

I. Disposiciones generales

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

1564 *ORDEN de 17 de enero de 1994, sobre aplicación de las tarifas por servicios prestados por las autoridades portuarias.*

La Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, establece en su artículo 70 que las tarifas por los servicios portuarios que presten las autoridades portuarias se actualizarán con periodicidad anual. Dicha actualización supone para este año un incremento medio ponderado de 2,5 por 100 y se obtiene como consecuencia de dos tipos de actuaciones. En primer lugar, un incremento del 3,5 por 100 en las cuantías básicas de las tarifas, cifra considerada como objetivo de inflación para el año 1994, si bien determinadas tarifas se mantienen sin actualización. Y en segundo lugar, se introducen ciertas bonificaciones con objeto de impulsar determinadas políticas portuarias. Las principales son las siguientes:

Se mantiene la política de bonificaciones a otorgar a aquellos usuarios que demuestren el cuidado del medio ambiente portuario y marino, pero además, se incorporan dos nuevas posibilidades para reducción del arqueo bruto a contabilizar fomentando así la construcción de buques con doble casco de seguridad y con tanques de lastre segregado (SBT).

Se mantienen las cuantías básicas correspondientes al servicio de señalización marítima y se reduce al 10 por 100 esta tarifa a aplicar a las embarcaciones deportivas y de recreo que tienen su base en puertos extranjeros y realizan crucero por nuestro litoral haciendo escala en cualquiera de nuestros puertos.

En relación a la tarifa más importante aplicable a los buques, la T-1: «Entrada y estancia de barcos», se introduce la novedad de descontar el tiempo de fondeo mientras el buque se mantenga a la espera por falta de atraque siempre y cuando éste sea gestionado directamente por la autoridad portuaria. Ello para no penalizar aquellos tráficos que puedan verse afectados por fenómenos de congestión en algún puerto. En esta misma tarifa y en la que corresponde a la utilización de los atraques (T-2) también se podrá descontar el tiempo de inactividad del buque cuando, por razones de congestión en los servicios de practica, remolque o amarre tales servicios se retrasen sustancialmente con relación a la finalización de las operaciones en el atraque. Además, en relación a ambas tarifas aplicables al buque, y en las líneas regulares de navegación, se incorpora un escalón más de bonificación, llegando al 40 por 100 cuando el número de escalas supere la centena.

Se incorpora el concepto de inactividad pesquera a añadir a los que permiten una aplicación muy reducida de la tarifa de entrada y estancia en puerto, el 10

por 100 de la misma, siempre que los barcos que se encuentren en tal situación se sitúen donde determine la autoridad portuaria.

Se añade la posibilidad de bonificar hasta el 1 por 100 la tarifa correspondiente a la entrada en puerto cuando los buques descarguen productos oleosos procedentes de la limpieza de sus tanques, de su deslastre o de la desgasificación en las instalaciones especialmente destinadas al efecto.

Se mantiene por tercer año consecutivo la cuantía básica aplicable a las mercancías cuyo mayor valor aconseja un esfuerzo continuado en la calidad y precio del servicio portuario; y se incrementa hasta el 20 por 100 la bonificación aplicable al tráfico de mercancías que, por sus especiales características, permiten el concurso de la iniciativa privada en la construcción de muelles o terminales mediante las correspondientes concesiones, fomentando así el incentivo de los particulares para invertir en infraestructuras portuarias.

Por otro lado, se incorpora el concepto de vehículo en régimen de pasaje asociado al pasajero; ello permitirá que el proceso de adaptación a la normativa comunitaria de la tarifa aplicable a la mercancía no afecte a este tráfico específico.

Esta Orden introduce también una serie de modificaciones tanto en relación a los límites mínimos y máximos de las propias tarifas a aprobar por las autoridades portuarias como en las reglas generales y particulares de aplicación de las tarifas para lograr una mayor claridad en su aplicación:

Por lo que respecta a los límites máximos y mínimos, permanece inalterado el criterio de vincular la reducción de tarifas a la rentabilidad obtenida y el incremento de las mismas a la previsión del resultado en próximos ejercicios. La modificación consiste en que es menor la rentabilidad exigida para acceder a dicha reducción que se justifica por la incorporación de las autoridades portuarias a la contabilidad privada que se ha hecho coincidir oportunamente con la revisión y actualización del inmovilizado material en obras e instalaciones y con el ajuste de vidas útiles excesivamente prolongadas que se venían considerando.

Atendiendo a una histórica reivindicación de un amplio sector de usuarios y siguiendo la recomendación que en este sentido ha realizado recientemente el Maritime Industries Forum, constituido para el fomento de la industria marítima y la mejora de la competitividad del transporte europeo por vía marítima, se cambia la base de la tarifa T-2: «Atrache» para cobrarse en función del calado del buque, en vez de hacerlo en función de la profundidad del muelle en el que se ha atracado.

Se modifica también la estructura de la tarifa de almacenaje de mercancías en los terrenos portuarios, haciendo obligatoria la franquicia de dos días para el almacenamiento en tránsito de la mercancía que se embarca o desembarca por medios no rodantes y se elimina la progresividad tarifaria aplicable anteriormente en la zona de almacenamiento.

Finalmente, se ha simplificado notablemente la redacción de las tarifas T-8: «Suministros» y T-9: «Servicios diversos».

En su virtud, a propuesta de Puertos del Estado, oído el Consejo Superior de las Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación de España y las Asociaciones Empresariales más representativas de los sectores afectados por esta Orden, dispongo:

Primero.—En virtud de lo establecido en el artículo 70 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, las tarifas por los servicios prestados por las autoridades portuarias que se relacionan a continuación se aplicarán de acuerdo con lo dispuesto en esta Orden:

- Tarifa T-0: Señalización marítima.
- Tarifa T-1: Entrada y estancia de barcos.
- Tarifa T-2: Atraque.
- Tarifa T-3: Mercancías y pasajeros.

- Tarifa T-4: Pesca fresca.
- Tarifa T-5: Embarcaciones deportivas y de recreo.
- Tarifa T-6: Grúas de pórtico.
- Tarifa T-7: Almacenaje.
- Tarifa T-8: Suministros.
- Tarifa T-9: Servicios diversos.

En el anejo I de esta Orden figuran las cuantías básicas de las tarifas para el año 1994, así como sus reglas generales y particulares de aplicación. Dichas cuantías no incluyen la correspondiente repercusión del Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA), ni el Impuesto General Indirecto de Canarias (IGIC), cuando sean aplicables.

Segundo.—Las autoridades portuarias fijarán unos coeficientes correctores a aplicar a dichas cuantías básicas dentro de los límites porcentuales mínimos y máximos establecidos para cada una de ellas, y que para las tarifas T-1, T-2, T-3 y T-6 se determinan en función de la rentabilidad obtenida en el ejercicio 1993 y la prevista para los años 1994 y 1995 de acuerdo con el siguiente cuadro:

Tarifa	Rentabilidad — Porcentaje						
	$r_{93} \geq 6$	$6 > r_{93} \geq 4$	$4 > r_{93} \geq 2$	$2 > r_{93} \geq 0$	$r_{93} < 0$		
					$r_{94} \geq 0$	$r_{94} < 0$	
						$r_{95} \geq 0$	$r_{95} < 0$
T-1	80-100	85-100	90-100	95-100	100-100	100-105	100-110
T-2	80-100	85-100	90-100	95-100	100-100	100-105	100-110
T-3	80-100	85-100	90-100	95-100	100-100	100-105	100-110
T-6	80-100	85-100	90-100	95-100	100-100	100-105	100-110

A los efectos del establecimiento de estos límites, se entiende por rentabilidad el resultado de actividades ordinarias, incluyendo el gasto de la aportación al fondo de contribución dividido por el valor del inmovilizado neto afecto a la explotación.

Esta determinación tendrá las siguientes limitaciones:

La reducción de las tarifas se podrá realizar siempre que las aportaciones netas al fondo de contribución sean positivas en 1994 y supondrá como máximo una disminución de dos puntos en la rentabilidad prevista para dicho año.

El coeficiente de incremento de las tarifas no superará el necesario para equilibrar el resultado de actividades ordinarias.

Las autoridades portuarias que en virtud de lo establecido en el párrafo anterior puedan aplicar la tarifa T-3 en cuantías inferiores podrán optar por un coeficiente único a aplicar a todas las mercancías o fijar distintos coeficientes a aplicar a determinadas mercancías respetando, en todo caso y para todas ellas, el límite mínimo dado en el cuadro anterior. La identificación de dichas mercancías se efectuará mediante la codificación del repertorio de clasificación de mercancías vigente, aprobado por este Ministerio.

Para la tarifa «T-5: Embarcaciones deportivas y de recreo», cuya cuantía básica figura en el anejo I, las autoridades portuarias fijarán, según su criterio, el coeficiente a aplicar dentro de los límites porcentuales mínimos y máximos del 95 por 100 y del 110 por 100.

Tercero.—Quedan derogadas la Orden de 13 de abril de 1993 sobre aplicación de las tarifas por servicios prestados por las autoridades portuarias y la Orden de 21 de julio de 1993 por la que se modifica la anterior, a excepción del anexo de esta última.

Cuarto.—Por la Secretaría General para los Servicios de Transportes se dictarán las disposiciones y aclaraciones complementarias que puedan ser necesarias para la aplicación de estas tarifas.

Quinto.—Esta Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 17 de enero de 1994.

BORRELL FONTELLES

ANEJO I

Reglas generales de aplicación y definiciones

0. Determinación, aprobación y publicación de las tarifas

1. Las tarifas se determinarán de la siguiente forma:

Las cuantías en pesetas a aplicar por cada autoridad portuaria resultan de multiplicar las cuantías básicas establecidas en la regla correspondiente de cada tarifa por el coeficiente corrector aprobado por dicha autoridad portuaria para la misma tarifa de acuerdo con lo dispuesto en el apartado segundo de esta Orden.

Al importe resultante de multiplicar la cuantía establecida anteriormente por su base correspondiente se le aplicarán las reducciones o bonificaciones contenidas en las sucesivas reglas que, en su caso, correspondan y siempre que no se establezca expresamente su incompatibilidad.

Finalmente, al importe calculado en el párrafo anterior se le aplicarán los descuentos o incrementos a que hubiere lugar.

2. Los coeficientes correctores de cada tarifa serán aprobados por cada autoridad portuaria en el plazo de quince días a partir de la fecha de entrada en vigor de esta Orden, en ejercicio de la función contenida en el apartado i) del artículo 37 de la Ley 27/1992. Si como consecuencia del cierre contable definitivo se produjera una variación en el resultado de actividades ordinarias tal que la modificación de la rentabilidad obligara a la autoridad portuaria a variar alguno de los coeficientes correctores ya aprobados se emitirán las facturas adicionales o las notas de abono correspondientes respecto de la facturación ya emitida.

3. La autoridad portuaria podrá proceder a recaudar las tarifas por los servicios que presta, aplicando las nuevas cuantías una vez aprobados los coeficientes a que se refiere el apartado anterior a partir del día siguiente al de su publicación en el tablón de anuncios de su sede.

I. Aguas del puerto

A los efectos de aplicación de estas tarifas, se entiende por aguas del puerto la superficie de agua incluida en la zona de servicio de éste, subdividida en dos zonas —zona I y zona II— y delimitada para cada puerto por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

II. Tipos de navegación

A los efectos de aplicación de estas tarifas, se considerarán como tipos de navegación los establecidos en los números 2 y 3 del artículo 7 de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

III. Cruceros turísticos

a) Se entenderá que un barco de pasajeros está realizando un crucero turístico cuando reúna uno de los siguientes requisitos:

Que entre en puerto, o sea, despachado con este carácter por las autoridades competentes.

Que el número de pasajeros en régimen de crucero supere el 50 por 100 del total de pasajeros.

b) Se entenderá que un pasajero viaja en régimen de crucero cuando la escala en puerto forme parte de un viaje cerrado que, en sí mismo, tiene un objeto preferentemente turístico, recreativo o de recreo y no de transporte.

c) En la declaración que se debe presentar se indicarán, además de las características del barco y el tiempo de estancia previsto en el puerto, el itinerario del crucero, el número de pasajeros y sus condiciones de pasaje.

IV. Arqueo bruto (GT)

Es el que figura en el certificado internacional extendido de acuerdo con el Convenio internacional sobre arqueo de buques hecho en Londres el 23 de junio de 1969 («Boletín Oficial del Estado» de 15 de septiembre de 1982). En su defecto, el certificado de arqueo vigente emitido por el Estado español en el caso de buques nacionales; en el caso de buques extranjeros, el que figure en el «Lloyd's Register of Shipping», y a falta de ello, el arqueo que le asigne la autoridad portuaria.

A iniciativa del consignatario o del representante del armador, la autoridad portuaria podrá efectuar un nuevo arqueo o aceptar, previas las oportunas comprobaciones,

los certificados oficiales de arqueo presentados que contradigan las cifras que figuran en los documentos a que se refiere el párrafo anterior por modificaciones introducidas en el barco. En cualquier caso, la autoridad portuaria presentará una liquidación para el pago de las tarifas, basada en el arqueo que figure en los documentos a los que se refiere el párrafo primero, sin perjuicio de las devoluciones que, en su caso, procedan.

La autoridad portuaria deducirá del arqueo bruto de los buques petroleros el volumen del espacio comprendido entre cascos cuando tales buques dispongan de doble casco de seguridad en los laterales y fondo o cuando por disponer de cubierta central o intermedia tengan doble casco únicamente en los laterales; ello siempre y cuando dicho volumen no haya sido deducido previamente del arqueo bruto, y siempre y cuando se presenten las certificaciones de arqueo correspondientes.

Además, la autoridad portuaria podrá deducir del arqueo bruto obtenido según lo dispuesto en los párrafos anteriores, el correspondiente a los tanques de lastre segregado calculados según la Resolución A.722(17), aprobada el 6 de noviembre de 1991 por la OMI y que figure como tal en el certificado internacional de arqueo en el apartado «Observaciones».

V. Calado máximo

Es el calado de trazado definido según la regla 4.2) del Reglamento para la determinación de los arqueos bruto y neto de los buques, que figura como anexo I del Convenio internacional sobre arqueo de buques de 23 de junio de 1969 («Boletín Oficial del Estado» de 15 de septiembre de 1982) y, en su defecto, el que figura en el «Lloyd's Register of Shipping».

VI. Eslora máxima o total

Es la que figura en el «Lloyd's Register of Shipping», en la documentación del buque o, a falta de todo ello, la que resulte de la medición que la autoridad portuaria practique directamente.

En el caso de embarcaciones deportivas y de recreo se tomará la máxima distancia existente entre los extremos de los elementos más salientes de proa y popa de la embarcación y sus medios auxiliares.

VII. Exenciones

De acuerdo con lo dispuesto en el número 1 del artículo 71 de la Ley 27/1992, estarán exentos del pago de las tarifas T-0, T-1, T-2, T-3 y T-5 los servicios prestados a:

Los buques de guerra y aeronaves militares nacionales y, en régimen de reciprocidad, los extranjeros siempre que no realicen operaciones comerciales y su visita tenga carácter oficial, de acuerdo con la Orden 25/1985 del Ministerio de Defensa de 23 de abril («Boletín Oficial del Estado» de 14 de mayo), o de arribada forzosa certificada por el Capitán marítimo; las tropas y efectos militares del Ministerio de Defensa, transportadas en buques distintos de los anteriores, estarán exentas únicamente de la tarifa «T-3: Mercancías y pasajeros».

El material de las autoridades portuarias y las embarcaciones dedicadas por las Administraciones Públicas a labores de vigilancia, investigación, protección y regeneración costera, represión del contrabando, salvamento, lucha contra la contaminación marina, enseñanzas marítimas y, en general, a misiones oficiales de su competencia.

El material y embarcaciones de la Cruz Roja Española dedicados a las labores propias que tiene encomendadas esta institución.

Además, los envíos de carácter humanitario a zonas o regiones en situaciones de crisis o emergencia, realizados por la Cruz Roja, Cáritas u otras organizaciones de carácter humanitario o social, sin ánimo de lucro y legalmente constituidas, estarán exentos del pago de la tarifa «T-3 Mercancías y pasajeros».

VIII. *Devengo o período de prestación del servicio y recargos por anulaciones*

1. El comienzo y el término del período de prestación del servicio coincidirá:

Con la entrada y salida por la zona de servicio portuaria de los buques, mercancías y pasajeros, pesca fresca y embarcaciones deportivas de recreo, en el caso de las tarifas T-1, T-3, T-4 y T-5, respectivamente;

Con el tiempo de utilización del puesto de atraque, de los medios mecánicos o de los espacios para almacenaje, en el caso de las tarifas T-2, T-6 y T-7, respectivamente;

Con el momento en que se realice la entrega de suministros o la prestación de servicios diversos, en el caso de las tarifas T-8 y T-9.

2. La autoridad portuaria podrá establecer la indemnización correspondiente en el caso de anulación de solicitudes para la prestación de los servicios a que se refieren las tarifas T-8 y T-9; las anulaciones de reservas en el caso de servicios correspondientes a las tarifas T-2, T-6 y T-7, han sido reguladas en sus reglas particulares correspondientes.

IX. *Prestación de servicios fuera del horario normal*

La prestación de los servicios «Grúas de pórtico», «Suministros» y «Servicios diversos», en días festivos o fuera de la jornada ordinaria en los laborables, quedará sujeta a la posibilidad y conveniencia de su realización, a juicio de la autoridad portuaria, y serán abonados con el recargo que en cada caso corresponda, sin que en ningún caso éste pueda exceder del 40 por 100 sobre las tarifas vigentes en condiciones normales.

X. *Plazo para el pago de tarifas e interés de demora*

a) El plazo máximo para hacer efectivas las deudas originadas por la aplicación de estas tarifas será de veinte días desde la fecha de notificación de la factura correspondiente.

b) Las deudas no satisfechas en el plazo establecido en el apartado anterior devengarán intereses de demora que se estimarán aplicando a las cantidades adeudadas un recargo de siete puntos sobre el interés legal del dinero vigente durante el período en que se ha incurrido en mora.

XI. *Medidas para garantizar el cobro de las tarifas*

a) Suspensión temporal de la prestación de servicios.

El impago reiterado de las tarifas o cánones devengados por la prestación de servicios portuarios en cualquiera de los Puertos del Estado, faculta a las autoridades portuarias para suspender temporalmente la prestación del servicio a la sociedad deudora, previo requerimiento a ésta y comunicación al Capitán Marítimo si afectase a servicios de navegación marítima.

b) Depósito previo, avales y facturas a cuenta.

La autoridad portuaria podrá exigir el depósito previo o la constitución de avales, así como emitir facturas a cuenta, con objeto de garantizar el cobro del importe de las tarifas por los servicios que se presten en el ámbito de su competencia, sin perjuicio de la liquidación final resultante.

c) Suspensión de la facturación a buques abandonados.

La autoridad portuaria suspenderá la facturación de servicios portuarios respecto de los buques que previamente declare en abandono por impago prolongado de las tarifas. En todo caso procederá dicha declaración a partir del momento en que se haga efectiva la renuncia a la consignación del mismo por parte de su agente consignatario, de acuerdo con el artículo 73.4 de la Ley 27/1992. No obstante, se seguirá anotando la cuantía de los gastos que tales buques ocasionen a efectos de su liquidación final, sin perjuicio de la competencia de la Administración de Aduanas en este procedimiento.

XII. *Daños a la autoridad portuaria o a terceros*

Los usuarios y particulares serán responsables de las lesiones, daños y averías que ocasionen a la autoridad portuaria o a terceros como consecuencia de su intervención en la utilización de obras e instalaciones portuarias. La autoridad portuaria podrá exigir del usuario la suscripción de la correspondiente póliza que garantice dicha responsabilidad.

XIII. *Regla adicional*

Todo peticionario del servicio acepta conocer los reglamentos y disposiciones del puerto y queda obligado a facilitar, con la debida antelación a la autoridad portuaria, aquellos datos que, en relación con dicho servicio, le sean requeridos. La petición o aceptación del servicio presupone la conformidad del usuario con las condiciones fijadas en estas reglas generales y con las particulares para la prestación del mismo; asimismo, se presupone que los usuarios son conocedores de las características técnicas de las instalaciones y de las calidades de los suministros.

REGLAS PARTICULARES DE APLICACION

Tarifa T-0: Señalización Marítima

Primera.—Esta tarifa comprende la utilización del sistema de ayudas a la navegación marítima cuyo mantenimiento corresponde a cada autoridad portuaria en el ámbito geográfico que le ha sido asignado, y será de aplicación a todo buque que haga escala o se encuentre surto en las aguas interiores de cualesquiera puertos o instalaciones marítimas, incluso los no gestionados por las autoridades portuarias, o en el exterior de las mismas para realizar operaciones portuarias con base en el puerto como avituallamiento, cambio de tripulaciones, etc., debidamente autorizadas por la Capitanía Marítima de acuerdo con la Orden del Ministerio de Obras Públicas y Transportes de 17 de abril de 1991 («Boletín Oficial del Estado» del 18) que regula el fondeo de buques-tanque en aguas jurisdiccionales o en la zona económica exclusiva española.

Segunda.—Abonarán esta tarifa los armadores, los consignatarios o los propietarios, y subsidiariamente el Capitán o Patrón de dichos buques.

Tercera.—La cuantía básica a aplicar por esta tarifa será, en función de la flota, la siguiente:

A los buques mercantes y, en general, a aquellos a los que les sean de aplicación las tarifas T-1 o T-3, la cantidad de 50 pesetas por cada 100 unidades de

arqueo bruto o fracción, cada vez que entren en las aguas de cualquier puerto marítimo.

A los buques mercantes que realicen navegación interior, la cantidad de 1.000 pesetas por cada 100 unidades de arqueo bruto o fracción, una vez al año.

A los barcos dedicados a la pesca local y litoral, la cantidad de 2.000 pesetas, una vez al año.

A los barcos, no congeladores, dedicados a la pesca de altura y gran altura y, en general, a aquéllos a los que les sea de aplicación la tarifa T-4, la cantidad de 40 pesetas por cada unidad de arqueo bruto, una vez al año.

A los buques de recreo y deportivos, la cantidad de 40 pesetas por cada metro cuadrado del producto de su eslora máxima por su manga máxima, una vez al año. No obstante, a los que tengan su base en puertos extranjeros se les aplicará la tarifa con una bonificación del 90 por 100 cada vez que entren en las aguas de cualquier puerto marítimo, no pudiéndoseles facturar esta tarifa más de una vez por cada período de veinte días consecutivos.

Los buques a los que se aplica esta tarifa una vez al año, abonarán la cantidad establecida anteriormente a la autoridad portuaria que corresponda según su puerto de base, quedando liberados durante ese año natural de cualquier otra obligación de pago ante esa autoridad portuaria y ante cualquier otra respecto de dicha tarifa. No obstante, están obligados a mostrar el justificante o distintivo proporcionado por el pago realizado a cualquier otra autoridad portuaria o marítima que se lo exija y a abonar a ésta el importe correspondiente en caso de no estar en posesión del mismo.

A los efectos de aplicación de esta tarifa se entenderá por pesca local, litoral, altura y gran altura, tal y como se definen en la regla 1 «Ambito de aplicación» del capítulo V «Seguridad de la navegación» de la Orden de 10 de junio de 1983 sobre normas complementarias al Convenio SOLAS 74 («Boletín Oficial del Estado» de 1 de octubre de 1983).

Cuarta.—Tanto Puertos del Estado como las autoridades portuarias podrán suscribir convenios con las Comunidades Autónomas, Entes Portuarios dependientes de éstas, Dirección General de la Marina Mercante o concesionarios, para el cobro de esta tarifa. En dichos convenios se establecerá la cobertura proporcional de los costes que originen los servicios de balizamiento de sus instalaciones portuarias, en su caso, y los derivados de la gestión de cobro.

Tarifa T-1: Entrada y estancia de barcos

Primera.—Esta tarifa comprende la utilización de las aguas del puerto, de los canales de acceso, esclusas (sin incluir el amarre, remolque o sirga en la misma), obras de abrigo y zonas de fondeo y demás servicios generales prestados al buque. Será de aplicación en la cuantía y condiciones que se indican más adelante a todos los buques y plataformas fijas que entren o permanezcan en las aguas del puerto.

Segunda.—Abonarán esta tarifa los armadores o los consignatarios de los buques que utilicen los servicios indicados en la regla anterior, y, subsidiariamente, los titulares de muelles en concesión, que no comuniquen a la autoridad portuaria la llegada de buques a sus muelles.

Tercera.—La cuantía básica en pesetas de esta tarifa se calculará de acuerdo con el cuadro siguiente, en función de su arqueo bruto (por cada 100 unidades de GT o fracción) y de su estancia en puerto, descontando el tiempo de fondeo con medios propios mientras se

mantenga el buque a la espera por falta de un atraque, salvo que el atraque solicitado corresponda a muelles o terminales dados en concesión, es decir, cuando la falta de atraque sea imputable a la autoridad portuaria.

Arqueo bruto — Estancia	Hasta 3.000	Mayor de 3.000 y hasta 5.000	Mayor de 5.000 y hasta 10.000	Mayor de 10.000
Períodos completos de 24 horas o frac. super. a seis horas ..	1.595	1.772	1.950	2.127
Por la fracción de hasta seis horas	798	887	975	1.064

La autoridad portuaria podrá descontar del período de facturación el tiempo de inactividad del buque en puerto cuando por razones de congestión en los servicios de practica, remolque o amarre, tales servicios se retrasen sustancialmente con relación a la finalización de las operaciones en el atraque.

Se aplicará, en su caso, una sola de las bonificaciones siguientes consideradas excluyentes entre sí:

1. A los barcos que efectúen exclusivamente operaciones de avituallamiento en atraque, se les podrá aplicar una reducción de hasta el 25 por 100.

2. Los barcos que efectúen exclusivamente operaciones de avituallamiento en fondeo en las aguas portuarias estarán exentos del pago de esta tarifa mientras duren estas operaciones.

3. A los barcos de bandera de un país de la CE y registrados en territorio de la CE que entren (salgan) en lastre realizando navegación exterior y salgan (entren) en carga realizando navegación de cabotaje, o viceversa, se les aplicará una reducción del 50 por 100.

4. A los barcos de bandera de un país de la CE y registrados en territorio de la CE que efectúen navegación de cabotaje, tanto a la entrada como a la salida, habiendo efectuado en el puerto de origen operaciones de embarque, desembarque o tránsito de pasajeros o mercancías que no sean para el avituallamiento propio del barco, se les aplicará el 31,25 por 100 de la tarifa, salvo en los puertos insulares y en los de Ceuta y Melilla, en los que se les aplicará el 20 por 100 de la tarifa.

5. A los barcos pesqueros congeladores de bandera de un país de la CE y registrados en territorio de la CE se les aplicará la misma reducción establecida en el número 3.

6. A los barcos que realicen exclusivamente fondeo en el exterior de las aguas portuarias o zona II se les aplicará el 60 por 100 de la tarifa.

Cuarta.—A los barcos que efectúen más de doce escalas en el puerto durante el año natural, se les aplicarán las siguientes tarifas:

En las escalas 13.^a a 24.^a: 85 por 100 de la tarifa.
En las escalas 25.^a a 40.^a: 70 por 100 de la tarifa.
A partir de la escala 41.^a: 50 por 100 de la tarifa.

Quinta.—En las líneas de navegación con calificación de regulares y siempre que antes del devengo de la tarifa esta condición esté suficientemente documentada ante la autoridad portuaria, las tarifas aplicables a los barcos que efectúen más de doce escalas en el puerto durante el año natural podrán ser:

En las escalas 13.^a a 24.^a: 90 por 100 de la tarifa.
En las escalas 25.^a a 50.^a: 80 por 100 de la tarifa.
En las escalas 51.^a a 100.^a: 70 por 100 de la tarifa.
A partir de la escala 101.^a: 60 por 100 de la tarifa.

La denegación de estas reducciones habrá de ser motivada.

Para que en los buques que se incorporen a una línea se pueda optar a la aplicación de estas tarifas reducidas, será condición necesaria que antes de la entrada en puerto de dichos barcos se justifique esta circunstancia documentalente ante la autoridad portuaria. En ningún caso estas tarifas reducidas tendrán carácter retroactivo.

A efectos de cómputo de escalas, se acumularán en cada puerto todas las entradas de los barcos de una misma compañía armadora y línea regular.

La reducción por número de escalas contenida en esta regla es incompatible con la de la regla anterior.

Sexta.—A los buques inactivos, es decir, aquéllos cuya dotación se limita al personal de vigilancia, y a los que están en reparación a flote, se les podrá aplicar una bonificación hasta del 80 por 100 de la tarifa establecida en la regla tercera, siempre que se sitúen en todo momento en la zona de fondeo, amarre o atraque determinada por la autoridad portuaria.

En todo caso, para poder aplicar lo dispuesto en esta regla será indispensable que, previamente a la llegada del buque, se haya formulado la correspondiente solicitud a la autoridad portuaria y que ésta haya otorgado su conformidad mediante el establecimiento del correspondiente concierto.

Séptima.—Al buque o a cualquier otro artefacto flotante que por cualquier causa haya permanecido durante más de un mes en puerto de forma continuada, por estar destinados a acuicultura, como viveros flotantes y mejilloneras, tráfico interior, remolque, dragado, inactividad pesquera, se les aplicará el 10 por 100 de la tarifa establecida en la regla tercera, siempre que se sitúen en todo momento en la zona de fondeo, amarre o atraque determinada por la autoridad portuaria.

Octava.—A los buques en construcción, a partir de su botadura, y a los que están en desguace a flote, se les podrá aplicar hasta el 90 por 100 de bonificación sobre la tarifa establecida en la regla tercera. En el caso de construcción, el arqueo bruto será el correspondiente al barco terminado; en el caso de desguace, el arqueo bruto será la mitad del inicial. Los buques en varadero o en dique seco están exentos del pago de esta tarifa mientras no ocupen lámina de agua.

Novena.—La autoridad portuaria podrá conceder una bonificación de hasta el 2 por 100 en esta tarifa a aquellos buques que acrediten haber descargado sus residuos oleosos procedentes de las sentinas en una instalación del puerto autorizada para expedir certificados MARPOL.

La autoridad portuaria podrá conceder una bonificación de hasta el 1 por 100 en esta tarifa a aquellos buques que acrediten haber descargado sus residuos oleosos procedentes de deslastes y del lavado de sus tanques en instalaciones especialmente dedicadas al deslastre y desgasificación, distintas de los terminales petrolíferos de las refinerías.

Dicha bonificación deberá solicitarse a la autoridad portuaria en un plazo máximo de tres días, contados a partir de la fecha de salida del buque o a partir de la fecha de expedición del certificado.

Décima.—Al importe en pesetas de esta tarifa, resultante de la aplicación de las reglas anteriores, se descontará la cantidad de 50 pesetas por cada 100 unidades de arqueo bruto (GT) o fracción a todos los buques civiles cada vez que entren en las aguas del puerto, siempre que se haya abonado la tarifa «T-0 Señalización Marítima».

Tarifa T-2: Atraque

Primera.—Esta tarifa comprende el uso por los buques de los elementos de amarre y defensa que permiten

su atraque, y será de aplicación en la cuantía y condiciones que se indican más adelante a todos los buques atracados en muelles, pantalanés, etc., construidos total o parcialmente por la autoridad portuaria o que estén afectos a la misma.

Segunda.—Abonarán esta tarifa los armadores o los consignatarios de los buques que utilicen los elementos citados en la regla anterior.

Tercera.—El barco pagará por cada metro de eslora o fracción y por período completo de veinticuatro horas o fracción mayor de nueve horas, durante el tiempo que permanezca atracado, la cuantía básica en pesetas expresada en el cuadro siguiente, en función del menor valor entre los dos siguientes: Máximo calado del buque y profundidad del muelle en BMVE.

P menor valor entre — calado máx. buque — prof. muelle BMVE	Por período completo de veinticuatro horas o fracción mayor de nueve horas	
	Puertos con marea ≤ 2,50 metros	Puerto con marea > 2,50 metros
$p < 4$	171	205
$4 \leq p < 6$	238	286
$6 \leq p < 8$	301	360
$8 \leq p < 10$	383	460
$10 \leq p < 12$	508	609
$12 \leq p < 14$	657	788
$14 \leq p < 16$	854	1.025
$16 \leq p < 18$	1.088	1.305
$18 \leq p$	1.376	1.652

Para períodos de atraque de tres horas o fracción las cantidades del cuadro se multiplican por 0,25.

La autoridad portuaria podrá descontar del período de facturación el tiempo de inactividad del buque en el atraque cuando por razones de congestión en los servicios de practicaje, remolque o amarre, tales servicios se retrasen sustancialmente con relación a la finalización de las operaciones en el atraque.

En los casos en que por transportar el buque mercancías peligrosas sea preciso disponer unas zonas de seguridad a proa o a popa, la tarifa se aplicará incrementada en una eslora adicional.

Cuarta.—A los barcos que efectúen más de doce escalas en las aguas del puerto durante el año natural se les aplicará las siguientes tarifas:

En las escalas 13.^a a 24.^a: 85 por 100 de la tarifa.
En las escalas 25.^a a 40.^a: 70 por 100 de la tarifa.
A partir de la escala 41.^a: 50 por 100 de la tarifa.

Quinta.—En las líneas de navegación con calificación de regulares y siempre que antes del devengo de la tarifa esta condición esté suficientemente documentada ante la autoridad portuaria, las tarifas aplicables a los barcos que efectúen más de doce escalas en el puerto durante el año natural, podrán ser:

En las escalas 13.^a a 24.^a: 90 por 100 de la tarifa.
En las escalas 25.^a a 50.^a: 80 por 100 de la tarifa.
En las escalas 51.^a a 100.^a: 70 por 100 de la tarifa.
A partir de la escala 101.^a: 60 por 100 de la tarifa.

La denegación de estas reducciones habrá de ser motivada.

Para que los buques que se incorporen a una línea puedan optar a la aplicación de estas tarifas reducidas, será condición necesaria que antes de la entrada en puerto se justifique documentalente esta circunstancia ante la autoridad portuaria. En ningún caso estas tarifas reducidas tendrán carácter retroactivo.

A efectos del cómputo de escalas, se acumularán en cada puerto todas las entradas de los barcos de una misma compañía armadora y línea regular.

La reducción por número de escalas contenida en esta regla es incompatible con la de la regla anterior.

Sexta.—El atraque se contará desde la hora para la que se haya reservado hasta el momento de largar el buque la última amarra del muelle.

La anulación de la reserva de atraque en un plazo inferior a tres horas antes del comienzo de la reserva o cuando dicha anulación no se produzca y el buque no arribe a puerto, dará derecho a la autoridad portuaria al cobro de la tarifa aplicable a dicho buque por el día completo en el que ha comenzado la reserva, sin perjuicio de que el atraque reservado pueda ser utilizado por otro barco.

Séptima.—Los barcos abarloados a otro ya atracado de costado al muelle o a otros barcos abarloados abonarán el 50 por 100 de la tarifa establecida en la regla tercera.

Octava.—Los barcos atracados de punta a los muelles abonarán una tarifa igual al 60 por 100 de la establecida en la regla tercera. Los barcos que amarren a boyas u otros elementos fijos de la autoridad portuaria abonarán el 40 por 100 de la tarifa establecida en la regla tercera.

Novena.—Si algún barco prolongase su atraque por encima del tiempo normal previsto sin causa que lo justifique ante la autoridad portuaria, ésta fijará un plazo para que abandone el atraque, transcurrido el cual queda obligado a desatraca. Una vez recibida la orden de desatraca o de enmienda de atraque, si el buque no las cumple abonará la tarifa siguiente:

Por cada una de las dos primeras horas o fracción: El importe de la tarifa correspondiente a veinticuatro horas.

Por cada una de las horas restantes: Tres veces el importe de la tarifa correspondiente a veinticuatro horas.

Décima.—Si por cualquier circunstancia se diere el caso de que un barco atracara sin autorización, pagará una tarifa igual a la fijada en la regla anterior, sin que ello le exima de la obligación de desatraca en cuanto así le sea ordenado, y con independencia de las sanciones a que tal actuación diere lugar.

Undécima.—La tarifa aplicable a los barcos dedicados a tráfico interior del puerto, que atraquen habitualmente en determinados muelles y que así lo soliciten, será el 25 por 100 de la tarifa.

Tarifa T-3: Mercancías y pasajeros

Primera.—Esta tarifa comprende la utilización por las mercancías y pasajeros de las aguas del puerto y dársenas, accesos terrestres, vías de circulación, zonas de manipulación (excluidos los espacios de almacenamiento o depósito) y estaciones marítimas y servicios generales del puerto.

Queda incluido en esta tarifa el derecho de las mercancías que se embarcan o desembarcan utilizando medios no rodantes a permanecer en zona de tránsito portuaria el mismo día de embarque o desembarque y su inmediato anterior o posterior sin devengar ninguna otra tarifa en relación a la superficie ocupada. Asimismo, queda incluido en esta tarifa el derecho de las mercancías que se embarcan o desembarcan utilizando medios rodantes a que los vehículos y los barcos que las transportan utilicen las rampan fijas y el cantil de los muelles para las operaciones de carga y descarga. Finalmente, queda incluido en esta tarifa el derecho de los pasajeros a la utilización de las rampas fijas y el cantil de los muelles cuando embarquen o desembarquen por su propio pie o utilizando su propio vehículo.

Queda excluida de esta tarifa la utilización de maquinaria y elementos móviles necesarios para las operaciones de embarque y desembarque, utilización que queda regulada en otras tarifas.

Segunda.—Abonarán esta tarifa los armadores o los consignatarios de los barcos que utilicen el servicio y los propietarios del medio de transporte por medios terrestres. Subsidiariamente serán responsables del pago de la tarifa los propietarios de la mercancía y, en su defecto, sus representantes autorizados, salvo que prueben haber hecho provisión de fondos a los responsables principales. En el caso de operaciones en muelles de concesionarios, los titulares de la concesión serán responsables subsidiarios del pago de esta tarifa.

Tercera.—a) Esta tarifa será de aplicación en las condiciones que se especifican a continuación, en los Puertos del Estado, ya sean gestionados directamente por las autoridades portuarias o por particulares en régimen de concesión o autorización, construidos o no por éstos.

b) La tarifa se aplicará a:

Los pasajeros que embarquen o desembarquen.

Las mercancías embarcadas, desembarcadas, transbordadas o que entren y salgan por tierra en la zona de servicio portuaria sin ser embarcadas, excluyendo aquellas cuya entrada tenga como único objeto la tramitación de documentos de control aduanero, sin que se produzcan rupturas de cargas, descargas a tierra ni estancias en dicho espacio superiores a dos horas y su origen y destino sean países miembros de la CE.

Cuarta.—La cuantía básica en pesetas de la tarifa de pasajeros, así como la del vehículo en régimen de pasaje al que cada uno de los pasajeros que abonen esta tarifa tiene derecho a embarcar o desembarcar, se determina en función de la navegación del pasajero, el bloque I o II en el que viaje y el tipo de vehículo de que se trate, según el cuadro siguiente:

Concepto	Tráfico		
	Interior	Islas, Ceuta, Melilla y CE	Exterior
Pasajero	7,8	—	—
Bloque I	—	420	800
Bloque II	—	125	500
Vehículo:			
Motocicletas y vehículos o remolques de dos ruedas hasta 2,5 metros	—	222	333
Coches turismo y demás vehículos automóviles proyectados principalmente para transporte de hasta cinco pasajeros y remolques de dos ruedas de 2,5 metros a 4,5 metros	—	666	1.000
Furgonetas, autocaravanas, vehículos todo-terreno, remolques de dos ruedas de más de 4,5 metros y resto de vehículos	—	1.200	1.800
Autocares de menos de 20 plazas nominales	—	3.000	4.500
Autocares de más de 20 plazas nominales	—	6.000	9.000

Quinta.—Se aplicará la tarifa del bloque I a los pasajeros de camarote de cualquier número de plazas ocupado por uno o dos pasajeros. Al resto de modalidades de pasaje se les aplicará la tarifa del bloque II.

Sexta.—Los pasajeros que realicen un crucero turístico que haga una escala intermedia en puerto y que no desembarquen en éste no están sujetos a esta tarifa, pero se entenderá, salvo prueba en contrario, que dichos cruceristas descienden del buque al muelle al menos una vez al día. No obstante, cuando el número de cruceristas que descienda sea superior al 50 por 100 en relación al total de plazas ocupadas de cada bloque, se podrán establecer conciertos, previamente a la llegada del buque, entre los armadores o sus representantes y la autoridad portuaria, en los que se cobrará, al menos, una operación de embarque o desembarque y período de veinticuatro horas o fracción de estancia del buque en el puerto aplicada a la mitad de las plazas ocupadas de cada bloque.

Séptima.—El abono de esta tarifa dará derecho a embarcar o desembarcar, libre del pago de la tarifa de mercancías, el equipaje de camarote. Los vehículos y el resto del equipaje pagarán la tarifa correspondiente como mercancía.

Octava.—La declaración del número de pasajeros correspondiente a cada bloque se realizará con arreglo al formato que establezca la autoridad portuaria y se entregará en el momento de terminarse el embarque y con anterioridad al desembarque.

En el caso de inexactitud u ocultación en el número de pasajeros, clase de pasaje o tipo de navegación, se aplicará una tarifa doble de los tipos señalados en la regla cuarta por la totalidad de la partida mal declarada o no declarada.

Novena.—La autoridad portuaria, cuando las circunstancias lo aconsejen, podrá establecer conciertos para el cobro de la tarifa correspondiente a pasajeros en navegación interior por períodos anuales, no pudiendo ser el importe inferior al 60 por 100 del que correspondería por la tarifa general de la regla cuarta aplicada al tráfico previsto. Este concierto se abonará por adelantado sin derecho a devolución total o parcial.

Décima.—Las cuantías básicas aplicables a cada partida de mercancías serán, por tonelada métrica de peso bruto o fracción, y en función del grupo a que pertenezcan, de acuerdo con el repertorio de clasificación de mercancías vigente, aprobado por este Ministerio, las que figuran en la adjunta tabla baremo:

Grupo de mercancías	Cuantía básica en pesetas
Primero	36,0
Segundo	51,5
Tercero	77,5
Cuarto	113,5
Quinto	155,0
Sexto	206,5
Séptimo	258,0
Octavo	548,5

A estas cuantías se les aplicará el coeficiente corrector definido en la regla undécima.

Para partidas con un peso total inferior a una tonelada métrica, la cuantía será, por cada 200 kilogramos o fracción, la quinta parte de la que correspondería pagar por una tonelada.

A efectos de esta regla, se entenderá como partida a las mercancías incluidas en cada línea de un mismo conocimiento de embarque; además, se dará a los embalajes, recipientes o cualesquiera otros elementos de transporte utilizados por tales mercancías, el tratamiento

tarifario que les corresponda, considerándolos como una mercancía más, es decir, los citados elementos serán facturados según su naturaleza de acuerdo con el grupo a que pertenezcan en el citado repertorio, y ello con independencia de que estén o no conteniendo o transportando mercancías y figurando o no en el conocimiento de embarque.

El usuario obligado al pago de esta tarifa deberá indicar, en la forma en que la autoridad portuaria establezca para su liquidación, el grupo al que pertenece la mercancía con anterioridad a la entrada de ésta en la zona portuaria. En caso contrario, se entenderá que existe conformidad por parte de dicho usuario con la identificación de la partida y grupo tarifario otorgado por la autoridad portuaria, que establecerá dicho grupo en los casos en que exista duda al respecto.

Undécima.—A las cuantías que figuran en la tabla baremo de la regla anterior se les aplicarán los coeficientes del cuadro del anexo II, dependiendo del tipo de operación realizada, puerto en que se efectúa y tipo de navegación en que se transporta la mercancía. Entendiéndose:

Por tránsito marítimo, la operación que se realiza con las mercancías que, descargadas de un barco al muelle, vuelven a ser embarcadas en barco distinto o en el mismo barco en distinta escala sin salir del puerto, salvo que, por necesidades de conservación, no se disponga en el puerto de instalaciones apropiadas.

Por transbordo, la operación por la cual se trasladan las mercancías de un barco a otro sin detenerse en los muelles y con presencia simultánea de ambos barcos durante las operaciones.

Por tránsito terrestre, las entradas y salidas por vía terrestre en el puerto, excluidas las justificadas por tramitaciones aduaneras en las condiciones previstas en la regla tercera de esta tarifa.

Además, se tendrá en cuenta lo siguiente:

Al embarque o desembarque, tránsito marítimo o transbordo de mercancías transportadas por buques en navegación interior, se aplicará el coeficiente 0,5.

Al tránsito terrestre de mercancías se aplicará el coeficiente 2,5, salvo cuando las mercancías tengan origen y destino nacional, caso en el que se aplicarán los coeficientes 2,12 en 1994 y 2,50 en 1995.

Al tránsito marítimo o transbordo de mercancías transportadas en buques en navegación exterior a la entrada en puerto y cabotaje a la salida o viceversa se aplicará el coeficiente semisuma de los correspondientes a ambas navegaciones.

Al tránsito marítimo con destino u origen de la mercancía en otro puerto de una misma autoridad portuaria insular se aplicará el coeficiente cero, siempre que haya sido declarada en régimen de tránsito desde el origen o cuando sea comprobable por la autoridad portuaria que no sale de la zona de servicio portuaria.

Al desembarque o embarque de mercancías que hayan utilizado o vayan a utilizar en su transporte marítimo, conjuntamente, las navegaciones de exterior y cabotaje, se aplicará el coeficiente correspondiente a navegación exterior, con la excepción del desembarque previo tránsito señalada en el anexo II.

A la pesca congelada o refrigerada capturada fuera de las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción se aplicarán los coeficientes determinados para la navegación exterior.

Al tránsito marítimo y transbordo de la pesca congelada o refrigerada se podrá aplicar una reducción del 70 por 100 a los coeficientes establecidos anteriormente.

Decimotercera.—En la tarifa prevista en la regla anterior para las operaciones de tránsito o transbordo, corresponderá el 50 por 100 a la descarga, y el otro 50 por 100 a la carga. Sin embargo, la autoridad portuaria se reserva el derecho a liquidar la tarifa completa de la operación en el momento de la descarga de la mercancía.

Decimocuarta.—Cuando un bulto contenga mercancías a las que correspondan tarifas de diferentes cuantías, se aplicará a su totalidad la mayor de ellas, salvo que aquéllas puedan clasificarse con las pruebas que presenten los interesados, en cuyo caso, se aplicará a cada partida la cuantía que le corresponda.

Decimoquinta.—La autoridad portuaria está facultada para proceder a la comprobación del peso y clase de las mercancías, siendo de cuenta del usuario los gastos que se ocasionen como consecuencia de dicha comprobación.

Decimosexta.—El desembarque a muelle o tierra y el embarque desde muelle o tierra que se realice sin estar el barco atracado, por intermedio de embarcaciones auxiliares o cualquier otro procedimiento, pagará con arreglo a las cuantías fijadas en las reglas décima y undécima.

Decimoséptima.—Las mercancías desembarcadas en depósito flotante o pontón y que posteriormente se reembarquen en otro barco sin pasar por tierra o muelle abonarán la misma tarifa que la señalada para el transbordo.

Decimooctava.—En el tráfico en régimen de tránsito internacional se podrán establecer anualmente, por parte de la autoridad portuaria, para los tráficos de tránsito, y en función del volumen aportado por cada usuario, coeficientes correctores de los establecidos en la regla undécima para el abono de esta tarifa.

En el caso particular del tráfico de contenedores se podrá establecer, además, la simplificación de considerar a todas las mercancías en ellos transportadas como incluidas en el grupo de repertorio de mercancías que ponderadamente les corresponda y de un peso medio por unidad de carga. La consideración de un grupo igual o inferior al cuarto de los establecidos en la regla décima, en el que se incluyen los contenedores vacíos o de un peso medio de la carga neta inferior a 10 toneladas por TEU, deberá ser especialmente comprobada y justificada en función del tipo de mercancía transportada ante Puertos del Estado.

Estos regímenes especiales deberán ser aprobados por Puertos del Estado. En ningún puerto podrá significar una reducción superior al 50 por 100 de la tarifa que correspondería abonar por la estricta aplicación de la tarifa contenida en la regla décima.

Decimonovena.—En el tráfico internacional terrestre bajo control aduanero las mercancías que entren y salgan del recinto portuario sin utilizar la vía marítima estarán sujetas al abono de esta tarifa con arreglo a los siguientes criterios:

A) Los cargamentos en régimen de «grupaje» o puros que entren en el recinto portuario y sean objeto de descarga y carga se considerarán incluidos en su totalidad en el grupo sexto de la tarifa que se aplicará a la cantidad fija de 8 toneladas.

B) Aquellos cargamentos que sólo entren en el recinto portuario, a efectos de tramitación aduanera y posible reconocimiento, sin que se produzca fraccionamiento de la carga o depósito de la misma fuera del vehículo que las transporta, en un porcentaje superior al 5 por 100 en peso, abonarán la tarifa correspondiente al grupo sexto, aplicada a la cantidad fija de 3 toneladas por vehículo. Dichos cargamentos estarán exentos del pago de esta tarifa cuando su origen y destino sean países miembros de la CEE y su estancia en el espacio portuario no supere las dos horas.

C) En el caso de que la carga o descarga sea parcial, es decir, conlleve una descarga superior al 5 por 100 en peso de la mercancía, se abonará la tarifa correspondiente al grupo sexto, aplicada a la cantidad fija de 5 toneladas.

D) Por la autoridad portuaria correspondiente se establecerán las normas pertinentes para que, por los concesionarios de los recintos bajo control aduanero se realice la gestión de cobro de esta tarifa con arreglo a los criterios anteriores y su posterior ingreso en cuenta de la autoridad portuaria.

Decimonovena.—Las mercancías y combustibles embarcados para el avituallamiento del propio barco directamente desde tierra no están sujetos al abono de esta tarifa, siempre que dicho avituallamiento haya abonado la tarifa correspondiente de entrada en puerto.

En el suministro en fondeo o en atraque con barcasas, las mercancías y combustibles embarcados en aquéllas, para avituallamiento, abonarán la tarifa correspondiente a navegación interior si el buque avituallado está situado en el interior de las aguas portuarias o zona I. En caso de que dicho servicio se preste en el exterior de dichas aguas portuarias o zona II, las mercancías y combustibles de avituallamiento abonarán la tarifa correspondiente a navegación exterior.

Vigésima.—Para la liquidación de esta tarifa, deberá presentarse por el usuario obligado al pago, antes de empezar la descarga o antes de transcurridas veinticuatro horas desde que finalizó la carga, el manifiesto de carga o una declaración de la totalidad de las mercancías transportadas o a transportar, indicando el número de bultos, la clase y peso de las mercancías y su origen y destino, todo ello en la forma que determine la autoridad portuaria.

Vigésima primera.—Las tarifas aplicables a las mercancías serán dobles de las señaladas en las reglas anteriores en caso de retraso en la presentación de la declaración o manifiesto.

En caso de ocultación de mercancías en la declaración o manifiesto o de inexactitud en el mismo, falseando la clase de mercancías, procedencias o destino de éstas (que puedan afectar a la aplicación de la tarifa) o disminución del peso en más de un 10 por 100, se aplicará tarifa doble a todas las partidas de la declaración o manifiesto de la que formen parte, además de la sanción que en su caso pudiere corresponder.

Vigésima segunda.—Las mercancías embarcadas, desembarcadas o transbordadas, los pasajeros embarcados o desembarcados, y, en general, todo tráfico que utilice instalaciones en régimen de concesión administrativa construidas o no por particulares, abonará esta tarifa con las bonificaciones y exenciones establecidas en las respectivas cláusulas concesionales. En ningún caso su cuantía podrá reducirse respecto a la establecida en estas reglas en proporción superior al 20 por 100.

Para las concesiones ya otorgadas, se aplicarán las tarifas con las reducciones establecidas en las correspondientes concesiones.

Vigésima tercera.—La tarifa aplicable al agua para abastecimiento de poblaciones será el 10 por 100 de la prevista en la regla décima para el grupo primero, con el coeficiente que figura en la regla undécima.

Vigésima cuarta.—La tarifa de embarque exterior aplicable a los productos petrolíferos en los puertos de Cartagena y La Coruña será el 85 por 100 de la prevista en las reglas décima y undécima. Asimismo, la tarifa de embarque aplicable al mineral de hierro y otros minerales fundentes en el puerto de Almería tendrá una bonificación de hasta el 40 por 100.

Vigésima quinta.—La autoridad portuaria podrá conceder una bonificación de hasta el 2 por 100 en esta tarifa a aquellos usuarios que faciliten los datos necesarios para la propia facturación y estadística de este servicio portuario mediante sistemas de transmisión electrónica en la forma en que aquélla disponga (EDI).

Para ello, se establecerán los procedimientos administrativos que debe cumplir el usuario y se fijarán las especificaciones a las que deberá adaptarse el protocolo y mensajes estándar que se deberá emplear.

En ningún caso se podrá aplicar la bonificación contenida en esta regla a la mercancía transportada por buques en régimen de carga completa (una sola mercancía).

Tarifa T-4: Pesca fresca

Primera.—Esta tarifa comprende la utilización por los buques pesqueros en actividad y los productos de la pesca marítima fresca, de las aguas del puerto, muelles, dársenas, zonas de manipulación y servicios generales del puerto.

Segunda.—Abonará la tarifa el armador del buque o el que en su representación realice la primera venta. Cualquiera de los dos que la hubiere abonado deberá repercutir su importe sobre el primer comprador de la pesca, si lo hay, quedando éste obligado a soportar dicha repercusión. Lo cual se hará constar de manera expresa y separada en la factura o documento equivalente.

Subsidiariamente serán responsables del pago de la tarifa el primer comprador de la pesca, salvo que demuestre haber soportado efectivamente la repercusión, y el representante del armador, en su caso.

Tercera.—La cuantía de la tarifa queda fijada en el 2 por 100 del valor de la pesca establecido de la siguiente forma:

a) El valor de la pesca obtenido por la venta en subasta en las lonjas portuarias.

b) El valor de la pesca no subastada se determinará por el valor medio obtenido en las subastas de la misma especie realizadas en el día o, en su defecto, en la semana anterior. También podrá utilizarse el precio medio de la cotización real del mercado para productos iguales de la semana anterior acreditado por la Dirección General de Mercados Pesqueros de la Secretaría General de Pesca Marítima (Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación).

c) En el caso en que este precio no pudiese fijarse en la forma determinada en los párrafos anteriores, la autoridad portuaria lo fijará teniendo en cuenta las condiciones habituales del mercado del pescado.

Cuarta.—Los buques bacaladeros que realicen por medios propios un principio de preparación industrial y que efectúen la descarga en muelles comerciales (no pesqueros) utilizando medios de descarga existentes para mercancías, pueden optar por el pago de las tarifas T-1 «Entrada y estancia de barcos», T-2 «Atraque» y T-3 «Mercancías y pasajeros» en lugar de esta tarifa, en cuyo caso quedarán excluidos de las ventajas que establecen las reglas de aplicación de esta última tarifa. Si optan por el pago de esta tarifa abonarán el 50 por 100 de la tarifa establecida en la regla tercera.

Quinta.—La pesca fresca transbordada de buque a buque en las aguas del puerto sin pasar por los muelles, abonará el 75 por 100 de la tarifa.

Sexta.—Los productos de la pesca fresca que sean autorizados por la autoridad portuaria a entrar por medios terrestres en la zona portuaria para su subasta o utilización de las instalaciones portuarias, abonarán el 50 por 100 de la tarifa siempre que acrediten el pago de esta tarifa o equivalente en otro puerto de des-

carga español; en caso contrario pagarán la tarifa completa.

Séptima.—Los productos de la pesca fresca descargados que, por cualquier causa, no hayan sido vendidos y vuelvan a ser cargados en el buque abonarán el 25 por 100 de la cuantía de la tarifa establecida en la regla tercera.

Octava.—Para la liquidación de esta tarifa deberá presentarse por el usuario obligado al pago, antes de empezar la descarga, carga o transbordo, una declaración o manifiesto de pesca, indicando el peso de cada una de las especies que se van a manipular, con arreglo a un formato elaborado por la autoridad portuaria. A los efectos de la determinación del peso de la pesca, será obligación del armador pasar la misma por la lonja portuaria o establecimiento que la autoridad portuaria disponga en el puerto.

Novena.—La tarifa aplicable a los productos de la pesca será doble de las señaladas en las condiciones anteriores en los casos de:

a) Ocultación de cantidades en la declaración o manifiesto o retraso en su presentación.

b) Inexactitud derivada del falseamiento de especies, calidades o precios resultantes de las subastas.

c) Ocultación o inexactitud en los nombres de los compradores.

Este recargo no será repercutible en el comprador.

Décima.—Los industriales armadores que descarguen habitualmente en un mismo lugar productos de la pesca con destino a sus fábricas o factorías, sin pasar por lonja, podrán abonar la tarifa por liquidaciones mensuales a la autoridad portuaria.

Undécima.—El abono de esta tarifa exime al buque pesquero del abono de las tarifas T-1 «Entrada y estancia de barcos», T-2 «Atraque» y T-3 «Mercancías y pasajeros» por un plazo máximo de un mes en el puerto en el que haya abonado la tarifa T-4, a partir de la fecha de iniciación de las operaciones de descarga o transbordo. Transcurrido dicho plazo, que se considerará extinto cuando a lo largo de un mes no haya habido movimientos comerciales en la lonja o centro de control del peso correspondiente, la autoridad portuaria podrá ampliarlo en los casos de inactividad forzosa por temporales, vedas costeras o carencia de licencias referidas a sus actividades habituales, expresa e individualmente acreditados por certificación de la autoridad competente; en caso contrario, se devengarán a partir de dicho plazo las tarifas T-1 «Entrada y estancia de barcos» y T-2 «Atraque». En estos casos de inactividad, la autoridad competente fijará los lugares en que dichos barcos deban permanecer fondeados o atracados de acuerdo con las disponibilidades de atraque y las exigencias de la explotación portuaria.

Duodécima.—Las embarcaciones pesqueras, mientras permanezcan sujetas a esta tarifa en la forma definida en la condición anterior, estarán exentas del abono de la tarifa T-3 «Mercancías y pasajeros», por el combustible, avituallamientos, efectos navales y de pesca, hielo y sal que embarquen para el propio consumo, bien en los muelles pesqueros o en otros muelles habilitados al efecto.

Decimotercera.—La autoridad portuaria está facultada para proceder a la comprobación del peso y clase de las especies y calidades de la pesca, siendo de cuenta del usuario obligado al pago de la tarifa los gastos que se ocasionen como consecuencia de dicha comprobación.

Tarifa T-5: Embarcaciones deportivas y de recreo

Primera.—Esta tarifa comprende la utilización por las embarcaciones deportivas o de recreo, y por sus tripulantes y pasajeros, de las aguas interiores del puerto,

de las dársenas y zonas de fondeo, de las instalaciones de amarre y atraque en muelles o pantalanes, en su caso, y de los servicios generales del puerto.

No obstante, cuando la embarcación realice transporte de mercancías o los pasajeros viajen en régimen de crucero serán de aplicación las tarifas T-1 «Entrada y estancia de barcos», T-2 «Atraque» y T-3 «Mercancías y pasajeros».

Segunda.—Abonarán esta tarifa el propietario de la embarcación o su representante autorizado y, subsidiariamente, el Capitán o Patrón de la misma.

Tercera.—La base para la liquidación de la tarifa será la superficie en metros cuadrados resultante del producto de la eslora máxima de la embarcación por la manga máxima y el tiempo en días naturales o fracción de estancia en fondeo o atraque.

Cuarta.—La cuantía básica en pesetas de esta tarifa por metro cuadrado y por períodos de veinticuatro horas o fracción, contados a partir de las doce horas del mediodía, para cada uno de los servicios independientes que se presten, será la siguiente:

Servicio prestado	Pesetas — metro cuadrado
A) En instalaciones de la autoridad portuaria:	
a) Utilización de las aguas del puerto:	
a.1) a flote	7
a.2) habitualmente en seco	2
b) Atraques:	
b.1) de punta	7
b.2) de costado	40
c) Muerto de amarre	2
d) Acometida de agua	2
e) Recogida de basura	2
f) Vigilancia general	2
B) En instalaciones de concesionarios:	
a) Utilización de las aguas del puerto.	7

El servicio A.a) implica la utilización de las aguas del puerto. Si, además, se hace uso de las obras de atraque o muertos de la autoridad portuaria, se sumarán los importes A.b) o A.c) que correspondan. Los servicios d), e) y f) serán de obligada facturación si las instalaciones dispusieran de los mismos. Cada instalación deportiva compondrá de acuerdo con los servicios de que disponga un precio por metro cuadrado que se aplicará a todas las embarcaciones que usen la instalación.

Las autoridades portuarias podrán aplicar un incremento del 20 por 100 en los servicios de atraque y muerto de amarre [apartados A.b) y A.c) del cuadro] en aquellos puertos con marea superior a 2,5 metros.

Se entiende por «muerto de amarre o fondeo» la disponibilidad de una amarra sujeta a un punto fijo del fondo que permita fijar la proa o popa del barco; por atraque de punta, la disponibilidad de un puesto de amarre en pantalán o muelle que permita fijar la proa o popa del barco con sus propios medios, y por vigilancia general, la que presta la autoridad portuaria para la generalidad de la zona de servicio del puerto, sin asignación específica ni garantía respecto de la integridad de las embarcaciones o sus contenidos.

La petición de los servicios supone la aceptación de las condiciones en que se prestan por la autoridad por-

tuaria, que deberán ser públicas, no siendo ésta responsable de los incidentes que puedan producirse a causa de la configuración o disposición de las instalaciones, así como de los efectos por causas meteorológicas.

Quinta.—El abono de la tarifa para embarcaciones de paso en el puerto por servicios en instalaciones de la autoridad portuaria, se efectuará según sigue: Por adelantado a la llegada y por los días de estancia que declaren; si dicho plazo tuviere que ser superado, el usuario deberá formular nueva petición y abonar nuevamente por adelantado el importe inherente al plazo prorrogado. Se aplicará a estas embarcaciones la tarifa de la tabla baremo anterior, apartado A, afectada por el coeficiente 1,2.

Sexta.—Para embarcaciones con base en el puerto, la autoridad portuaria podrá aplicar una bonificación del 20 por 100 si el usuario abona la tarifa por semestres adelantados y a través de domiciliación bancaria.

Todos los servicios deben ser solicitados de la autoridad portuaria, aplicándose tarifa doble a lo servicios obtenidos sin su autorización, independientemente de la sanción que pueda proceder por infracción del Reglamento de servicio y policía del puerto.

El abono de esta tarifa no releva de la obligación de desatracar la embarcación, de cambiar de lugar de amarre o de fondeo o, incluso, de abandonar el puesto si así fuere ordenado motivadamente por la autoridad competente. En este último supuesto no se tendrá más derecho que a la devolución del importe de la ocupación abonada por adelantada y no utilizada.

Séptima.—El abono de la tarifa por servicios en instalaciones de concesionarios se efectuará según sigue:

a) La autoridad portuaria liquidará la tarifa a los usuarios por períodos de días, si se trata de embarcaciones de paso, y por meses vencidos, si se trata de embarcaciones de base. Para ello el concesionario deberá aportar a la autoridad portuaria los datos precisos para la completa identificación del usuario, así como para la facturación, y ello con arreglo a los plazos y al modelo que establezca.

b) La autoridad portuaria podrá concertar con el concesionario el abono de las tarifas, subrogándose en la obligación de los usuarios. La base del concierto, cifrada en metros cuadrados por día y mes, se establecerá para cada concesión y temporada por la autoridad portuaria con arreglo a los datos estadísticos de tráfico de la concesión disponibles, efectuándose mensualmente una liquidación global por el importe que corresponda a la ocupación, composición y porte de la flota que se haya concertado. Este concierto no podrá ser inferior al 70 por 100 del importe que correspondería por la aplicación de la tarifa del apartado B a la ocupación estimada, que en ningún caso podrá ser inferior a la del año anterior.

Octava.—A las embarcaciones que atraquen a muelles o fondeen en aguas de profundidad inferior a 2 metros y superior a 1 metro se aplicará una reducción del 25 por 100; cuando el calado sea igual o inferior a 1 metro, la reducción será del 50 por 100. En ambos casos han de concurrir la totalidad de las siguientes circunstancias:

- Que la eslora de la embarcación sea inferior a 7 metros.
- Que la potencia del motor sea inferior a 25 HP.
- Que el abono de la tarifa se realice por semestres adelantados.

Novena.—El importe de la tarifa aplicable será independiente de las entradas, salidas o días de ausencia

de la embarcación, mientras tenga asignado puesto de atraque.

Décima.—Las embarcaciones abarloadas a otras atracadas sin ningún punto de contacto o amarre a muelles o pantalanés abonarán el 50 por 100 de la tarifa aplicable a la embarcación a que está abarloada.

Tarifa T-6: Grúas de pórtico

Primera.—Esta tarifa comprende la utilización de las grúas de pórtico convencionales o no especializadas.

Segunda.—La tarifa será abonada por los peticionarios del servicio, siendo responsables subsidiarios del pago los propietarios de las mercancías manipuladas y, en su defecto, sus representantes autorizados, salvo que prueben haber hecho a éstos provisión de fondos.

Tercera.—Las cuantías básicas por hora de los distintos tipos de grúa son los contenidos en el cuadro siguiente:

Capacidad de elevación de las grúas	Pesetas
3 toneladas	11.303
3-6 toneladas	15.328
6 toneladas	17.747
8 toneladas	20.704
12 toneladas	26.619
16 toneladas	35.487
30 o más toneladas	54.844

La tarifa de las grúas de potencia comprendida entre 16 y 30 toneladas se calculará por interpolación lineal entre las tarifas correspondientes a estas dos potencias.

Para las grúas de capacidad de elevación mayor o igual a 30 toneladas, cuando trabajen con cuchara se aplicará una tarifa, que será el 80 por 100 de la cuantía indicada en el cuadro.

Cuarta.—Los servicios de grúas se prestarán previa petición por escrito de los usuarios, haciendo constar:

- Operación a realizar y hora de comienzo de la misma.
- Punto del muelle en que han de utilizarse.
- Tiempo para el que se solicitan.

La Dirección Técnica del Puerto decidirá, de acuerdo con las disposiciones vigentes, con arreglo a su criterio y teniendo en cuenta el orden que más favorezca al interés general, la distribución del material disponible.

Quinta.—Las empresas estibadoras u otros usuarios que soliciten este servicio asumirán la responsabilidad de la dirección y organización del embarque o desembarque de las mercancías, siendo de su cuenta y riesgo todas las operaciones de carga, estiba, eslingado, arrumaje, etc., relacionadas con ellas, debiendo destinar a estas últimas material adecuado, así como personal debidamente capacitado y con experiencia suficiente, pudiendo ser recusado por la Dirección Técnica del Puerto el que no reúna las condiciones para ello.

Sexta.—Estas tarifas son exclusivamente aplicables a servicios prestados en días laborables dentro de la jornada ordinaria establecida para estas actividades por la autoridad portuaria. Los servicios prestados fuera de la jornada ordinaria se podrán facturar con un recargo del 25 por 100.

Séptima.—El tiempo de utilización de la grúa a efectos de facturación será el comprendido entre la hora en la que se haya puesto a disposición del peticionario y la de terminación del servicio. La facturación se hará por horas completas. No obstante lo anterior, las paralizaciones superiores a quince minutos debidas a averías de la maquinaria, falta de fluido eléctrico, vientos hur-

canados que aconsejen la paralización por razones de seguridad o lluvia que obligue a suspender las operaciones de carga o descarga por las condiciones de la mercancía, oportunamente comunicadas por el usuario a la autoridad portuaria se descontarán del tiempo de utilización.

Octava.—Cuando por las causas que fuere la autoridad portuaria no dispusiere de maquinistas de grúas para atender las peticiones de alquiler de estos equipos podrá autorizarse su utilización corriendo el maquinista a cargo del peticionario y siendo en este caso la tarifa del 75 por 100 de la que corresponda. Dicho maquinista será responsable de todas las lesiones, daños y averías que se ocasionen al personal o bienes de la autoridad portuaria o a terceros como consecuencia de la manipulación de la grúa, debiendo haber demostrado previamente ante la Dirección Técnica del Puerto su aptitud para tal cometido.

Tarifa T-7: Almacenaje

Primera.—Esta tarifa comprende la utilización de espacios, explanadas, cobertizos, tinglados, almacenes, locales y edificios, con sus servicios generales correspondientes, para el almacenaje de mercancías y vehículos. Se excluye la ocupación y utilización del dominio público portuario para llevar a cabo otras actividades que exijan el otorgamiento de las respectivas autorizaciones o concesiones.

Los espacios destinados a depósito y almacenamiento de mercancías y otros elementos se clasifican de un modo general en dos zonas:

- Zona de tránsito.
- Zona de almacenamiento.

La zona de maniobra inmediata a los atraques de los barcos no es zona de depósito de mercancías, salvo excepciones con previa y explícita autorización de la Dirección Técnica del Puerto.

La identificación y extensión de cada una de estas zonas en los distintos muelles y terminales de la zona de servicio se determinarán por la autoridad portuaria.

Segunda.—La tarifa será abonada por los peticionarios del servicio, siendo responsables subsidiarios del pago los propietarios de las mercancías almacenadas y, en su defecto, sus representantes autorizados, salvo que prueben haber hecho a éstos provisión de fondos.

Tercera.—Esta tarifa se aplicará al producto de la superficie ocupada por el tiempo reservado. La autoridad portuaria podrá aplicar una franquicia de dos días como máximo para las mercancías que embarcan o desembarcan con medios rodantes; para el resto, dicha franquicia de dos días será obligatoria. La cuantía básica será fijada por la autoridad portuaria, respetando los siguientes mínimos:

A) Zona de tránsito: La cuantía mínima será de 3 pesetas por metro cuadrado y día. Los coeficientes de progresividad a aplicar serán los siguientes: Primero al décimo día, 1; undécimo al trigésimo día, 4; trigésimo primero al sexagésimo día, 8, y más de sesenta días, 16.

B) Zona de almacenamiento: La cuantía será fijada por la autoridad portuaria, teniendo en cuenta el precio de mercado, y será siempre superior a 2,10 pesetas por metro cuadrado y día.

En ambas zonas la cuantía establecida en los párrafos anteriores se incrementará, como mínimo, según los casos, en 4 pesetas por metro cuadrado y día, cuando la superficie esté cubierta y abierta, y en 6 pesetas por metro cuadrado y día, cuando la superficie esté cubierta y cerrada.

Cuarta.—El almacenaje se contará desde el día para el que se haya hecho la reserva hasta que la mercancía deje la superficie libre.

La anulación o modificación de la reserva en un plazo inferior a veinticuatro horas antes del comienzo de la reserva o cuando dicha anulación no se produzca y la mercancía no llegue a puerto dará derecho a la autoridad portuaria al cobro de la tarifa aplicable a la mercancía por el día completo en el que ha comenzado la reserva, sin perjuicio de que la superficie reservada pueda ser utilizada por otra mercancía.

Quinta.—Si alguna mercancía prolongase su almacenaje por encima del tiempo reservado, la autoridad portuaria podrá optar por prorrogar la reserva o por dar la orden de removido; cuando se produzca una demora superior a setenta y dos horas en el cumplimiento de la orden de removido, la tarifa desde este momento será el quíntuplo de la que con carácter general le correspondería, sin perjuicio de que la autoridad portuaria pueda proceder al removido, pasándose el correspondiente cargo y respondiendo en todo caso el valor de las mercancías de los gastos de manipulación, transporte y almacenaje.

Sexta.—El pago de las tarifas en la cuantía establecida no exime al usuario del servicio de su obligación de remover a su cargo la mercancía o elementos del lugar que se encuentren ocupando, si, a juicio de la Dirección Técnica del Puerto, constituyen un entorpecimiento para la normal explotación del puerto. La demora en más de setenta y dos horas del cumplimiento de la orden de removido permitirá a la autoridad portuaria aplicar la regla anterior.

Séptima.—La forma de medir los espacios ocupados por las mercancías o vehículos será por el rectángulo circunscrito exteriormente a la partida total de mercancías o elementos depositados, definido de forma que dos de sus lados sean paralelos al cantil del muelle, redondeando el número de metros cuadrados que resulte para obtener el número inmediato sin decimales. De análoga forma se procederá en tinglados y almacenes, sirviendo de referencia los lados de ellos.

Se tomará como base de la liquidación la superficie ocupada al final de la descarga, medida según se establece en la regla anterior.

La autoridad portuaria, atendiendo a criterios de eficacia en la gestión del servicio y a la racionalidad de la explotación, decidirá contabilizar la superficie por partidas o bien por el cargamento completo.

Esta superficie se irá reduciendo al levantar la mercancía a efectos de abono, por cuartas partes, tomándose la totalidad hasta tanto no se haya levantado el 25 por 100 de la superficie ocupada, el 75 por 100 cuando el levante exceda del 25 por 100 sin llegar al 50 por 100, el 50 por 100 cuando rebase el 50 por 100 sin llegar al 75 por 100 y el 25 por 100 cuando exceda del 75 por 100 y hasta la total liberación de la superficie ocupada. En todo caso, este último cuartil deberá contabilizarse siempre por partidas. Si la autoridad portuaria lo considera necesario podrá establecer otro sistema de medición con distintos escalonamientos, o bien continuo, en función del proceso de levante de la mercancía.

Octava.—En cualquier caso, sólo podrá considerarse una superficie libre, a efectos de esta tarifa, cuando haya quedado en las mismas condiciones de conservación y limpieza en que se ocupó y sea accesible y útil para otras ocupaciones. El incumplimiento de esta obligación por parte del usuario, tras retirar éste las mercancías o vehículos, permitirá a la autoridad portuaria efectuar por sus propios medios la citada conservación y limpieza, pasándole el cargo correspondiente.

Las mercancías serán depositadas en la forma y con el orden y altura de estiba que determine la Dirección Técnica del Puerto, de acuerdo con las disposiciones vigentes, observándose las precauciones necesarias para asegurar la estabilidad de las pilas.

Novena.—La autoridad portuaria no responderá de robos, siniestros ni deterioros que puedan sufrir las mercancías.

Décima.—La autoridad portuaria suspenderá la facturación de este servicio respecto de las mercancías o vehículos que previamente declare en abandono. En todo caso procederá dicha declaración cuando su posible valor en venta no alcance el importe de la facturación emitida no abonada y a partir de los tres meses de impago por parte de su propietario; ello sin perjuicio de la competencia de la Administración de Aduanas en la determinación del abandono de mercancías incursas en procedimientos de despacho.

Undécima.—La autoridad portuaria en relación a mercancías o vehículos incursos en procedimientos legales o administrativos exigirá de aquellos que resulten ser los propietarios, de acuerdo con las correspondientes sentencias o resoluciones, sus derechos con arreglo al texto de las mismas. A este fin no se podrá efectuar la retirada de dichas mercancías o elementos sin haber hecho efectiva la liquidación correspondiente.

Tarifa T-8: Suministros

Primera.—Esta tarifa comprende el valor del agua, energía eléctrica y hielo entregados por la autoridad portuaria a los usuarios dentro de la zona portuaria.

Segunda.—El precio de tales entregas, así como las reglas particulares de esta prestación, serán establecidas por cada autoridad portuaria.

Tarifa T-9: Servicios diversos

Primera.—Esta tarifa comprende cualesquiera otros servicios prestados en régimen de gestión directa por la autoridad portuaria no enumerados en las restantes tarifas.

Segunda.—El precio de tales servicios, así como las reglas particulares de esta prestación, serán establecidas por cada autoridad portuaria.

ANEJO II

Tarifa T-3: Mercancías y pasajeros

Regla 11.^a Coeficiente de operación

Los coeficientes para el año 1995 se aplicarán de forma automática a partir del primero de enero de ese año.

Puertos peninsulares

Navegación — Operación/año	Cabotaje		Exterior
	1994	1995	94-95
Embarque	2,12	2,50	2,50
Desembarque (*)	3,25	4,00	4,00
Tránsito marítimo	3,25	4,00	4,00
Transbordo	2,50	3,00	3,00

(*) Al desembarque de mercancías que hayan utilizado sólo en parte de su transporte marítimo el régimen de navegación de cabotaje, habiendo realizado tránsito marítimo en otro puerto dependiente de la Administración del Estado, se aplicarán los coeficientes 3,75 en 1994 y 4 en 1995.

Puertos insulares, Ceuta y Melilla

Navegación — Operación/año	Cabotaje		Exterior		
	1994	1995	Con la CEE (**)		Resto 94/95
			1994	1995	
Embarque	1,18	1,25	1,43	1,25	2,50
Desembarque (*)	1,75	2,00	2,29	2,00	4,00
Tránsito marítimo	1,75	2,00	2,29	2,00	4,00
Transbordo	1,37	1,50	1,71	1,50	3,00

(*) Al desembarque de mercancías que hayan utilizado sólo en parte de su transporte marítimo el régimen de navegación de cabotaje, habiendo realizado tránsito marítimo en otro puerto de la Administración del Estado, se aplicará el coeficiente 2 si el puerto de origen es de la CE y el 3 si es de fuera de la CE.

(**) Se considera navegación exterior con la CE la realizada por buques con bandera de país miembro de la CE.

Con puerto cuyo destino final (origen) de la mercancía es de la CE, para la operación de embarque (desembarque).

Con puertos cuyo origen y destino final de la mercancía son de la CE, para el resto de las operaciones.

ANEXO III

El tráfico entre los puertos de Ibiza y Cala Sabina es navegación de cabotaje de acuerdo con la regla general «II. Tipos de navegación».

Para dicho tráfico y sobre las tarifas que resulten de conformidad con esta Orden, se aplicarán los siguientes coeficientes multiplicadores:

Fecha	Coeficiente de aplicación		
	T-1	T-2	T-3
A partir del 1 de enero de 1994	1,00	1,00	0,75
A partir del 1 de enero de 1995	1,00	1,00	1,00

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

1565 *ORDEN de 17 de enero de 1994 sobre presentación de las solicitudes de afiliación y altas de los trabajadores en la Seguridad Social y de afiliación, altas y bajas relativas a determinados trabajadores contratados a tiempo parcial.*

El artículo 66.1 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social aprobado por Decreto 2065/1974, de 30 de mayo, habilita expresamente para que la fijación del plazo reglamentario de presentación de las solicitudes de afiliación y de las altas, iniciales o sucesivas, de los trabajadores en el Régimen General de la Seguridad Social se efectúe a través de las correspondientes normas reglamentarias.

En aplicación de ello, la Orden de 28 de diciembre de 1966 establece en sus artículos 11.2 y 17.2, para el ámbito de dicho Régimen, el plazo al respecto de los cinco días naturales siguientes al del inicio del trabajo, que es asimismo aplicable a aquellos Regímenes Especiales de la Seguridad Social cuyas normas reguladoras remiten, en tales supuestos, a las del Régimen General.

Los diversos plazos señalados por la normativa vigente en esta materia resultan coincidentes en fijar el vencimiento de tal plazo en fecha posterior al inicio de la actividad determinante de la afiliación o el alta, lo que ha originado en algunas ocasiones determinadas prácticas abusivas.

De otra parte, debe considerarse el uso actual de medios informáticos y telemáticos, no existentes en el momento en que se fijaron los plazos señalados, y que posibilitan una gestión más ágil y eficiente, tanto por parte de las empresas como por las Administraciones Públicas, facilitando de esta forma al ciudadano el cumplimiento de sus obligaciones, tal y como se preveía en el Plan Integral de Modernización de la Gestión de la Seguridad Social.

Mediante la presente Orden se establece una nueva regulación en la presentación de las solicitudes de afiliación y de altas, de modo que las mismas se formalicen con anterioridad al comienzo de la prestación de servicios por el trabajador, sin perjuicio de establecer fórmulas flexibles, cuando no se haya podido prever con antelación suficiente la contratación, así como de mantener los plazos especiales establecidos para determinados Regímenes y colectivos específicos.

En su virtud, este Ministerio, en uso de las atribuciones conferidas, dispone:

Artículo 1.

1. Las solicitudes de afiliación de trabajadores a la Seguridad Social y de altas, iniciales o sucesivas, de los mismos en el Régimen de Seguridad Social que corresponda deberán formularse por los sujetos obligados, ante las Direcciones Provinciales de la Tesorería General de la Seguridad Social o Administraciones de la misma, con anterioridad a la iniciación de la prestación de servicios del trabajador, mediante la presentación en las citadas Dependencias de los documentos establecidos al efecto o su remisión, a través de correo o fax, acompañados de fotocopia del documento nacional de identidad del trabajador o, en caso de ser extranjero, del documento identificativo del mismo.

En el caso de que los sujetos obligados no dispusieran de los documentos establecidos al efecto, las solicitudes de afiliación y/o altas podrán también ser formuladas facilitando a las Dependencias señaladas en el párrafo anterior y a través de fax o por cualquier otro procedimiento electrónico, informático o telemático, fotocopia del documento nacional de identidad del trabajador o, en caso de ser extranjero, del documento identificativo del mismo, y los datos que figuran en los documentos señalados.

2. En los casos excepcionales en que no hubiera podido preverse con antelación suficiente la iniciación de la prestación de servicios, si el día o días anteriores a la misma fueran inhábiles, o si la prestación de servicios se iniciare en horas asimismo inhábiles, las solicitudes de afiliación y/o de alta de los trabajadores podrán comunicarse mediante la remisión a las Direcciones Provinciales de la Tesorería General de la Seguridad Social o Administraciones de la misma, y a través de fax o por cualquier otro medio informático, electrónico o telemático, de los siguientes datos:

a) Relativos al trabajador: Nombre y apellidos, número del documento nacional de identidad o, en caso de ser extranjero, del documento identificativo del mismo y, de formalizarse un alta sucesiva, número de afiliación a la Seguridad Social. Asimismo, se indicará la fecha y hora de la iniciación de la prestación de servicios.

b) Relativos al empresario: Nombre y apellidos o razón social, domicilio, código de cuenta de cotización