

# ANAVE - Circular de Régimen Interior

Madrid, 28 noviembre 2017  
Ref: Puertos 24/2017/MC

## Asunto: Iniciativa para regular la figura del consignatario

Muy Srs. nuestros:

La Dirección General de la Marina Mercante, a través de la página web del ministerio de Fomento, ha sacado a consulta pública una iniciativa de regulación de la figura del consignatario, de buques mediante el documento que adjuntamos como **Anexo 1**.

Esta iniciativa tiene su origen en ANESCO, que la había propuesto a la DGMM antes de la reciente escisión de esta asociación. Actualmente, como muchos de Uds. conocerán, está en proceso de constitución una nueva asociación, que está previsto se llame Asociación Española de Consignatarios (ASECO) y que ha retomado el contacto con la DGMM sobre este asunto.

El texto del Anexo 1 es muy general y no adelanta nada sobre los objetivos de dicha posible regulación. Únicamente hace referencia a los artículos de la Ley 14/2014, de Navegación marítima y del RD Legislativo 2/2011 (texto refundido LPEMM) que regulan actualmente esta figura y que adjuntamos como **Anexo 2** de forma sintética. Como saben, cada Autoridad Portuaria regula también la actuación de los consignatarios mediante unos Pliegos de Condiciones Particulares para la prestación del servicio comercial de Consignación de Buques.

Adjuntamos como **Anexo 3** un borrador de Real Decreto en el que viene trabajando la DGMM en relación con este asunto, junto con algunos comentarios por nuestra parte.

Hemos incluido este asunto en el Orden del Día de la reunión del Comité Directivo de ANAVE prevista para el día 11 de diciembre y propondremos **definir la posición que nuestra asociación debe mantener sobre este asunto**.

Sería interesante disponer en dicha reunión de la opinión de aquellas empresas asociadas que no vayan a poder participar en la misma, que les rogamos nos hagan llegar, **no más tarde del día 7 de diciembre, jueves**, a la dirección de email: [apallarés@anave.es](mailto:apallarés@anave.es)

Muy cordialmente

Manuel Carlier  
Director General

<<<

**Confidencialidad:** La información contenida en esta circular es confidencial y va dirigida exclusivamente a las empresas navieras asociadas a ANAVE para su uso interno. La copia o distribución pública, incluso por parte de las propias empresas asociadas, está en principio prohibida, salvo autorización expresa de ANAVE. En particular, queda expresamente prohibida la difusión de esta información por medios de comunicación pública escritos o electrónicos. Si por error recibe este e-mail se ruega su comunicación al remitente y su inmediata destrucción, no debiéndose enviar a otro destinatario.

**Confidentiality:** The information contained in this message is confidential and addressed to ANAVE's member companies for their internal use only. Any dissemination or copying of this information, even by the member companies is in principle prohibited, unless expressly authorised by ANAVE. In particular, it is strictly forbidden the publication of this information by public media, either written or electronic. If you receive this message by error then you may not copy or deliver this message to anyone, but please destroy this message and notify us immediately.

**Advertencia de seguridad:** Este mensaje ha sido comprobado por un sistema antivirus interno y externo regularmente actualizado. En todo caso, compruebe que todos los mensajes que recibe son filtrados por su propio sistema de seguridad antes de su apertura.

**Security warning:** This email has been scanned for viruses by our regularly updated email security systems but, in accordance with good computer practice, please ensure that all messages received are checked by your own security systems before opening.

>>>





## CONSULTA PÚBLICA SOBRE EL PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE DETERMINAN LAS OBLIGACIONES DE CONSIGNACIÓN DE BUQUES

De conformidad con lo previsto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en relación con el artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, y con el objetivo de incrementar la participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de las normas, con carácter previo a la elaboración de un proyecto de reglamento se sustanciará una consulta pública, a través del portal web de la Administración competente, en la que se recabará la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente más afectados por la futura norma acerca de:

- a) Los problemas que se pretenden solucionar con la nueva norma.
- b) La necesidad y oportunidad de su aprobación.
- c) Los objetivos de la norma.
- d) Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.

En cumplimiento de lo anterior y de acuerdo con lo dispuesto en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de septiembre de 2016, por el que se dictan instrucciones para habilitar la participación pública en el proceso de elaboración normativa a través de los portales web de los departamentos ministeriales, publicado mediante la Orden PRE/1590/2016, de 3 de octubre, se expone la consulta pública sobre la **posible regulación de las condiciones y obligaciones de establecimiento y actuación de los agentes consignatarios de buques.**

Con tal fin, los ciudadanos, organizaciones y asociaciones que lo consideren conveniente pueden hacer llegar sus observaciones sobre esta iniciativa sometida a consulta pública hasta el día 15 de diciembre de 2017, a través del siguiente buzón de correo electrónico: [consultapublica.dgmm@fomento.es](mailto:consultapublica.dgmm@fomento.es)

Sólo serán consideradas las observaciones o consideraciones cuyo remitente esté identificado.

Muchas gracias por su colaboración.

Madrid, 21 de noviembre de 2017

De acuerdo con el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, mediante este documento se sustancia la consulta pública sobre el **proyecto de real decreto por el que se determinan las obligaciones de consignación de buques.**

## **I. ANTECEDENTES DE LA NORMA**

Los antecedentes normativos atinentes al proyecto de reglamento que se pretende acometer constan en:

- 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 (TRLPEMM), **artículo 259.**
- Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (LNM), **artículos 10.2 y 319 a 324.**

## **II. PROBLEMAS QUE SE PRETENDEN SOLUCIONAR CON LA NUEVA NORMA**

Actualmente, en el ámbito marítimo hay una **notable indefinición en relación con el régimen de establecimiento y actuación de los consignatarios** que termina por perjudicar el desenvolvimiento ordinario del tráfico marítimo.

## **III. NECESIDAD Y OPORTUNIDAD DE LA APROBACIÓN DE LA NORMA**

Se trata de aprovechar todos aquellos aspectos que incidan en el mejor funcionamiento de las Administraciones marítima y portuaria, al objeto de mejorar la calidad y eficiencia del tráfico marítimo, en el que el consignatario juega un papel clave entre los actores, públicos y privados, que intervienen en el mismo.

## **IV. OBJETIVOS DE LA NORMA**

El objetivo principal del reglamento previsto es **dotar al derecho marítimo de seguridad jurídica y transparencia en lo que al funcionamiento de los consignatarios se refiere.**

## **V. POSIBLE SOLUCIONES ALTERNATIVAS, REGULATORIAS Y NO REGULATORIAS**

Teniendo presente **que** la regulación legal, parece que se puede promover la aprobación de una norma reglamentaria permitiría establecer unas condiciones de ejercicio satisfactorias tanto para los implicados en el transporte marítimo



como para la Administración marítima y la Administración portuaria, que lleve el vacío existente en la actualidad.

## **VI. INFORMACIÓN AL CIUDADANO**

Las personas interesadas, físicas o jurídicas, deberán aportar sus datos de identificación y contacto para poder participar en la consulta pública para la elaboración de la norma. No se considerarán aquellas sugerencias u observaciones anónimas o que no guarden relación directa con la solución de los problemas y la consecución de los objetivos que la futura norma persigue.

El plazo para remitir las opiniones a través del portal web del Ministerio de Fomento finalizará el 15 de diciembre de 2017.

**Anexo 3**  
**REGULACIÓN LEGAL ACTUAL DE LA FIGURA DEL CONSIGNATARIO**  
**(Resumen de ANAVE)**

**Ley 14/2014, de Navegación Marítima**

**Preámbulo:** En el caso del consignatario la idea central de la regulación es que quien no cobra el flete para sí mismo tampoco debe responder como transportista, aunque esté legitimado para firmar los conocimientos de embarque. En cambio, si el consignatario oculta el nombre del naviero, responderá solidariamente con él.

**Artículo 10. Régimen general de visita y de estadía.**

1. El régimen de visita y de estadía de los buques en los puertos y terminales de carga y descarga de mercancías y equipajes, y de embarque y desembarque de pasajeros y vehículos se regirá por lo previsto en la legislación portuaria y en lo no previsto en la misma por lo regulado en esta ley y en las demás leyes y reglamentos aplicables.

2. Todo buque extranjero deberá tener un consignatario en los puertos nacionales, con la excepción de las embarcaciones de recreo, que podrán ser directamente representadas por su propietario o capitán. La misma obligación de consignación podrá ser reglamentariamente establecida para los buques nacionales.

**CAPÍTULO II: Del contrato de consignación de buques**

**Artículo 319. Concepto.**

Se entiende por consignatario a la persona que por cuenta del armador o del naviero se ocupa de las gestiones materiales y jurídicas necesarias para el despacho y demás atenciones al buque en puerto.

**Artículo 320. Régimen.**

Las relaciones internas entre el consignatario y el armador o naviero se regularán por el régimen jurídico del contrato de comisión mercantil cuando se trate de una consignación ocasional. Cuando se trate de consignaciones continuadas o estables, se aplicará el régimen jurídico del contrato de agencia. En este último caso se podrá pactar la exclusividad en la consignación.

**Artículo 321. Firma de conocimientos de embarque.**

El consignatario podrá firmar por cuenta del armador o naviero los conocimientos de embarque de las mercancías cargadas en el buque, en cuyo caso deberá hacer constar el nombre y dirección de aquel. Si no lo hiciera, responderá del transporte solidariamente con el armador o naviero. La misma regla se seguirá cuando el consignatario firme los conocimientos por cuenta del porteador fletador.

**Artículo 322. Responsabilidad por daños a las mercancías.**

El consignatario no será responsable ante los destinatarios del transporte de las indemnizaciones por daños o pérdidas de las mercancías o por retraso en su entrega. Sin embargo, será responsable frente al armador o naviero de los daños causados por culpa propia.

No obstante, el consignatario habrá de recibir las reclamaciones y reservas por pérdida o daños a las mercancías que le dirija el destinatario del transporte, comprometiéndose a comunicarlas de modo inmediato al armador o naviero. Las reclamaciones y reservas comunicadas al consignatario surtirán los mismos efectos que las realizadas al armador o naviero.

## **R.D. Legislativo 2/2011, texto refundido LPEMM**

### **Artículo 259. Consignatario de buques.**

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

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

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

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

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

### **Artículo 65. Planes de emergencia y seguridad.**

1. La Autoridad Portuaria controlará en el ámbito portuario el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, y de la normativa que afecte a los sistemas de seguridad, incluidos los que se refieran a la protección ante actos antisociales y terroristas, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las Administraciones públicas, y de las responsabilidades que en esta materia correspondan a los usuarios y concesionarios del puerto.

A los efectos previstos en este apartado, corresponderá a los titulares de concesiones y autorizaciones el cumplimiento de las obligaciones de coordinación de actividades empresariales en calidad de titulares del centro de trabajo. En los espacios no otorgados en régimen de concesión o autorización, el consignatario que actúe en representación del armador responderá del cumplimiento de las obligaciones de coordinación durante las maniobras de atraque, desatraque y fondeo del buque, y en general durante la estancia del mismo en el puerto salvo para las operaciones de carga, estiba, desestiba, descarga o transbordo de mercancías o de embarque o desembarque de pasajeros. Si se realizan estas operaciones o las de entrega, recepción, almacenamiento, depósito y transporte horizontal de mercancías en espacios no otorgados en concesión o autorización, responderá del cumplimiento de las obligaciones de coordinación la empresa prestadora del servicio correspondiente.

### **Artículo 170. Exenciones del pago de la tasa de actividad.**

Estarán exentos del pago de la tasa de actividad:

a) ...

b) ...

c) Los consignatarios de buques y de mercancías, debidamente autorizados, con respecto a la actividad de consignación de buques y de mercancías, siempre y cuando éstas no impliquen la ocupación de dominio público.

**Tasas portuarias: El consignatario es designado "sujeto pasivo sustituto" del propietario, naviero y capitán respecto de:**

- Tasa del buque (T-1): art. 195.2
- Tasa del pasaje (T-2): art. 206.2
- Tasa de la mercancía (T-3): art. 212.2





4 de octubre de 2017

## **BORRADOR DE PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE DETERMINAN LAS OBLIGACIONES DE CONSIGNACIÓN DE BUQUES**

La figura del agente marítimo o consignatario se ha consagrado, tanto en España como en los países de nuestro entorno, como una de las piezas fundamentales para el buen funcionamiento del negocio marítimo.

Las dos leyes principales dentro del Derecho marítimo español prestan atención al consignatario a partir del papel esencial que juega en el tráfico marítimo. Esa doble regulación atiende tanto a sus responsabilidades frente a la Administración Pública, como la relación contractual con el armador o naviero.

La primera de esas facetas se contiene en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobada por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. El artículo 259 de esta ley viene a concretar sus obligaciones frente a las Autoridades Portuarias y Marítimas en relación con el pago de las liquidaciones por tasas u otros conceptos originados por la estancia del buque en puerto, así como la constitución de garantías económicas. Por su parte, el artículo 310.1.b) de esta misma ley declara al consignatario como responsable solidario con el naviero de aquellas infracciones administrativas relacionadas con la estancia del buque en el puerto.

Por su parte, la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, dentro de su título V, sobre los contratos auxiliares de la navegación, dedica su capítulo II al contrato de consignación de buques. Esta regulación tiene por objeto regular la vertiente privada de los agentes consignatarios, en especial su responsabilidad frente a los destinatarios de las mercancías, así como cuáles serán las normas que se les apliquen cuando añadan a sus funciones ordinarias en este ámbito las de manipulación portuarias de mercancías o las que llevan a cabo los transitarios. Tan solo destacar así las previsiones del artículo 320 de la Ley de Navegación Marítima, según el cual señala las relaciones del consignatario y el armador o naviero se regularán, si tuvieran un carácter ocasional, por el régimen jurídico del contrato de comisión mercantil, mientras que se aplicará el régimen jurídico del contrato de agencia cuando se trate de consignaciones continuadas o estables, supuesto en el que se permite pactar la exclusividad en la consignación. Por tanto, este último régimen contenido en la Ley 12/1992, de 27 de mayo, sobre Contrato de Agencia será el que rijan para el desarrollo de esta actividad, pudiendo ser en exclusiva para un único armador o naviero o bien trabajar para varios de ellos, y sin perjuicio de que su relación con aquel sea el de la comisión mercantil si ha tenido ese carácter ocasional.

También interesa destacar que el artículo 10.2 de la Ley de Navegación Marítima establece la obligación para los buques extranjeros de contar con un consignatario en los puertos españoles, con la excepción de las embarcaciones de recreo. Y se añade que la obligación de consignación se podrá establecer también para los buques nacionales en una norma de rango reglamentario. Una cuestión que este real decreto también desarrolla en el sentido de establecer esa obligación solo en aquellos puertos en los que el armador o naviero no cuente con personal en tierra que le asista en las funciones que normalmente lleva a cabo el consignatario.



Los diez artículos que se contienen en este real decreto se ordenan en tres capítulos, dedicados a las disposiciones generales, a las relaciones de los agentes consignatarios con la Administración Marítima y las Autoridades Portuarias, y las condiciones de la actividad de los agentes consignatarios.

De las disposiciones generales destacar como este real decreto contiene una definición de los agentes consignatarios que integra los elementos principales que se incluyen en las definiciones que se contienen, a su vez, en las dos leyes de las que trae causa este real decreto: la Ley de Navegación Marítima y el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Asimismo, es en este capítulo en el que se concreta la obligación de consignación de los buques nacionales, dando así cumplimiento a la previsión ya comentada del artículo 10.2 de la Ley de Navegación Marítima.

En el capítulo II se viene a recoger las tres reglas que presidirán la actividad de los agentes consignatarios en su relación con la Administración Marítima y las Autoridades Portuarias. Estas reglas son la declaración responsables con carácter previo al inicio de su actividad, el cumplimiento diligente de sus obligaciones en sus relaciones con esas Administraciones, con las que además se van a comunicar de manera preferente a través de medios electrónicos, y su inscripción en el Registro de Agentes Consignatarios, como instrumento tanto de publicidad de su actuación como de control de la forma en las que van a cumplir sus obligaciones.

Finalmente, el capítulo III recogería las tres obligaciones fundamentales que conforman las condiciones para el ejercicio de la actividad de los agentes consignatarios, además de las que ya prevé la ley, que no se reiteran en este real decreto. Esas tres obligaciones son la de contar con un establecimiento físico en cada puerto en el que actúen, la de contar con medios personales y materiales adecuados y la responder del cumplimiento de las reglas y formalidades establecidas para la estadia de los buques y la expedición de las cargas en puerto.

Con todo ello se quiere dar un paso adelante hacia la calidad y el mejor servicio que prestan los agentes consignatarios, a partir de la experiencia más reciente. Todo lo cual redundará en una mejora del tráfico marítimo, con una mejor garantía de las responsabilidades que a los distintos sujetos competen.

En virtud de lo expuesto, a propuesta del Ministro de Fomento, con la aprobación previa del Ministerio de Hacienda y Función Pública, de acuerdo con el dictamen del Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día...,



## DISPONGO

### CAPÍTULO I Disposiciones generales

#### Artículo 1. *Objeto.*

El presente real decreto tiene por objeto el desarrollo de las condiciones de establecimiento y ejercicio de la actividad en puerto que es propia a los agentes consignatarios.

#### Artículo 2. *Definición de agente consignatario.*

Se entiende por consignatario a la persona natural o jurídica que, sujeta al régimen de la Ley 12/1992, de 27 de mayo, sobre **Contrato de Agencia**, se ocupa por cuenta del armador o del naviero, en cuyo nombre y representación actúa, de las gestiones materiales y jurídicas necesarias para el despacho y demás atenciones al buque en puerto.

ANAVE: Podría ir en contra del art. 320 LNM que, en caso de consignación esporádica lo regula como contrato de comisión mercantil (Ver Anexo 2).

#### Artículo 3. *Obligación de consignación para los buques nacionales.*

Los armadores o navieros de buques abanderados en España tendrán la obligación de contar con un agente consignatario en aquellos puertos **en los que no dispongan de personal** que atienda sus gestiones frente a la Administración Marítima y la Autoridad Portuaria correspondiente.

ANAVE: Esta obligación debería revisarse.

Por una parte, debería excluir al menos a las embarcaciones de recreo, ya que no tienen obligación legal (ver Anexo 2), aunque esto no afecta a ANAVE.

El art. 10.2 LNM (ver Anexo 2) permite regular la obligación a los buques y no a los navieros o armadores. Esto parece importante, sobre todo en los casos frecuentes de consignación obligada con consignatario designado por el fletador. Tal como está redactada esta obligación podría interpretarse que el armador "deberá contar con un agente consignatario en aquellos puertos en los que no disponga de personal que atienda a sus gestiones", aunque no vayan a algunos de esos puertos.

Más bien podría decir: "cuando hagan escala en un puerto español y el armador o naviero no disponga en el mismo de personal que atienda a sus gestiones, los buques abanderados en España deberán contar con un agente consignatario autorizado en dicho puerto". Aun así, habría que matizar qué se entiende por "disponer de personal".

#### Artículo 4. *Obligación de consignación para los buques extranjeros.*

Todo buque extranjero deberá tener un consignatario en los puertos nacionales, con excepción de las embarcaciones de recreo, que podrán ser representadas directamente por su propietario o capitán.



## CAPÍTULO II

### Relaciones de los agentes consignatarios con la Administración Marítima y las Autoridades Portuarias

#### Artículo 5. *Comunicación a la Administración Marítima y a las Autoridades Portuarias.*

Con carácter previo al ejercicio de su actividad y mediante la presentación de una declaración responsable, los agentes consignatarios comunicarán a la Dirección General de la Marina Mercante y a las Autoridades Portuarias en las que vayan a prestar sus servicios el inicio de su actividad y el cumplimiento de los requisitos establecidos en la normativa vigente.

#### Artículo 6. *Cumplimiento de sus obligaciones.*

1. Los agentes consignatarios cumplirán con la debida diligencia las obligaciones que en su relación con las Autoridades Marítimas y Portuarias se establecen en la regulación de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

2. Las comunicaciones de los agentes consignatarios y la Dirección General de la Marina Mercante, los Capitanes Marítimos y las Autoridades Portuarias tendrán lugar de manera preferente a través de medios electrónicos.

#### Artículo 7. *Registro de agentes consignatarios.*

1. Se crea el Registro de Agentes Consignatarios, que tiene por finalidad facilitar el acceso de los armadores y navieros a sus servicios y el control del cumplimiento de los requisitos que les sean exigidos por las normas.

2. El Registro de Agentes Consignatarios tiene carácter público administrativo, que se constituirá como una base de datos informatizada accesible a través del sitio web del Ministerio de Fomento.

3. El Registro de Agentes Consignatarios depende del Ministerio de Fomento, correspondiendo al Director General de la Marina Mercante la condición de responsable del Registro de acuerdo con la normativa de protección de datos de carácter personal.

ANAVE: Aunque no está legalmente considerado como un "servicio portuario", tratándose de un servicio comercial que se presta en el puerto y que no tiene relación directa con la seguridad marítima, y dado que en cada puerto se aprueba un Pliego de Condiciones Particulares, parecería más lógico que este Registro dependiese de Puertos del Estado.

4. Será obligación de los agentes consignatarios instar su inscripción en el Registro de Agentes Consignatarios, a través del formulario existente en el sitio web del Ministerio de Fomento, haciendo constar su denominación, sede social, domicilio, personal del que dispongan y su cualificación técnica, dirección electrónica y establecimientos en los puertos en los que desarrollen su actividad.

Los agentes consignatarios deberán indicar en este registro si también llevan a cabo tareas de manipulación portuaria de mercancías, o como transitario o de otra naturaleza.

Los agentes consignatarios deberán mantener actualizada esta información en todo momento.



5. Será causa de baja en el Registro de Agentes Consignatarios el incumplimiento de sus deberes frente a la Administración Marítima o las Autoridades Portuarias, previo expediente instruido al efecto en la Dirección General de la Marina Mercante.

### CAPÍTULO III Condiciones de la actividad de los agentes consignatarios

Artículo 8. *Obligación de establecimiento en puerto.*

Será obligación de los agentes consignatarios contar con un establecimiento dentro de la zona portuaria de aquellos puertos en los que desarrollen su actividad.

ANAVE: Esta obligación puede ser gravosa para los consignatarios (e indirectamente para sus clientes armadores). Tratándose de Autoridades Portuarias que gestionan varios puertos, parecería lógico que pudieran tener una oficina solo en uno de ellos. ¿Es necesario que esté "dentro de la zona portuaria"?

Artículo 9. *Disponibilidad de medios y recursos adecuados.*

1. Los agentes consignatarios contarán con personal permanente y con la cualificación técnica necesaria para el desarrollo de sus funciones.

2. Los agentes consignatarios contarán con los recursos materiales precisos, de acuerdo con lo que disponga el Reglamento de Explotación y Policía de los Puertos.

Artículo 10. *Estadía de los buques y expedición de las cargas.*

Corresponde a los agentes consignatarios asegurar el cumplimiento de las reglas y formalidades que se determinen por las Autoridades Portuarias y los Capitanes Marítimos en relación con la estadía de los buques y la expedición de las cargas de los mismos.

Disposición derogatoria única. *Derogación de normas.*

Quedan derogadas cuantas normas reglamentarias se opongan a lo dispuesto en este real decreto.

Disposición final primera. *Habilitación al Director General de la Marina Mercante.*

Se habilita al Director General de la Marina Mercante para adoptar las resoluciones precisas para el desarrollo de este real decreto.

Disposición final segunda. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre marina mercante.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*



**MINISTERIO  
DE FOMENTO**

**DIRECCIÓN GENERAL  
DE LA MARINA MERCANTE**

Lo dispuesto en el presente Real Decreto entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».