambiente.

- El expediente administrativo consta la siguiente documentación:

- El 28 de marzo de 2019 el técnico de ACEMSA emite informe de necesidad dónde que justifica la implantación de una Pista de Motocross en la Ciudad Autónoma de Ceuta.

- En fecha 26 de marzo de 2019 se emite informe técnico para analizar la aplicación o no de IPSI en los encargos de obra a medios propios de la Administración, estando sujeta la misma a la aplicación del impuesto, junto al Pliego de Condiciones Técnicas y el presupuesto de la actuación.

- El 1 de abril de 2019, el técnico de ACEMSA emite acta de replanteo previo del proyecto de ejecución de la citada obra.

- El 27 de febrero de 2019, el Consejero de Fomento, emite memoria justificativa, en la que determina que para la ejecución de las obras la figura adecuada es el encargo al medio propio TRAGSA.

- El 3 de abril de 2019, la técnico de administración general emite informe jurídico favorable sobre el encargo a medio propio citado.

- El 4 de abril de 2019, la Consejera de Asuntos Sociales, Sanidad, Menores e Igualdad, en sustitución del Consejero de Fomento por ausencia, solicita certificado de existencia de crédito al Negociado de Gestión Presupuestaria, existiendo la disponibilidad solicitada.

- Con fecha 6 de mayo de 2019, se emite informe favorable de la Intervención, para que el expediente continúe su tramitación.

- El 7 de mayo de 2019, el Consejero de Fomento emite texto de encargo a medio propio, para su traslado y comunicación a TRAGSA.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS. - Primero. - El artículo 32. 1, de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (en adelante LCSP) dispone:

Los poderes adjudicadores podrán organizarse ejecutando de manera directa prestaciones propios de los contratos de obras, suministros, servicios, concesión de obras y concesión de servicios, a cambio de una compensación tarifaria, valiéndose de otra persona jurídica distinta a ellos, ya sea de derecho público o de derecho privado, previo encargo a esta, con sujeción a lo dispuesto en este artículo, siempre y cuando la persona jurídica que utilicen merezca la calificación jurídica de medio propio personificado respecto de ellos, [...]. El encargo que cumpla dichos requisitos no tendrá la consideración de contrato.

En su punto 4º, el artículo 32, determina lo siguiente:

Tendrán la consideración de medio propio personificado respecto de dos o más poderes adjudicadores que sean independientes entre sí aquellas personas jurídicas, de derecho público o de derecho privado, que cumplan todos y cada uno de los requisitos que

se establecen a continuación:

a) Que los poderes adjudicadores que puedan conferirle encargos ejerzan sobre el ente destinatario de los mismos un control análogo al que ostentarían sobre sus propios servicios o unidades.

b) Que más del 80 % de las actividades del ente destinatario del encargo se lleven a cabo en el ejercicio de los cometidos que le han sido confiados por los poderes adjudicadores que lo controlan o por otras personas jurídicas controladas por los mismos poderes adjudicadores.

c) Que cumplan los requisitos que establece este artículo en su apartado 2, letras c) y d). [...].

- c) Cuando el ente destinatario del encargo sea un ente de personificación jurídico-privada, además de la totalidad de su capital o patrimonio tendrá que ser de titularidad o aportación pública.

- d) La condición de medio propio personificado de la entidad destinataria del encargo respecto del concreto poder adjudicador que hace el encargo deberá expresamente en sus estatutos o acto de creación, [...].

En su punto 6º, del mismo artículo 32, establece lo siguiente:

Los encargos que realicen las entidades del sector público a un ente que, de acuerdo con los apartados segundo, [...] de este artículo, pueda ser calificado como medio propio personificado del primero o de los primeros, no tendrán la consideración jurídica de contrato, debiendo únicamente cumplir las siguientes normas:

a) El medio propio personificado deberá haber publicado en la Plataforma de Contratación correspondiente su condición de tal; respecto de qué poderes adjudicadores la ostenta; y los sectores de actividad en los que, estando comprendidos en su objeto social, sería apto para ejecutar las prestaciones que vayan a ser objeto de encargo.

b) En encargo deberá ser objeto de formalización en un documento que será publicado en la Plataforma de Contratación correspondiente en los supuestos previstos en el artículo 63.3. El documento de formalización establecerá el plazo de duración del encargo.

c) Los órganos de las entidades del sector público estatal que tengan la condición de poder adjudicador en virtud de lo dispuesto en el artículo 3.3 de esta Ley, necesitarán autorización del Consejo de Ministros cuando el importe del gasto que se derive del encargo, sea igual o superior a doce millones de euros.

Segundo.- La disposición adicional vigésima cuarta de la LCSP, que regula el régimen jurídico de la Empresa de Transformación Agraria, Sociedad Anónima (TRAGSA), establece en su punto segundo que “TRAGSA y sus filial (TRAGSATEC), tienen la consideración de medios propios personificados y servicios técnicos de la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y de las Ciudades Autónoma de Ceuta y Melilla, de los Cabildos y Consejos Insulares, de las Diputaciones Forales del País Vasco, de las Diputaciones Provinciales y de las entidades del sector público dependientes de cualesquiera de ellas que tengan la condición de poderes adjudicadores, [...] estando obligadas a realizar, con carácter exclusivo, los trabajos que éstos le encomienden en las materias señaladas en los apartados 4 y 5, dando una especial prioridad a aquéllos que sean urgentes o que se ordenen como consecuencia de las situaciones de emergencia que se declaren”.- A tenor de lo expresado, es claro, en un plano formal, que TRAGSA tiene la consideración de medio propio personificado y de servicio técnico para la Ciudad Autónoma de Ceuta.- No obstante, en el informe 176/07-F, emitido por el Letrado Adjunto a la Jefatura del Área de Asuntos Consultivos de la Junta de Andalucía, se recoge lo siguiente:

“Ha correspondido a la Jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas la determinación de los requisitos que han de concurrir para considerar... que una entidad se halla vinculada a una Administración Pública y actúa como medio propio de las misma. Del examen de dicha jurisprudencia – Sentencia de 11 de mayo de 2006 (caso Busto Arsizio) – entre otras, resulta que no basta con la mera declaración de un ente como medio propio, realizada por la normativa nacional, sino que deben concurrir en dicho Ente dos requisitos, que han sido precisados por la jurisprudencia comunitaria:

a). - Que la entidad adjudicataria ejerza sobre el ente adjudicatario un control análogo al que ejerce sobre sus propios servicios.- Ello implica, según el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, que la entidad adjudicataria tenga una participación mayoritaria en el capital del ente adjudicatario, y que dicho capital sea íntegramente público, no pudiendo existir en el mismo ni siquiera una mínima participación privada.- Ello implica, asimismo, que el ente adjudicatario realice el trabajo que se le encomienda bajo la dependencia estructural y control efectivo de la entidad adjudicataria, careciendo, pues, de capacidad de decisión al respecto.

b). - Que el ente adjudicatario realice la parte esencial de su actividad para la entidad que lo contrata.

La jurisprudencia comunitaria ha realizado, no obstante, una interpretación flexible de este requisito, considerando que, si son varias las entidades públicas que controlan un ente adjudicatario, puede entenderse cumplido aquel si el citado ente realiza lo esencial de su actividad para dichas entidades consideradas en su conjunto, y no individualmente”.

Esta jurisprudencia comunitaria europea, parece haber experimentado ciertas innovaciones a raíz de la Sentencia TJCE de 19 de abril de 2007, en concreto lleva a cabo una interpretación novedosa del requisito de “control análogo”.- A tales efectos se parte de la premisa de que “el hecho de que el poder adjudicador posea, por sí solo o junto con otros poderes públicos, la totalidad del capital de una sociedad adjudicataria tiende a indicar, en principio, que este poder adjudicador ejerce sobre dicha sociedad un control análogo al que ejerce sobre sus propios servicios”.- Ello no obstante, y teniendo en cuenta que el 99% del capital de TRAGSA pertenece al Estado español, y sólo el 1% corresponde a cuatro Comunidades Autónomas (titulares cada una de ellas, de una acción), no cabe apreciar, a juicio del Tribunal, que únicamente el Estado tiene sobre TRAGSA un poder análogo al que ostenta sobre sus propios servicios, pues a tenor del artículo 84.4, de la Ley de Medidas Fiscales, Administrativas, y del Orden

Sociales TRAGSA está también obligada a realizar los trabajos que le encomienden las Comunidades Autónomas, careciendo, de toda capacidad de decisión en cuanto a la tarifa aplicable a dichos encargos.- Así pues, considera el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas que, por lo que se refiere específicamente a TRAGSA, el requisito del “control análogo” se cumple no únicamente respecto del Estado, sino también respecto a aquellas Comunidades Autónomas que tienen una participación en el capital de dicha sociedad, aunque dicha participación sea minoritaria, en virtud del especial régimen jurídico que la legislación española configura para TRAGSA.”- A tenor de lo expresado, y para ajustarse a la doctrina formulada por la STJCE de 19 de abril de 2007, la Ciudad Autónoma de Ceuta, debía adquirir una participación en el capital de TRAGSA, pues una vez que sea titular de dicha participación, resultaría indudable que se cumplirían todos los requisitos señalados por la citada Sentencia para considerar a TRAGSA medio propio de la Administración de la Ciudad Autónoma de Ceuta.- Dando respuesta al requisito de participación en el Grupo TRAGSA, con fecha 19 de septiembre de 2017, la Ciudad Autónoma de Ceuta a través del Consejero de Fomento, adquirió ante Notario una acción ordinaria nominativa, completamente liberada, de un valor nominal de 1.100 € del capital social de la Empresa de Transformación Agraria, S.A., S.M.E., M.P. (TRAGSA) que le confiere a la Ciudad Autónoma de Ceuta la condición de socio y le atribuye cuantos derechos se le reconocen en el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, en los Estatutos Sociales y en las Disposiciones que le sean de aplicación. Esta condición hace cumplir los requisitos exigidos por la STJCE de 19 de abril de 2007, para que la empresa pública TRAGSA sea medio propio de la Administración de la Ciudad Autónoma de Ceuta.

Tercero. - En la disposición adicional vigésima cuarta de la Ley 9/2017 indicada, en su número 4, establece que “las Sociedades del grupo TRAGSA prestarán, por encargo de los poderes adjudicatarios de los que son medios propios instrumentales, las siguientes funciones:

a) la realización de todo tipo de actuaciones, obras, trabajos y prestación de servicios [...] para la mejora de los servicios y recursos públicos [...].”

La ejecución de las obras para la implantación de una Pista de Motocross en la Ciudad Autónoma de Ceuta, se encuentra dentro de las funciones atribuidas a la mercantil.- Estará obligada a realizar los trabajos y actividades que le sean encargadas por las entidades a que se refiere el apartado anterior (art. 2.2 del Real Decreto 1.072/2010, de 20 de agosto).

Cuarto. - Se tramitará expediente que contendrá al menos, los siguientes documentos:

a) Informe de necesidad sobre las actuaciones que se pretende satisfacer.

b) Memoria justificativa del encargo a medio propio, con descripción del servicio que justifica el encargo sobre los procedimientos de adjudicación de la LCSP.

c) Documento del medio propio personificado que certifica que más del 80 por ciento de las actividades del ente destinatario del encargo se llevan a cabo en el ejercicio de los cometidos que le han sido confiados al poder adjudicador que hace el encargo, de conformidad con lo señalado en la letra b) de los apartados 2 y 4 del artículo 32 LCSP; haciendo mención al cumplimiento de esta circunstancia en la memoria integrante de las últimas cuentas anuales auditadas en las que resulte exigible.

d) Consignación presupuestaria que acredite la existencia de fondos para financiar las actuaciones.

d) Informe de fiscalización de la Intervención de la Ciudad Autónoma de Ceuta.

e) Aprobación de la memoria y documentos técnicos.

f) Informe jurídico del técnico competente.

g) Aprobación del encargo por parte del órgano competente, en este caso, el Consejero de Fomento, por tener atribuida las funciones relativas a las obras para la implantación de una Pista de Motocross.

g) La resolución contendrá los antecedentes, denominación de la misma, plazo de su realización, importe, partida presupuestaria correspondiente y director designado para la actuación a realizar.

Quinto. - La Ciudad de Ceuta tiene competencias, dentro de su territorio, de desarrollo de obras públicas de interés general para la Ciudad, en virtud de los artículos 21, 25 y 27 de su Estatuto de Autonomía, y como principio general entre Administraciones Públicas para prestar cooperación, colaboración y coordinación entre ellas según lo recogido en el artículo 3.1 k) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.- El Consejero de Fomento es competente en las funciones relativas a obras públicas e infraestructuras acometidas por la Ciudad de Ceuta, según el punto noveno del Decreto de la Presidencia de 20 de septiembre de 2017, por el que se establece la Estructura de la Administración de la Ciudad Autónoma de Ceuta (BOCCE nº 5.717, de 29/9/2017).- Por lo tanto, es el titular de la Consejería de Fomento quien tiene atribuida la competencia para la tramitación, gestión y formalización del encargo a TRAGSA, por razón de la materia, sin perjuicio de dar cuenta de la misma, al Consejo de Gobierno de Ceuta.- PARTE DISPOSITIVA - PRIMERA. - Se aprueba el encargo a medio consistente en la ejecución de las obras para la “Implantación de una Pista de Motocross en la Ciudad Autónoma de Ceuta”, a la Empresa de Transformación Agraria S.A., S.M.E., M.P. (TRAGSA) con CIF A-28476208 para la ejecución de las citadas actuaciones, cuyas características son las siguientes:

a) PRESUPUESTO: con un presupuesto de 92.974,76 €, calculado mediante la aplicación del sistema de tarifas oficiales del Grupo TRAGSA, según lo establecido en el Real Decreto 1.072/2010 por el que se desarrolla el régimen jurídico de TRAGSA y sus filiales, aprobadas por Resolución de 30 de abril de 2019, de la Subsecretaría, por la que se publica el Acuerdo de la Comisión para la determinación de las tarifas TRAGSA, por el que se aprueba las tarifas de 2019 aplicables a las actuaciones de TRAGSA como medio propio instrumental de la Administración General del Estado (BOE de 1 de mayo de 2019).

b) APLICACIÓN PRESUPUESTARIA: Dicho importe será financiado con cargo a la aplicación presupuestaria 61902/4590/008 “Proyectos Plan de Barriadas Zona 1 a Zona 12” de la Consejería de Fomento del Presupuesto de la Ciudad Autónoma de Ceuta del ejercicio 2019.

c) **PLAZO DE EJECUCIÓN:** Tres (3) meses contado a partir de la fecha de la firma del acta de inicio de la actuación. El presente encargo podrá finalizar anticipadamente por razones de interés público, mediante Resolución del Presidente de la Ciudad Autónoma de Ceuta, sin perjuicio de la continuidad de aquellas actuaciones que se encontraran en ejecución en el momento de la resolución.

d) **ABONO DE LOS TRABAJOS:** El abono de los trabajos se realizará mediante certificación de las obras realizadas mediante la emisión de factura previa aprobación por el Director de Facultativo de la encomienda, y conformada por el Consejero, relativa a los servicios realmente ejecutados, y conforme a lo dispuesto en la Disposición Adicional vigésimo cuarta de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público y el Real Decreto 1072/2010, de 20 de agosto. Además, deberá emitirse informe por la Consejería acreditativo de que no se produce un enriquecimiento injusto a favor de TRAGSA como consecuencia de las subcontrataciones que realicen en la obra, ya que el nuevo modelo de tarifas obliga a certificar en la misma cuantía en la que se ha producido la subcontratación.

e) **DIRECTORES DE LOS TRABAJOS:** La Ciudad Autónoma de Ceuta designará Directores Facultativos de la actuación para ejecución de los trabajos encargados, con la finalidad de supervisar la actuación realizada por parte de TRAGSA, para estas actuaciones se designa a D. José María Cuéllar Ortiz, Graduado en Ingeniería Mecánica.

f) **SUBCONTRATACIÓN:** En el supuesto que se precise contratar con terceros trabajos relativos al desarrollo del presente Encargo, TRAGSA deberá ajustarse a lo establecido en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre de Contratos del Sector Público. Asimismo, según lo establecido en la Resolución de 30 de abril de 2019, de la Subsecretaría, por la que se publica el Acuerdo de la Comisión para la determinación de las tarifas de TRAGSA, “el importe aprobado en el presupuesto de las unidades o partes de las mismas que sean objeto de subcontratación por TRAGSA o su filial TRAGSATEC, se sustituirá en las certificaciones, por el precio en que hayan sido adjudicadas, con la única salvedad para los encargos no sujetos a IVA o impuestos equivalentes, en donde el precio de adjudicación se incrementará en el coeficiente para la actualización de precios simples”.

f) **EXTINCIÓN DEL ENCARGO:** Se extinguirá por las siguientes causas:

- \* Cumplimiento del objeto.
- \* Cumplimiento del plazo de vigencia o, en su caso, de la correspondiente prórroga.
- \* Imposibilidad sobrevenida para su cumplimiento.

SEGUNDA. - Este encargo no supone cesión de la titularidad de la competencia ni de los elementos sustantivos del hecho.

TERCERA. - Comunicar a TRAGSA la presente resolución para su conocimiento y efectos oportunos, teniendo la comunicación carácter de orden de ejecución del presente encargo.

CUARTA. - Cumplimentar lo previsto en la Resolución de 10 de diciembre de 2013, de la Presidencia del Tribunal de Cuentas, por la que se publica el Acuerdo del Pleno de 28 de noviembre de 2013, sobre la instrucción general relativa a la remisión telemática al Tribunal de Cuentas de los extractos de los expedientes de contratación y las relaciones de contratos, convenios y encomiendas de gestión celebrados por las entidades del Sector Público Estatal y Autonómico [BOE 17/12/2013; nº 301].

QUINTA.- Se comunica que contra esta resolución, que agota la vía administrativa, podrá interponer recurso potestativo de reposición ante el mismo órgano que la dictó en el plazo de un mes contado desde el día siguiente al de la notificación, o interponer directamente recurso contencioso administrativo ante el Juzgado de lo Contencioso Administrativo de Ceuta en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente al de la notificación de la resolución, todo ello sin perjuicio de que pueda interponer, en su caso, cualquier otro que estime procedente.

SEXTA. - Publicar, por un lado, la presente resolución en el Boletín Oficial de la Ciudad de Ceuta, en la web oficial, en la Plataforma de Contratación del Sector Público según lo dispuesto en el artículo 63.6 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, y por otro, en el Portal de Transparencia de la Ciudad Autónoma de Ceuta, a los efectos previstos en la Ley 19/2013, artículo 8.1.b).-“

Ceuta, 22 de Mayo de 2019  
LA SECRETARIA GENERAL,  
M<sup>a</sup>. Dolores Pastilla Gómez

Vº Bº EL PRESIDENTE,  
P.D.F. EL CONSEJERO DE FOMENTO,  
(Decreto 26/11/2012)  
Néstor García León

**389.-** TituloES: V Convocatoria de ayudas a la empleabilidad de jóvenes con periodo mínimo de permanencia

TextoES: BDNS(Identif.):461897

Extracto de la Resolución de la Consejería de Economía, Hacienda, Administración Pública y Empleo de la Ciudad Autónoma de Ceuta, de 7 de junio de 2019, mediante la que se aprueba la V convocatoria, para la concesión, en régimen de concurrencia competitiva, de subvenciones públicas destinadas a fomentar el empleo de las personas jóvenes, identificadas como beneficiarias del Sistema Nacional de Garantía Juvenil, con un periodo mínimo de permanencia, en el marco del Programa Operativo de Empleo Juvenil 2014-2020 (Eje Prioritario 5, Objetivo Temático 8, Prioridad de Inversión 8.2, Objetivo Específico 8.2.4, Medida 8.2.4.2 “Ayudas al empleo para la contratación de jóvenes con un período mínimo de permanencia”), gestionadas por PROCE-SA, Sociedad de Desarrollo de Ceuta, S.A., como medio propio de la Ciudad Autónoma de Ceuta.

BDNS (identif): 461897

De conformidad con lo previsto en el artículo 17.3.b y 20.8.4 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, se publica el extracto de la convocatoria cuyo texto completo puede consultarse en la Base de Datos Nacional de Subvenciones (<http://www.pap.minhap.gob.es/bdnstrans>):

#### PRIMEROS: BENEFICIARIOS

Podrán obtener la condición de beneficiario cualquier persona física o jurídica, que haya de realizar la actividad que fundamentó su otorgamiento o que se encuentre en la situación que legitima su concesión, y que contraten por un período mínimo de permanencia de 6 meses, a jornada completa, a jóvenes identificado/as en el SNGJ, y en general los establecidos en la Base 5 de las Bases Reguladoras Generales para las Subvenciones Públicas cofinanciadas con Fondos Estructurales y la Ciudad de Ceuta, de conformidad con lo previsto en el artículo 11 y 13 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

#### SEGUNDO: FINALIDAD

Las subvenciones públicas, reguladas en las citadas bases, cumplen la finalidad de fomentar y facilitar la incorporación al mercado laboral de las personas jóvenes mediante el apoyo a la contratación.

El proyecto subvencionable será la contratación por un período mínimo de 6 meses, a jornada completa, de las personas jóvenes identificadas como beneficiarias en la base de datos del Sistema de Garantía Juvenil.

#### TERCERO: BASES REGULADORAS

Resolución de la Consejería de de Economía, Hacienda, Administración Pública y Empleo de la Ciudad Autónoma de Ceuta, de fecha 21 de febrero de 2017, publicadas en el Bocce 5.657 de 3 de marzo de 2017.

#### CUARTO: IMPORTE DE LA AYUDA

El importe de la ayuda consiste en una cantidad calculada sobre la base de baremos estándar de costes unitarios en virtud de lo establecido en el artículo 14.4 del RFSE.

En base a lo anterior, se subvencionará con un importe de 4.953 euros cada contrato laboral celebrado por una duración mínima de 6 meses y a jornada completa.

#### QUINTO: PLAZO DE PRESENTACIÓN DE LAS SOLICITUDES

Se establece el siguiente período de presentación de solicitudes:

– Desde el día siguiente a la publicación de la convocatoria en el BOCCE y hasta el 31 de agosto de 2019.

El importe de los créditos disponibles para atender las ayudas y subvenciones relativas a la presente actuación, para esta convocatoria, ascienden a CUARENTA Y NUEVE MIL QUINIENTOS TREINTA EUROS (49.530,00 €), con cargo al Programa Operativo de Empleo Juvenil 2014-2020.

Lugar de la Firma: Ceuta

Fecha de la Firma: 2019-06-12

Firmante: Rodolfo Croce Clavero. P.D.F. La Secretaria General

**OTRAS DISPOSICIONES Y ACUERDOS****DELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN CEUTA  
UNIDAD DE COSTAS****387.-****ANUNCIO**

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 83 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y artículos 67 y 152.6 y 8a) de la Ley y el Reglamento General de Costas, respectivamente, se somete a **INFORMACIÓN PÚBLICA** lo siguiente:

Se ha recibido en este Servicio de Costas, solicitud de concesión administrativa por la sociedad capital *GTD CABLEADO de REDES INTELIGENTES, S.L.U., N.I.F. B-84205533, para la instalación de un cable submarino de fibra óptica con capacidad de 5,12 Terabit/s, desde Tarifa a las playas de Benítez (57,64 m<sup>2</sup>) y La Ribera (59,15 m<sup>2</sup>) (Sistema Dos Continentes); con un recorrido de 49,37 Kms. Por un plazo de 25 años y P.E.M. de 857.376,02 €.*

El lugar de exhibición del expediente está sito en la Unidad de Costas de Delegación del Gobierno en Ceuta, Avda. Muelle Cañonero Dato, S/N. Edif. Trabajos Portuarios, 2ª Planta. 51071 CEUTA.

El plazo para efectuar alegaciones es de veinte días hábiles, a contar desde el día siguiente a su publicación.

Lo que para conocimiento general se publica a los efectos oportunos.

Ceuta, 24 de junio de 2019  
EL SECRETARIO GENERAL  
Fdo.- Ismael Kasrou Contioso

**ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA****JUZGADO DE PRIMERA INSTANCIA E INSTRUCCIÓN NÚMERO 6 DE CEUTA****386.-****EDICTO****CÉDULA DE NOTIFICACIÓN**

En el procedimiento de referencia seguido a instancias de ABDESELAM EL KASMI EL HICHOU se ha dictado la resolución del tenor literal siguiente:

**FALLO**

Que acuerdo la modificación de las medidas contenidas en la sentencia dictada por este Juzgado de 12 de mayo de 2012, en autos de divorcio, de conformidad con el siguiente contenido: En relación con la pensión de alimentos establecida en pro de los hijos, reduciéndola a 100 euros mensuales por cada hijo.

Contra la presente resolución cabe interponer recurso de apelación, que deberá ser preparado ante este Juzgado dentro de los veinte días siguientes al de su notificación.

Así por esta mi sentencia, y juzgando definitivamente en esta instancia, lo pronuncio, mando y firmo. Doy fe.

Y como consecuencia del ignorado paradero de NADIA MOHAMED MOHAMED, se extiende la presente para que sirva de cédula de notificación.

En CEUTA, a cuatro de junio de dos mil diecinueve.

**EL LETRADO DE LA ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA**

— o —

Boletín Oficial de la Ciudad Autónoma de Ceuta  
Plaza de África s/n - 51001 - CEUTA  
Depósito Legal: CE. 1 - 1958  
Diseño y Maquetación - Centro Proceso de Datos