Modificación de Prescripciones Particulares del Servicio de Remolque en el Puerto de Marín

Consejo de Administración 26/04/2018

Redacción definitiva de la cláusula 9 del Pliego de Prescripciones Particulares vigente (2009) por aplicación de la modificación aprobada por el Consejo de Administración de fecha 26_04_2018

Cláusula 9.- MEDIOS HUMANOS Y MATERIALES

Los titulares de ~~la~~ licencia deberán disponer de los medios humanos y materiales necesarios para la prestación del servicio en las condiciones requeridas de seguridad, calidad, continuidad y regularidad, conforme a las características de la demanda.

Los medios materiales y humanos exigidos para ser titular de una licencia serán los estrictamente necesarios para realizar las operaciones unitarias normalmente esperadas en el puerto, tanto las más simples como las más complejas, quedando adscritos al ámbito geográfico de prestación del servicio definido en la cláusula 4.

De acuerdo con lo anterior, dichos medios serán, como mínimo, los determinados a continuación:

1.- En relación con el equipo humano:

A. *Medios Humanos*

Los remolcadores deberán permanecer tripulados y alistados conforme a la demanda existente en cada tramo horario o día de la semana.

El tiempo que no se exija presencia de tripulaciones en el puerto, deberá estar disponible de forma localizada al menos una tripulación con el fin de que puedan atender los servicios que surjan de forma imprevista y las emergencias en el tiempo de respuesta establecido.

Las empresas prestadoras deberán disponer de los trabajadores suficientes para realizar los turnos correspondientes al régimen de guardias indicado anteriormente.

Las empresas prestadoras deberán tener en plantilla el número de trabajadores necesario para mantener dicho personal en cada turno de trabajo, en las condiciones establecidas en el presente pliego de Prescripciones Particulares y cumplir con la normativa vigente en todo momento, incrementando dicho número cuando sea necesario para cumplir, en lo que se refiere a jornada de trabajo, la normativa laboral vigente, el convenio colectivo y la disposición adicional trigésimo segunda del TRLPEMM.

Dicho personal estará vinculado a la empresa prestadora a través de las distintas modalidades contractuales vigentes, sin que exista relación laboral alguna con la Autoridad Portuaria. En caso de cese de la prestación del servicio, la Autoridad Portuaria no se hará cargo de dicho personal, ni asumirá ninguna obligación laboral respecto del mismo.

De acuerdo con lo establecido en el apartado 8.a) del artículo 113 del TRLPEMM, la Autoridad Portuaria no responderá en ningún caso de las obligaciones de cualquier

naturaleza que correspondan al prestador del servicio frente a sus trabajadores, especialmente las que se refieren a relaciones laborales, salario, prevención de riesgos o seguridad social. En cumplimiento de lo indicado en dicho artículo, la condición anterior figurará de forma expresa en las licencias.

Cuando los remolcadores no sean propiedad de la empresa prestadora, las tripulaciones no tendrán necesariamente que formar parte de la plantilla de la empresa, dependiendo del tipo de arrendamiento o flete contratado.

Al frente del personal, y para todas las relaciones con la Autoridad Portuaria, deberá encontrarse un Jefe de Operaciones o de Explotación especializado en las actividades que comprende el servicio. Además, se tendrá en cuenta lo siguiente:

- La responsabilidad de la explotación requerirá que el Responsable tenga formación, titulación y experiencia náutica suficiente y adecuada al puesto que ocupa.
- El resto del personal tendrá una formación y experiencia acordes con sus funciones, debiendo estar en posesión de las titulaciones y de las certificaciones que la normativa en vigor imponga.

El prestador del servicio deberá aportar documentación suficiente, que garantice la disponibilidad del equipo humano mínimo fijado. Así mismo podrá contratar personal debidamente cualificado, por el tiempo que sea necesario, para atender situaciones temporales de aumento de actividad.

Tripulaciones de las embarcaciones:

La tripulación de cada remolcador será la obligatoria de acuerdo con el *Certificado de dotación mínima de seguridad* emitido por la Administración marítima. Asimismo, se estará a lo dispuesto por la reglamentación vigente sobre la utilización del material de seguridad por parte de la tripulación de todas las embarcaciones.

Cada miembro de la tripulación contará con todos los medios de seguridad especificados en los certificados de cada embarcación.

B. *Salud y seguridad laboral:*

La empresa prestadora del servicio cumplirá con lo dispuesto en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales (Ley 31/1995, de 8 de noviembre) y en la normativa complementaria, debiendo estar aprobado el Plan de Prevención de Riesgos antes del inicio de la prestación del servicio. Posteriormente comunicará las variaciones, alteraciones, ampliaciones o modificaciones de dicho Plan.

El personal deberá conocer los medios de que dispone la empresa, su localización y el uso de los medios destinados a las labores de salvamento, extinción de incendios, lucha contra la contaminación y a la prevención y control de emergencias y a la seguridad del puerto y estará entrenado en su utilización.

Cada trabajador dispondrá de los EPIs necesarios para la prestación del servicio, conforme a su evaluación de riesgo.

El prestador del servicio se compromete expresamente a cumplir los pactos y normas que, en relación con la seguridad y salud de los trabajadores, se implanten dentro de la zona portuaria.

El prestador del servicio cumplirá la legislación laboral vigente en cada momento y deberá mantener la formación continua de su personal, de acuerdo con las previsiones formativas que se establezcan y con los planes que, en su caso, determine la Autoridad Portuaria en este ámbito o con carácter general.

El personal se identificará inequívocamente por su vestimenta, según propuesta de la empresa.

2.- Medios materiales mínimos para la prestación del servicio:

Durante toda la duración de la licencia, cada prestador del servicio dispondrá de los medios adecuados para una eficaz prestación del mismo, y como mínimo dispondrá de lo indicado a continuación:

Los remolcadores que cada prestador deberá asignar al servicio tendrán como mínimo las características indicadas a continuación, siendo posible diferentes configuraciones de remolcadores para la realización de las maniobras, dadas las necesidades de tiro existentes para cada una de las maniobras portuarias establecidas en las INSTRUCCIONES PARA EL USO DE REMOLCADORES EN EL PUERTO DE MARÍN de la Capitanía Marítima. Dichas Instrucciones figuran como anexo a este pliego.

Los medios mínimos exigidos consistirán en un número mínimo de tres remolcadores: los remolcadores 1 y 2, del tiro necesario para poder realizar maniobras de buques de mayor porte, y el remolcador 3, para realizar las maniobras unitarias normalmente esperadas más simples desarrolladas en determinadas dársenas del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra (dársena pesquera, dársena de varaderos, etc.), esencialmente por la necesidad de limitación de tamaño y potencia, al no poderse realizar estas maniobras con los remolcadores de mayor porte por no disponer de espacio suficiente de maniobra , tener limitación del calado, disponer de potencia de tiro excesiva, etc., lo que les imposibilita para prestar el servicio de remolque en estas áreas portuarias a barcos de pequeño porte, además de complementar en ciertas maniobras a los remolcadores 1 y 2. Los medios mínimos se establecen por tanto en:

- **Remolcador 1:** de propulsión avanzada (Acimutal o Cicloidal) con fuerza de tiro a punto fijo igual o superior a **50 toneladas**.
- **Remolcador 2:** de propulsión avanzada (Acimutal o Cicloidal) con fuerza de tiro a punto fijo igual o superior a **50 toneladas**.
- **Remolcador 3:** con fuerza de tiro a punto fijo igual o superior a **6 toneladas**, de

fácil maniobrabilidad, con calado no superior a 2,5 m y eslora no superior a 20 metros.

De acuerdo con las instrucciones de la Capitanía Marítima para el uso del remolque, para la realización de algunas maniobras podrá utilizarse como alternativa a la configuración más compleja de remolcadores formada por los medios mínimos, otra configuración equivalente consistente en 50T + 70T. No obstante, en caso de que un prestador opte por aportar un remolcador de 70T, los medios mínimos consistirán, en este caso, en una configuración **70T + 50T + 6T.**

En cumplimiento de lo establecido en los artículos 8 y 256 del TRLPEMM, los remolcadores serán de bandera española y estarán inscritos en el Registro Ordinario conforme a lo establecido en el artículo 1.2 del Real Decreto 2221/1998.

La fuerza de tiro máxima deberá estar debidamente certificada por una Sociedad de Clasificación reconocida en el ámbito de la Unión Europea de acuerdo con la normativa de transposición de la Directiva 2009/15/CE o bien por los actuales certificados oficiales emitidos por la Administración Marítima Española. La fuerza de tiro de los remolcadores deberá acreditarse mediante mediciones realizadas, como mínimo, cada 10 años; dichas mediciones no podrán incluir una desviación mayor del ±5%. Queda terminantemente prohibida la limitación intencionada de la potencia de los remolcadores durante todo el periodo de la licencia. Los remolcadores deberán mantener sus Certificados en vigor durante todo el plazo de la licencia y cumplir, además, con las condiciones establecidas en este Pliego.

Los remolcadores adscritos al servicio de remolque portuario, además, deberán cumplir con los siguientes requisitos:

a) Cabo de remolque de resistencia unitaria a la rotura por tracción de 3 veces la fuerza de tiro a punto fijo del remolcador.
b) Maquinilla de remolque diseñada para permitir el arriado del cabo de remolque localmente y desde el puente de gobierno.
c) Cabos de remolque hechos firme al tambor mediante un enlace de seguridad de resistencia limitada y conocida.
d) En caso de disponer de gancho de remolque, debe estar equipado con disparo de emergencia local y desde el puente, de manera que el remolcador pueda ser liberado del remolque en cualquier dirección de tiro y condición de escora.
e) Disponer de buena visibilidad y adecuada plataforma de trabajo.
d) El material para el manejo de los cabos de remolque debe ser adecuado y con la resistencia necesaria.
f) Los remolcadores estarán equipados con las defensas y cintón adecuados.
g) Equipamiento suficiente de sirgas y bicheros para facilitar el manejo de estachas.
h) Los remolcadores contarán con una zona identificada en el costado para la recogida de náufragos y con los medios necesarios para ello.
i) Equipamiento de comunicaciones y navegación conforme a la normativa aplicable a los buques de su clase.

Todos los remolcadores estarán dotados de equipos del Sistema de Identificación Automático (AIS o SIA) de clase A y se mantendrán siempre operativos, con el fin de incrementar la seguridad y eficiencia de las maniobras y de facilitar a la Autoridad Portuaria las tareas de seguimiento y control del tráfico portuario, de las operaciones portuarias y de la prestación del servicio.

3.- Consideraciones generales sobre las embarcaciones:

Deberán estar convenientemente despachadas por la Capitanía Marítima y hallarse en posesión de todos los certificados necesarios de acuerdo con la normativa vigente, los cuales podrán ser solicitados por la Autoridad Portuaria en todo momento. Deberán disponer igualmente de los seguros necesarios de acuerdo con la normativa española de navegación y con los convenios suscritos por España. Se deberán acreditar las hojas de asiento de las embarcaciones.

El cambio en la asignación de embarcaciones al servicio deberá ser previamente aprobado por la Autoridad Portuaria.

La edad de las embarcaciones adscritas al servicio no podrá superar durante el plazo de validez de la licencia, la edad de **25 años**, debiendo ser sustituidas al alcanzar dicha edad, salvo que se hayan realizado las comprobaciones necesarias de potencia y fuerza de tiro a punto fijo y maniobrabilidad, debidamente certificadas por una Sociedad de Clasificación reconocida de acuerdo a la normativa 2009/15/CE, o que se hayan realizado modernizaciones sustanciales en los mismos, que garanticen que pueden prestar el servicio en las condiciones exigidas de seguridad, eficiencia y calidad y mantener la potencia de tiro requerida. En todo caso será necesaria la aprobación expresa de la Autoridad Portuaria, que podrá prolongar la vida útil, estableciendo el plazo que estime conveniente a la vista de lo anterior.

La sustitución definitiva de un remolcador por otro, solo podrá realizarse si el sustituto tiene las características y condiciones técnicas mínimas establecidas en las presentes Prescripciones Particulares, previa autorización de la Autoridad Portuaria.

Los remolcadores deberán estar operativos de forma permanente, las veinticuatro horas del día durante todos los días del año, salvo causa de fuerza mayor o autorización expresa de la Autoridad Portuaria. En el caso de que un remolcador quede fuera de servicio, el prestador deberá sustituirlo por otro de características adecuadas, a criterio de la Dirección de la Autoridad Portuaria. El prestador del servicio presentará un compromiso de sustitución provisional de cualquier remolcador paralizado por avería, reparación o revisión, o por razones administrativas, por otro que cubra las necesidades del servicio, en un plazo no superior a 15 días naturales, previo informe a la Autoridad Portuaria. Cuando se trate de revisiones, reparaciones u otras razones que pueden programarse con antelación superior a 15 días, el remolcador de sustitución deberá estar disponible en el puerto en el momento de retirar el original.

Los remolcadores tendrán necesariamente su base en el puerto y su puesto de atraque deberá designarse por la Dirección de la Autoridad Portuaria, así como cualquier cambio al respecto.

Los remolcadores solamente podrán abandonar la zona de servicio del puerto o prestar servicios distintos a los establecidos en estas Prescripciones Particulares, cuando cuenten con la autorización previa de la Dirección de la Autoridad Portuaria, que solicitará ~~e~~informe de la Capitanía Marítima cuando considere que puede afectar a la seguridad marítima.

4.- Medios necesarios para el cumplimiento de la obligación de servicio público de cooperar en las operaciones de salvamento, extinción de incendios, lucha contra la contaminación, así como en prevención y control de emergencias:

Los medios específicos que los prestadores deben aportar y mantener en cumplimiento de la obligación de servicio público de cooperar en las labores de salvamento, extinción de incendios, lucha contra la contaminación, así como en prevención y control de emergencias son los siguientes:

a) Medios de extinción de incendios de los remolcadores del aparatado a):

- Remolcador 1: tipo de clasificación **FIRE FIGHTING nº 1 (FF1)** Capacidad total contraincendios, 2.400 m3/h.
- Remolcador 2: dispondrá de un equipamiento de extinción de incendios con, al menos, una bomba de caudal igual o superior a 200 m3/h, una lanza agua/espuma y monitor manual correspondiente.
- Al menos uno de los remolcadores estará dotado de un tanque con 2.500 litros de espumógeno de alta expansión y lanza, listos para su utilización.

b) Medios para la lucha contra la contaminación de los remolcadores del aparatado a):

- barreras de contención para aguas con un mínimo de 150 metros de longitud, de flotadores planos o cilíndricos, sobre carretel y sobre un carro de transporte, con sus líneas de fondeo y sus boyas de señalización.
- skimmer de rebosadero (mínimo una unidad con capacidad de absorción de 10 m3/hora), y
- elementos absorbentes (3 kits con material absorbente con capacidad de absorción de 900 litros).

Estos medios deberán mantenerse operativos por el prestador durante toda la vida de la licencia de modo que estos medios deberán ser restituidos por el prestador en caso de ser empleados debiendo estar operativos en todo momento.

c) Medios para cooperar en operaciones de salvamento

- Los remolcadores contarán con una zona identificada en el costado para la recogida de náufragos
- Los remolcadores dispondrán de los medios auxiliares necesarios recogida de náufragos.

Los prestadores del servicio, mientras dure la emergencia, quedan obligados a mantener a su cargo y utilizar los elementos de lucha contra la contaminación y de extinción de incendios propios y los que le sean suministrados por la Autoridad Portuaria o por quien disponga de ellos. Los prestadores, como parte del grupo de intervención, actuarán siguiendo las instrucciones de la Dirección de la emergencia.

En el caso de existir dos o más prestadores del servicio, la Autoridad Portuaria establecerá un turno rotativo para hacerse cargo de los medios de extinción de incendios y de lucha contra la contaminación marina que sean puestos a disposición por la Autoridad Portuaria, con el fin de que los costes se repartan de forma equitativa y no discriminatoria entre todos ellos.

5.- Regulación genérica de los medios materiales y humanos.

Si los remolcadores o restantes medios materiales adscritos al servicio portuario no fueran propiedad de la empresa titular de la licencia, ésta última deberá presentar además, los contratos de arrendamiento correspondientes. Dichos contratos deberán garantizar el control operativo total de los remolcadores y deberán estar vigentes durante toda la duración de la licencia. En el caso de que los plazos de los contratos de arrendamiento fueran inferiores al plazo de la licencia otorgada, se deberán presentar también los sucesivos contratos de arrendamiento que acrediten la disponibilidad de los medios durante toda la duración de la licencia.

Los titulares de licencias de integración de servicios deberán disponer de los medios humanos y materiales suficientes que permitan desarrollar las operaciones unitarias normalmente esperadas en la terminal o estación marítima, tanto las más simples como las más complejas, en las mismas condiciones de seguridad y calidad que se exigen para el resto de los prestadores.

Si durante el periodo de vigencia de la licencia se produjese una variación del tráfico o un cambio en la forma de prestación, la Autoridad Portuaria podrá comunicarlo a las empresas prestadoras para que tengan la posibilidad de poner medios adicionales a los exigidos en su licencia para garantizar que todos los servicios queden debidamente atendidos.

Cuando la variación del tráfico o los cambios en la prestación del servicio sean sustanciales, la Autoridad Portuaria podrá adaptar los medios mínimos exigidos mediante la modificación de estas Prescripciones Particulares, quedando los titulares de licencia obligados a variar los medios adscritos al servicio, con arreglo a lo establecido en el artículo 113.2 del TRLPEMM y en estas Prescripciones Particulares.

Una vez finalizado el plazo de la licencia, la Autoridad Portuaria no se hará cargo de los medios materiales de que disponga el prestador del servicio. La inversión realizada en tales medios durante la vigencia de la licencia, y que esté pendiente de amortizar a su término, no generará derecho a indemnización alguna.

Redacción definitiva de las cláusulas 12 y 13 del Pliego de Prescripciones Particulares vigente (2009) por aplicación de la modificación aprobada por el Consejo de Administración de fecha 26_04_2018

Cláusula 12.- ESTRUCTURA TARIFARIA, TARIFAS MÁXIMAS Y CRITERIOS DE REVISIÓN

Las tarifas de remolque portuario comprenderán el coste del personal de remolque, el correspondiente a los remolcadores y otros medios que aquéllos utilicen, así como cualquier otro gasto o coste necesario para la prestación del servicio.

Cada prestador publicará sus propias tarifas, establecidas libremente, que deberán ser inferiores a las tarifas máximas cuando estas sean aplicables de acuerdo con lo indicado en el apartado 2, *tarifas máximas*.

1.- Estructura tarifaria

Las tarifas tendrán como base el sistema de medición del buque utilizado actualmente en los Convenios Internacionales de Arqueo, que es el arqueo bruto o "GT (Gross Tonnage)", con las correcciones establecidas legalmente. El arqueo de los buques se medirá con arreglo al Convenio de Londres de 1969.

Las tarifas no podrán contemplar incrementos por prestación de servicios en periodo nocturno o días festivos,

La estructura tarifaria estará basada en tarifas por cada remolcador en función de su potencia y por tramos de GT del buque remolcado, según lo especificado en el cuadro a continuación indicado, ateniéndose al precio correspondiente a cada tramo de arqueo.

Toneladas de arqueo bruto (GT)
0 – 1.000
1.001 – 2.000
2.001 – 3.000
3.001 – 5.000
5.001 – 7.000
7.001 – 10.000
10.001 – 13.000
13.001 – 16.000
16.000 – 19.000
19.001 – 22.000
22.001 – 25.000
25.001 – 30.000
30.001 – 35.000
35.001 – 40.000
40.001 – 45.000
45.001 – 50.000
50.001 – 55.000
De 55.001 en adelante por cada 5.000 o fracción

Siendo los GT's, el GT del buque asistido.

Esta estructura tarifaria será de aplicación obligatoria para todos los prestadores, exista o no competencia. Se aplicarán a cada operación, entendiéndose como operación cada una de las siguientes maniobras, siempre que se hayan efectuado con utilización efectiva de remolcador:

- **Entrada y atraque:** Es la operación náutica de ayuda a la maniobra de atraque de un buque, siguiendo las instrucciones de su Capitán, mediante el auxilio de otro u otros buques, denominados remolcadores, que proporcionan su fuerza motriz.
- **Desatraque y salida:** Es la operación náutica de ayuda a la maniobra de desatraque de un buque, siguiendo las instrucciones de su Capitán, mediante el auxilio de otro u otros buques, denominados remolcadores, que proporcionan su fuerza motriz.
- **Movimiento Interior del buque:** Es la operación náutica que comprende el desatraque, remolque y atraque para cambiar un buque de muelle dentro de las aguas portuarias sin salirse de los límites del puerto. También comprende la

maniobra de desatraque y ubicación de buque en boyas previa subida a carro o varadero.

Asimismo, se definen:

- **Acompañamiento** (o escolta): es la operación náutica por la que un remolcador acompaña a un buque por si fuera necesaria su intervención, por canales y vías interiores navegables, hasta el punto de atraque o fondeo, o desde el lugar de desatraque o desfondeo por las mismas vías, hasta el momento en el que el barco queda en franquía, o en parte de estas derrotas.
- **Puesta a disposición**: es la maniobra náutica por la que un remolcador queda a disposición (a órdenes) del buque solicitante, para intervenir en el momento que el barco se lo indique. El remolcador quedará posicionado en su atraque habitual o en el punto que le indique el barco durante el tiempo que dure el servicio, dispuesto a intervenir de forma inmediata, sin que pueda realizar ninguna otra actividad.
- **Servicios especiales**: se definen como servicios especiales, aquellos realizados en la sección 1 que tienen una duración superior a 60 minutos y los realizados en las secciones 2 o 3 con una duración superior a 150 minutos.

El servicio portuario de remolque se realiza dentro de los límites de la sección primera de las aguas portuarias con los medios mínimos adecuados a cada maniobra según las Instrucciones de uso de remolcadores. No obstante, podrán prestarse servicios de remolque con inicio o final en las secciones segunda o tercera a petición del buque o de la Capitanía Marítima por razones de seguridad. A estos efectos se definen las secciones de la forma siguiente:

- SECCIÓN PRIMERA.- es la comprendida al Este de la línea imaginaria determinada por la boya verde del bajo "Los Pelados" y la punta del muelle de Raxó, y al Oeste del Meridiano de la Marca Lateral Babor (Farola Roja) que señala el comienzo de la escollera o encauzamiento del río Lérez.
- SECCIÓN SEGUNDA.- es la comprendida al Oeste de la línea imaginaria determinada por la boya verde del bajo "Los Pelados" y la punta del muelle de Raxó, y al Este de la líneas imaginaria de unión de la torre baliza de Mourisca, en la costa Sur, con Punta Cabicastro, en la costa Norte.
- SECCIÓN TERCERA.- es la comprendida al Oeste de la línea imaginaria de unión de la boya de Mourisca, en la costa Sur, con Punta Cabicastro, en la costa Norte , y al Este de las líneas imaginarias de unión de Punta Couso, en la costa Sur, con Punta Fedorento, en la isla de Ons, y Punta Centolo, en esta isla, con Punta Faxilda, en la costa Norte.

El movimiento interior entre dos muelles dentro de la misma sección primera, y que incluya desatraque, remolque (remolcado del buque sin salirse de los límites de la sección primera) y atraque, se facturará como dos servicios, siempre que se utilice remolque en las operaciones de atraque y desatraque.

Se admitirán exclusivamente los recargos ocasionados por:

a) Los servicios de entrada o salida de dique, carro o varadero.
b) Los servicios prestados a buques sin gobierno o máquina.
c) Los servicios que se inicien o terminen en las secciones 2ª y 3ª, a requerimiento del Capitán del Buque o de la Capitanía Marítima conforme a lo establecido anteriormente.

El tiempo límite establecido para que un servicio sea considerado como operación normal será de 60 minutos para aquellos que se presten en la 1ª sección, y de 150 minutos para los realizados en las secciones 2ª y 3ª. A partir del tiempo límite, se considerará un servicio especial y el prestador podrá cobrar, una tarifa por hora o fracción y por remolcador según GT del buque. El prestador deberá acreditar fehacientemente en estos casos la duración del servicio prestado.

2.- Tarifas máximas

Las tarifas máximas para el servicio de remolque portuario, aplicables cuando el número de prestadores haya sido limitado por la Autoridad Portuaria o sea insuficiente para garantizar la competencia, serán las establecidas a continuación.

La Autoridad Portuaria, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 125.2.d del TRLPEMM, y a la vista del número de prestadores del servicio o cualquier otra circunstancia por la que no pueda garantizarse la competencia, por resolución expresa de su Consejo de Administración, podrá dictar la aplicación de las siguientes tarifas máximas.

Cuando se hayan declarado de aplicación las tarifas máximas, las tarifas a aplicar por cada prestador serán siempre inferiores o iguales a las máximas establecidas en este Pliego.

Se establecen cinco cuadros de tarifas máximas diferentes, cada una de ellas correspondiente a un tramo de arqueo acumulado del año anterior, siendo el arqueo acumulado la suma del arqueo, medido en GT, de todos los buques a los que se ha prestado servicio el año natural anterior, considerando cada maniobra individualmente e incluyendo todos los tipos de tráfico.

Durante los doce primeros meses de vigencia de este pliego y hasta el primer quince de enero siguiente a dicho período, se aplicará la tarifa T0. A partir de dicho plazo, cada quince de enero se adoptará el cuadro de tarifas que corresponda de los siguientes en función del arqueo acumulado del año natural anterior.

En el caso de que el arqueo acumulado del año anterior quede fuera de los márgenes superior e inferior (T+2 y T-2 respectivamente) contemplados en los cuadros siguientes, se realizará una revisión extraordinaria de las tarifas máximas conforme a lo establecido en el apartado 3 de esta prescripción, debiendo aplicarse el cuadro de tarifas del extremo correspondiente mientras se tramita la revisión extraordinaria.

Las actualizaciones por variación de costes que corresponda aplicar de acuerdo con lo establecido en el apartado 3.a) de esta cláusula, se aplicarán a todos los cuadros de tarifas de este apartado.

Tarifas máximas por aplicación de fuerza motriz en las maniobras de Entrada y atraque/Desatraque y salida (Sección primera):

Tarifa T0: aplicable para el tramo de arqueo acumulado 9.174.998 - 9.840.542 GT			
Toneladas de arqueo bruto (GT)	REMOLCADOR TIRO < 25 T	REMOLCADOR 25 T <= TIRO < 50 T	REMOLCADOR TIRO >=50 T
0 - 1.000	233,16	260,60	274,32
1.001 - 2.000	300,55	335,92	353,58
2.001 - 3.000	397,70	444,50	467,89
3.001 - 5.000	426,19	476,35	501,40
5.001 - 7.000	467,67	522,69	550,20
7.001 - 10.000	773,35	864,34	909,83
10.001 - 13.000	910,71	1.017,85	1.071,42
13.001 - 16.000	1.050,26	1.173,82	1.235,61
16.000 - 19.000	1.087,07	1.214,98	1.278,93
19.001 - 22.000	1.117,31	1.248,77	1.314,50
22.001 - 25.000	1.234,31	1.379,54	1.452,13
25.001 - 30.000	1.273,73	1.404,97	1.498,52
30.001 - 35.000	1.569,83	1.734,91	1.846,86
35.001 - 40.000	1.798,24	1.990,19	2.115,57
40.001 - 45.000	2.026,65	2.245,47	2.384,28
45.001 - 50.000	2.255,06	2.500,74	2.652,98
50.001 - 55.000	2.483,47	2.756,02	2.921,69
55.001 - 60.000	2.711,88	3.011,30	3.190,40
60.001 - 65.000	2.940,29	3.266,58	3.459,10
65.001 - 70.000	3.168,70	3.521,86	3.727,81
70.001 - 75.000	3.397,10	3.777,13	3.996,52
De 55.001 en adelante por cada 5.000 o fracción	228,41	255,28	268,71
Tarifa por horas (€/h) Aplicable a acompañamiento, puesta a disposición y servicios especiales	850,00	1.250,00	1.250,00

Tarifas máximas cuando el arqueo bruto acumulado de los buques de los servicios prestados durante el año anterior se encuentre comprendido en el tramo indicado en el encabezado de la tabla

Tarifa T-1: aplicable para el tramo de arqueo acumulado 8.543.987 - 9.174.997 GT			
Toneladas de arqueo bruto (GT)	REMOLCADOR TIRO < 25 T	REMOLCADOR 25 T <= TIRO < 50 T	REMOLCADOR TIRO >=50 T
0 - 1.000	239,57	267,77	281,87
1.001 - 2.000	308,82	345,16	363,31
2.001 - 3.000	408,64	456,73	480,76
3.001 - 5.000	437,91	489,45	515,19
5.001 - 7.000	480,54	537,07	565,34
7.001 - 10.000	794,62	888,12	934,86
10.001 - 13.000	935,76	1.045,85	1.100,89
13.001 - 16.000	1.079,15	1.206,11	1.269,60
16.000 - 19.000	1.116,98	1.248,40	1.314,11
19.001 - 22.000	1.148,05	1.283,12	1.350,66
22.001 - 25.000	1.268,27	1.417,49	1.492,08
25.001 - 30.000	1.308,77	1.443,62	1.539,74
30.001 - 35.000	1.613,01	1.782,64	1.897,67
35.001 - 40.000	1.847,71	2.044,94	2.173,77
40.001 - 45.000	2.082,40	2.307,24	2.449,87
45.001 - 50.000	2.317,09	2.569,54	2.725,97
50.001 - 55.000	2.551,79	2.831,84	3.002,07
55.001 - 60.000	2.786,48	3.094,14	3.278,17
60.001 - 65.000	3.021,17	3.356,44	3.554,26
65.001 - 70.000	3.255,87	3.618,74	3.830,36
70.001 - 75.000	3.490,56	3.881,04	4.106,46
De 55.001 en adelante por cada 5.000 o fracción	234,69	262,30	276,10
Tarifa por horas (€/h) Aplicable a acompañamiento, puesta a disposición y servicios especiales	873,38	1.284,39	1.284,39

Tarifas máximas cuando el arqueo bruto acumulado de los buques de los servicios prestados durante el año anterior se encuentre comprendido en el tramo indicado en el encabezado de la tabla

Tarifa T-2: aplicable para el tramo de arqueo acumulado 7.956.373 - 8.543.986 GT			
Toneladas de arqueo bruto (GT)	REMOLCADOR TIRO < 25 T	REMOLCADOR 25 T <= TIRO < 50 T	REMOLCADOR TIRO >=50 T
0 - 1.000	245,55	274,45	288,89
1.001 - 2.000	316,52	353,77	372,37
2.001 - 3.000	418,83	468,12	492,75
3.001 - 5.000	448,83	501,66	528,04
5.001 - 7.000	492,52	550,46	579,43
7.001 - 10.000	814,44	910,26	958,17
10.001 - 13.000	959,09	1.071,93	1.128,34
13.001 - 16.000	1.106,06	1.236,18	1.301,26
16.000 - 19.000	1.144,82	1.279,53	1.346,88
19.001 - 22.000	1.176,67	1.315,11	1.384,34
22.001 - 25.000	1.299,89	1.452,83	1.529,28
25.001 - 30.000	1.341,40	1.479,61	1.578,13
30.001 - 35.000	1.653,23	1.827,08	1.944,98
35.001 - 40.000	1.893,78	2.095,92	2.227,97
40.001 - 45.000	2.134,32	2.364,76	2.510,95
45.001 - 50.000	2.374,86	2.633,60	2.793,93
50.001 - 55.000	2.615,41	2.902,44	3.076,91
55.001 - 60.000	2.855,95	3.171,28	3.359,90
60.001 - 65.000	3.096,50	3.440,12	3.642,88
65.001 - 70.000	3.337,04	3.708,96	3.925,86
70.001 - 75.000	3.577,59	3.977,81	4.208,85
De 55.001 en adelante por cada 5.000 o fracción	240,54	268,84	282,98
Tarifa por horas (€/h) Aplicable a acompañamiento, puesta a disposición y servicios especiales	895,16	1.316,41	1.316,41

Tarifas máximas cuando el arqueo bruto acumulado de los buques de los servicios prestados durante el año anterior se encuentre comprendido en el tramo indicado en el encabezado de la tabla

Tarifa T+1: aplicable para el tramo de arqueo acumulado 9.840.543 - 10.541.436 GT			
Toneladas de arqueo bruto (GT)	REMOLCADOR TIRO < 25 T	REMOLCADOR 25 T <= TIRO < 50 T	REMOLCADOR TIRO >=50 T
0 - 1.000	226,52	253,18	266,50
1.001 - 2.000	291,99	326,35	343,51
2.001 - 3.000	386,37	431,84	454,56
3.001 - 5.000	414,05	462,78	487,12
5.001 - 7.000	454,35	507,80	534,52
7.001 - 10.000	751,32	839,71	883,91
10.001 - 13.000	884,76	988,85	1.040,90
13.001 - 16.000	1.020,34	1.140,38	1.200,41
16.000 - 19.000	1.056,10	1.180,37	1.242,49
19.001 - 22.000	1.085,48	1.213,19	1.277,05
22.001 - 25.000	1.199,14	1.340,24	1.410,76
25.001 - 30.000	1.237,44	1.364,94	1.455,83
30.001 - 35.000	1.525,10	1.685,48	1.794,25
35.001 - 40.000	1.747,01	1.933,49	2.055,30
40.001 - 45.000	1.968,91	2.181,49	2.316,35
45.001 - 50.000	2.190,81	2.429,50	2.577,40
50.001 - 55.000	2.412,71	2.677,50	2.838,45
55.001 - 60.000	2.634,61	2.925,51	3.099,50
60.001 - 65.000	2.856,52	3.173,51	3.360,55
65.001 - 70.000	3.078,42	3.421,52	3.621,61
70.001 - 75.000	3.300,32	3.669,52	3.882,66
De 55.001 en adelante por cada 5.000 o fracción	221,90	248,01	261,05
Tarifa por horas (€/h) Aplicable a acompañamiento, puesta a disposición y servicios especiales	825,78	1.214,39	1.214,39

Tarifas máximas cuando el arqueo bruto acumulado de los buques de los servicios prestados durante el año anterior se encuentre comprendido en el tramo indicado en el encabezado de la tabla

Tarifa T+2: aplicable para el tramo de arqueo acumulado 10.541.437 - 11.292.250 GT			
Toneladas de arqueo bruto (GT)	REMOLCADOR TIRO < 25 T	REMOLCADOR 25 T <= TIRO < 50 T	REMOLCADOR TIRO >=50 T
0 - 1.000	219,40	245,22	258,13
1.001 - 2.000	282,81	316,10	332,72
2.001 - 3.000	374,23	418,27	440,28
3.001 - 5.000	401,04	448,24	471,81
5.001 - 7.000	440,07	491,85	517,73
7.001 - 10.000	727,72	813,34	856,14
10.001 - 13.000	856,97	957,79	1.008,20
13.001 - 16.000	988,28	1.104,55	1.162,70
16.000 - 19.000	1.022,92	1.143,28	1.203,46
19.001 - 22.000	1.051,38	1.175,08	1.236,93
22.001 - 25.000	1.161,47	1.298,13	1.366,44
25.001 - 30.000	1.198,57	1.322,06	1.410,09
30.001 - 35.000	1.477,19	1.632,53	1.737,88
35.001 - 40.000	1.692,13	1.872,75	1.990,73
40.001 - 45.000	1.907,06	2.112,96	2.243,58
45.001 - 50.000	2.121,99	2.353,18	2.496,43
50.001 - 55.000	2.336,92	2.593,39	2.749,28
55.001 - 60.000	2.551,85	2.833,60	3.002,13
60.001 - 65.000	2.766,78	3.073,82	3.254,98
65.001 - 70.000	2.981,71	3.314,03	3.507,84
70.001 - 75.000	3.196,64	3.554,25	3.760,69
De 55.001 en adelante por cada 5.000 o fracción	214,93	240,21	252,85
Tarifa por horas (€/h) Aplicable a acompañamiento, puesta a disposición y servicios especiales	799,84	1.176,24	1.176,24

Tarifas máximas cuando el arqueo bruto acumulado de los buques de los servicios prestados durante el año anterior se encuentre comprendido en el tramo indicado en el encabezado de la tabla

En todo caso se deberán aplicar las tarifas más bajas que correspondan a los remolcadores necesarios para ~~dar~~ el servicio que corresponda al buque en función de su GT/eslora/muelle conforme a las Instrucciones de uso fijadas por la Capitanía Marítima, aunque se emplee un remolcador de superior potencia.

El coste de los servicios prestados a un buque con una configuración de 70+50 T será el mismo que el realizado con la misma composición equivalente mínima según las Instrucciones de Capitanía Marítima 50+25+ 6 T o 50+50+6T, según corresponda.

Si solicitado un remolcador de determinadas características conforme a la Instrucciones indicadas, fuera necesario prestar el servicio con un remolcador de mayor potencia que la necesaria, el usuario sólo estará obligado a abonar la factura

correspondiente al remolcador solicitado, salvo que ello venga impuesto por razones de seguridad marítima que pueda ordenar la Capitanía Marítima

El movimiento interior entre dos muelles dentro de la misma sección, y que incluya desatraque, remolque (remolcado del buque sin salirse de los límites de la sección primera) y atraque, se facturará como dos servicios, siempre que se utilice remolque en las operaciones de atraque y desatraque.

Recargos

1. Podrán tener recargo sobre la tarifa base, con un máximo del 50% de la misma, los siguientes servicios:
   a) Los servicios de entrada o salida de dique, carro o varadero.
   b) Los servicios prestados a buques sin gobierno o máquina.
2. Las maniobras iniciadas/terminadas en la sección 2ª/3ª (a solicitud del Capitán o su representante o de la Capitanía Marítima) se podrán facturar con un recargo máximo del 50% (si comienza o termina en sección 2ª) o del 100% (si comienza o termina en sección 3ª) sobre las tarifas de la sección primera.

En cuanto al retraso o interrupción de la maniobra: si una vez iniciado el servicio, éste se interrumpe o retrasa por causas imputables al buque, no se cancela el derecho a percibir el importe de la tarifa. Si la demora por retraso de la maniobra, se prolonga en más del tiempo establecido (ver maniobras especiales), una vez superado dicho tiempo se considerará una maniobra especial.

La tarifa de acompañamiento, la tarifa de puesta a disposición, así como para los servicios especiales serán de 1.250 euros por hora y remolcador para los remolcadores de potencia igual o superior a 50T de tiro y de 850 euros por hora y remolcador para el remolcador pequeño (< 50T), facturándose por periodos o fracciones de 30 minutos.

Las maniobras de entrada o salida de carro o varadero, al tener ya su recargo establecido, no se considerarán maniobras especiales.

Reducciones

La demora sobre el inicio de la prestación real del servicio que supere la hora fijada por un período superior a los 30 minutos, imputable a la empresa prestadora del servicio de remolque dará lugar a las siguientes reducciones de la tarifa:

- Hasta los primeros 30 minutos de espera, el 20%.
- Por cada media hora adicional o fracción: el 20% hasta completar el 100% de la tarifa.

Estas reducciones serán de aplicación siempre y cuando no obedezcan a circunstancias o condiciones océano-meteorológicas de excepción, que justifiquen el retraso, certificado por el Capitán Marítimo, a causas de fuerza mayor, o a la simultaneidad de servicios de forma que no haya disponibles remolcadores suficientes para la maniobra solicitada.

3.- Criterios de actualización y revisión de tarifas máximas

a) Actualización anual

La Autoridad Portuaria actualizará anualmente las tarifas máximas como consecuencia exclusivamente de las variaciones de costes que se hayan podido producir conforme a los criterios indicados en este apartado.

Conforme a lo establecido en la Ley 2/2015, de desindexación de la economía española y en el Real Decreto 55/2017 que la desarrolla, estas actualizaciones tendrán carácter de *revisión periódica no predeterminada*.

Para la realización de estas actualizaciones, se tendrán en cuenta los siguientes índices de variación de previos objetivos y públicos de los elementos de coste más significativos del servicio:

a) Índice de variación del precio del coste laboral:

i. Con base en los datos publicados por el INE en su apartado "*50. Transporte Marítimo y por vías navegables interiores*" considerando la media de los últimos 4 trimestres respecto de la media de los trimestres 5 a 8 anteriores
ii. El incremento repercutible por los costes de mano de obra no podrá ser mayor del incremento experimentado por la retribución del personal al servicio del sector público, conforme a las Leyes de Presupuestos Generales del Estado
iii. El peso de este factor de coste laboral respecto del coste total que ha resultado de la estructura de costes analizada para la determinación de las tarifas es de 26,4%

b) Índice de variación del previo del combustible utilizado por los remolcadores:

i. Se tomará como referencia el índice de variación del precio del gasóleo de automoción publicado por el Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital en sus informes anuales denominados "*Precios carburantes. Comparación 20XX-20XX*" o informe similar que lo sustituya.

ii. El peso del coste del combustible en la estructura de costes del servicio es de 6,2%

c) Índice de variación del precio de las operaciones de mantenimiento y reparaciones en el sector naval:

i. Se obtendrá de la variación anual del índice "3315: Reparación y mantenimiento naval" publicado por el INE en el apartado "Índice de precios industriales"
ii. El peso de los costes de mantenimiento y reparaciones respecto de los costes totales de la estructura de costes del servicio es de 12,8%

d) Índice de variación anual del precio de los seguros:

i. Se obtendrá de la variación anual del índice "Seguros del automóvil" publicado por el INE en el apartado "Índice de precios de consumo"
ii. El peso del coste de los seguros respecto de los costes totales de la estructura de costes del servicio es de 7,1%

Todos los índices de precios que se utilicen se corregirán excluyendo las variaciones impositivas, en el caso de que existan.

En el caso de que no se emplee esta metodología de actualización, la actualización de las tarifas máximas se considerará *revisión extraordinaria*, realizándose con idénticos trámites que los seguidos para la aprobación de este Pliego.

En cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto 55/2017, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de desindexación de la economía española, el expediente de actualización de tarifas máximas debe incluir una memoria justificativa para cuya elaboración los prestadores deberán aportar a la Autoridad Portuaria la información necesaria.

b) Revisión extraordinaria

De acuerdo con lo previsto en el artículo 113.2 del TRLPEMM, la revisión extraordinaria de la estructura tarifaria o de las tarifas máximas previstas en el apartado 2. de esta Cláusula, distinta de la actualización regulada en el apartado anterior, solo se realizará con carácter excepcional, en el caso de que se produzcan modificaciones sustanciales que alteren de forma significativa las condiciones de

prestación del servicio o cuando se supere el arqueo agregado del año anterior quede fuera de los márgenes establecidos en el apartado b de esta cláusula.

La revisión tendrá carácter de revisión no periódica según la definición del artículo 2 de la Ley 2/2015, de desindexación de la economía española.

En cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto 55/2017, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, en el expediente de modificación del pliego se incluirá una memoria justificativa que contendrá, al menos, lo exigido en el artículo 12 del Real Decreto y en la disposición adicional primera, según se trate de una revisión motivada por variación de costes o por variación de la demanda, así como un estudio económico-financiero completo del servicio en el que se tengan en cuenta las variaciones de los diferentes elementos que integran el coste del servicio, así como las variaciones experimentadas en el volumen de la demanda.

De acuerdo con lo previsto en la Prescripción relativa a las obligaciones de suministro de información a la Autoridad Portuaria, cuando se proceda a realizar una revisión extraordinaria, los prestadores deberán facilitar a la Autoridad Portuaria, cuando esta se lo solicite, la estructura de sus costes, reflejando los elementos de coste, atendiendo a criterios económicos, necesarios para poder determinar de manera razonable el coste real del servicio; en concreto se deberán detallar y justificar las siguientes partidas: amortizaciones, gasto de personal, suministros, seguros y gastos de mantenimiento, entre otras.

Al tratarse de una modificación de las condiciones establecidas en estas Prescripciones Particulares, ésta se realizará con idénticos trámites que los seguidos para su aprobación.

CLAUSULA 13.- TARIFAS POR INTERVENCIÓN EN EMERGENCIAS, EXTINCIÓN DE INCENDIOS SALVAMENTO Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN.

Las intervenciones directas en respuesta a solicitudes de la autoridad competente en emergencias, operaciones de salvamento, lucha contra incendios o lucha contra la contaminación, así como la participación en simulacros o ejercicios y, en general, las actividades que ocasionen costes puntuales identificables, darán lugar al devengo de las tarifas específicas establecidas a estos efectos, a razón de las siguientes tarifas, sin perjuicio de lo indicado a continuación:

Remolcadores principales (>=50 T): 1.250 euros/hora y un mínimo de dos horas, con un máximo de 5.000 euros/día o periodo de 24 horas.

Remolcador secundario (>=6 T): 800 euros/hora y un mínimo de dos horas, con un máximo de 3.000 euros/día o periodo de 24 horas.

Se incluye en este precio todos los medios materiales y personales necesarios para la prestación del servicio, no estando incluidos el consumo de productos absorbentes, espumógenos y dispersantes que pudiera utilizar, los cuales se pagarán al precio de compra debidamente justificado por el prestador. Ello sin perjuicio de lo que fuese de aplicación en virtud de lo señalado en el Capítulo III (Del Salvamento) de la Ley 14/2014, de 24 de julio de Navegación Marítima, siendo incompatible la percepción de esta tarifa con la indemnización por salvamento.

A esta tarifa se le aplicará la misma actualización que se aplique a las tarifas máximas. La facturación de dichos servicios se realizará en caso de ser prestados de acuerdo con los precios anteriores, adjuntando los albaranes correspondientes firmados por el responsable de la emergencia o persona designada por aquél, en función de los servicios realmente prestados.

Cualquier otro servicio adicional solicitado por la Autoridad Portuaria deberá ser ofertado previamente no realizándose en ningún caso el servicio hasta no obtener el visto bueno al presupuesto presentado.

Estos servicios podrán ser ordenados por la Autoridad Marítima o por la Autoridad Portuaria, e irán con cargo al buque o instalación auxiliada. También irá con cargo al buque o instalación auxiliada la reposición de los consumibles utilizados en el transcurso de la intervención (barreras, espumógeno, etc.). A estos efectos serán solidariamente responsables el naviero, el propietario, el asegurador de la responsabilidad civil y el Capitán del buque y, en el caso de instalaciones, el propietario de la misma, el titular de la actividad empresarial, en su caso, y el asegurador de la actividad.

Por otra parte, cuando la Autoridad Portuaria lo requiera, el titular de la licencia deberá participar con sus equipos en los ejercicios de simulacro y entrenamiento organizados que señale la Autoridad Marítima, hasta 3 al año, sin contraprestación económica.