



MEMORIA JUSTIFICATIVA

INTRODUCCIÓN.

En los últimos años, se está produciendo un aumento del uso de gas natural licuado GNL como combustible en todos los sectores. En el entorno marítimo, no ajeno a los problemas de contaminación atmosférica por la quema de combustibles, se está adoptando en parte de la flota, especialmente ferrys y buques de crucero, el GNL como combustible alternativo, tanto para el uso en navegación como para el uso en puerto en motores auxiliares.

El GNL como combustible marino, es impulsado por la propia ley de puertos por tratarse de un combustible más respetuoso con el medio ambiente debido a la combustión más limpia que produce, emitiendo una menor cantidad de gases de efecto invernadero GEI.

La Autoridad Portuaria, no ajena a esta problemática ambiental, a los beneficios aportados por el GNL, así como al impulso de esta tecnología desde la UE, ha apostado por el desarrollo de esta tecnología en el puerto de Málaga.

JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA.

Sin perjuicio de los beneficios aportados por el GNL como combustible marino, al tratarse de un gas criogénico, es necesario que las operaciones en las que este gas se vea involucrado se lleven a cabo con todos los procedimientos y condiciones de seguridad necesarios.

De acuerdo con estas exigencias de seguridad en la manipulación de GNL, la Autoridad Portuaria, ha procedido a elaborar manuales de seguridad para la operaciones de bunkering de GNL en el puerto de Málaga, con el fin de contar con un documento técnico en el que se contemplen las distintas operativas a desarrollar en estos suministros así como un análisis de los requerimientos y grado de cumplimiento de la norma UNE EN ISO 20519:2017 de requisitos aplicables a los equipos y sistemas de trasvase utilizados para el repostaje de buques que utilicen GNL como combustible.

En estos manuales, se establecen unas franjas de seguridad, en las que se lleva a cabo una restricción de actividades, además se establecen una serie de normas y requisitos de seguridad que son necesarios cumplir en todas las operaciones de suministro de GNL en puerto.

Con el objeto de comprobar el cumplimiento de todos los procedimientos y medidas de seguridad establecidos en los manuales elaborados por la APM, así como en los distintos procedimientos de seguridad de los buques y licenciatarios intervinientes en las operaciones de suministro, es necesario proceder a la contratación del SERVICIO DE ASISTENCIA TECNICA





PARA SUPERVISION DE LAS OPERACIONES DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE A BUQUES EN EL PUERTO DE MALAGA.

JUSTIFICACIÓN DE LA NO DIVISIÓN EN LOTES.

Se considera que la realización independiente de las prestaciones dificultaría la correcta ejecución desde el punto de vista técnico (art. 99.3.b de la Ley 9/2017); y que, en este tipo de contratos, existe riesgo para la correcta ejecución porque la naturaleza de su objeto implica la necesidad de coordinar su ejecución, lo que se vería imposibilitado por su división en lotes y su ejecución por varios contratistas diferentes (art- 99.3.b. de la Ley 9/2017).

CALCULO DEL VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO CONFORME AL ARTÍCULO 101 DE LA LCSP

Se he realizado una estimación del valor estimado del contrato a partir de presupuestos solicitados en ocasiones anteriores para la realización de servicios de la misma naturaleza.

El del valor estimado del contrato de los trabajos incluidos en este contrato asciende a la cantidad de 34.650,00 euros sin IVA, para un mínimo de 77 servicios, con plazo máximo de ejecución de un año.

B2. ANUALIDADES:	2021:..... 17.325,00	€2022:..... 17.325,00 €
-------------------------	----------------------	-------------------------

CALCULO DEL PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN DEL CONTRATO CONFORME AL ARTÍCULO 100 DE LA LCSP

PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN: Cuarenta y un mil seiscientos ochenta y cuatro euros y cincuenta céntimos, IVA incluido.

El IVA aplicado es del 21%, lo que determina una cuota de IVA de siete mil doscientos setenta y seis euros y cincuenta céntimos (7276,5 €).

Dicho presupuesto de licitación, que es adecuado a precios de mercado, de acuerdo con lo indicado en el artículo 100.2 LCSP.

V.º B.º

El Jefe de Operaciones

El Director

