

utilizarán los buques o personas que estén en peligro cuando comuniquen con estaciones de embarcaciones salvavidas, unidades de salvamento marítimo y aeronaves destinadas a operaciones de búsqueda y salvamento. El oficial de guardia de todo buque al que sea aplicable el presente capítulo tendrá siempre a su disposición una tabla ilustrada en la que se describan las señales de salvamento.»

CAPITULO VII

Transporte de mercancías peligrosas

REGLA 7

Se sustituye el texto actual por el siguiente:

«Transporte de explosivos en buques de pasaje (*)

1. Los explosivos comprendidos en la División 1.4, grupo de compatibilidad S, podrán transportarse en cualquier cantidad en los buques de pasaje. No podrá transportarse ningún otro tipo de explosivos que no sea alguno de los siguientes:

1) artículos explosivos para fines de salvamento, si la masa neta total de explosivos de dichos artículos no excede de 50 Kg por buque; o

2) explosivos comprendidos en los grupos de compatibilidad C, D y E, si la masa neta total de explosivos no excede de 10 Kg por buque; o

3) artículos explosivos comprendidos en el grupo de compatibilidad G, salvo los que requieran estiba especial, si la masa neta total de explosivos no excede de 10 Kg por buque; o

4) artículos explosivos comprendidos en el grupo de compatibilidad B, si la masa neta total de explosivos no excede de 5 Kg por buque.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1, se podrán transportar otras cantidades y otros tipos de explosivos, además de los enumerados, en buques de pasaje que se hayan tomado medidas especiales de seguridad aprobadas por la Administración.»

Las presentes Enmiendas entraron en vigor el 1 de febrero de 1992, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 22 de marzo de 1994.—El Secretario general técnico, Antonio Bellver Manrique.

(*) Véase la Clase 1 del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG).

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

7589 *ORDEN de 24 de marzo de 1994 por la que se modifica la Orden del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente de 17 de enero de 1994 sobre aplicación de las tarifas por servicios prestados por las autoridades portuarias.*

La Orden del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente de 17 de enero de 1994, sobre aplicación de las tarifas por servicios prestados por las autoridades portuarias, incorporó el concepto de vehículo en régimen de pasaje asociado al pasajero, al objeto de que el proceso de adaptación a la normativa comunitaria de la tarifa aplicable a las mercancías no afectase a este tráfico específico. Dicha incorporación se realizó mediante una clasificación en la que se distinguían los vehículos ligeros de los pesados, y los autocares de menos de 20 plazas nominales de los que tienen más de ese número. No obstante, la sencillez que debe imperar en todos los procesos de facturación de las autoridades portuarias aconseja la simplificación al máximo de la citada clasificación, lo que se traducirá en una disminución de los ingresos por este tráfico y el consiguiente ahorro para el usuario. Así, la modificación consiste, junto a una ligera disminución de determinadas cuantías de pasaje, en la eliminación de las vehículos en régimen de pasaje, en la tarifa T-3 aplicable a los autocares de los vehículos pesados y a los autocares de más de 20 plazas nominales, quedando los vehículos definitivamente clasificados en: De dos ruedas, turismos y autocares o de transporte colectivo.

Además, teniendo en cuenta la circunstancia de doble insularidad que concurre en el tráfico marítimo entre las islas Baleares, así como en el tráfico marítimo entre las islas de Tenerife o Gran Canaria, respectivamente, con las de Capitanías, y el de éstas entre sí, se reduce a la mitad el pago de la tarifa portuaria aplicable a los coches en régimen de pasaje.

Por otra parte, se suprime la regla particular cuarta de la «Tarifa T-4: Pesca fresca», de conformidad con lo resuelto por el Tribunal Supremo al enjuiciar otras Ordenes sobre tarifas portuarias.

Finalmente, se modifica la redacción del número 6 de la regla tercera de la «Tarifa T-1: Entrada y estancia de barcos» y la de la regla séptima de la «Tarifa T-3: Mercancías y pasajeros», debido a que su aplicación ha planteado algunas dudas de interpretación por parte de las autoridades portuarias.

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.—El anejo I de la Orden de 17 de enero de 1994 del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, sobre aplicación de las tarifas por servicios prestados por las autoridades portuarias, se modifica parcialmente en los términos que figuran en el anexo de esta Orden.

Segundo.—Queda suprimida la regla cuarta de la «Tarifa T-4: Pesca fresca».

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

Madrid, 24 de marzo de 1994.

BORRELL FONTELLES

Ilmo. Sr. Secretario general para los Servicios de Transportes.

ANEXO

Reglas particulares de aplicación

Tarifa T-1: Entrada y estancia de barcos

El número 6 de la regla tercera queda sustituido por el siguiente párrafo:

«A los barcos que fondeen o realicen cualquier otra operación portuaria, excepto avituallamiento, en la zona II de su zona de servicio o exterior de las aguas portuarias se les aplicará el 60 por 100 de la cuantía de la tarifa.»

Tarifa T-3: Mercancías y pasajeros

El cuadro que figura en la regla cuarta queda sustituido por el siguiente, añadiéndose el párrafo incluido a continuación:

Concepto	Tráfico		
	Interior	Baleares, Ceuta, Melilla, Canarias, CEE y cruceros turísticos	Resto
Pasajeros:			
Bloque I	7,8	420	800
Bloque II	7,8	125	500
Vehículos:			
Motocicletas y vehículos o remolques de dos ruedas	—	220	333
Coches turismo y demás vehículos automóviles	—	650	1.000
Autocares y demás vehículos proyectados para el transporte colectivo	—	3.000	4.500

La tarifa aplicable a los coches embarcados o desembarcados en régimen de pasaje, siendo transportados en tráfico interinsular entre las islas Baleares o entre las islas Canarias será la mitad de la establecida en el cuadro anterior.

La regla séptima quedará redactada como sigue:

El abono de esta tarifa dará derecho a embarcar o desembarcar, libre del pago de la tarifa de mercancías, el equipaje de camarote, así como el resto del equipaje transportado en el vehículo sujeto al pago de esta tarifa.

MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION

7590 *ORDEN de 22 de marzo de 1994 por la que se congela el esfuerzo de pesca efectivo sobre el rabil en el océano Atlántico por encima del nivel observado en 1992.*

España es Parte Contratante de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico desde el 21 de marzo de 1969 mediante Instrumento de Ratificación.

La Comisión tiene como objetivo mantener las poblaciones de túnidos y especies afines que se encuentran en el océano Atlántico a niveles que permitan capturas máximas continuas, para la alimentación.

Para el logro de su objetivo el Comité Científico de la Comisión, viene estudiando regularmente las diferentes especies de túnidos, entre las que se encuentra el rabil, con objeto de mantener el estado de la población en un buen nivel de rendimiento.

En el año 1973, la Comisión adoptó una recomendación en la que fijaba el 3,2 kilogramo el peso mínimo para el rabil.

En la decimotercera reunión ordinaria de la Comisión, se ha constatado el gran incremento del esfuerzo que sobre este recurso se ha ejercido en los últimos años, situando al rabil, según el Comité Científico al límite del rendimiento máximo sostenible.

En consecuencia, la Comisión ha adoptado con fecha 12 de noviembre de 1993, la siguiente recomendación:

1. «Que no se aumente el nivel del esfuerzo de pesca efectivo sobre el rabil del Atlántico, por encima del nivel observado en 1992.

2. Que todos los países cuyos barcos explotan en la actualidad el rabil del Atlántico, implementen la medida que se indica en el anterior párrafo 1».

La misma, ha sido comunicada oficialmente a España con fecha 1 de diciembre de 1993.

De acuerdo con el artículo VIII, punto 1, del Convenio ICCAT, las recomendaciones serán aplicables a las Partes Contratantes de acuerdo con las condiciones establecidas en los párrafos 2 y 3 del mismo artículo. En el párrafo 2 se contempla que las recomendaciones surtirán efecto para todas las Partes Contratantes, seis meses después de la fecha de la notificación expedida por la Comisión, excepto en el caso previsto en el párrafo 3. El párrafo 3 determina el sistema de objeción a las recomendaciones de una Parte Contratante.

Por tanto, si España no objeta formalmente la recomendación está obligada a su cumplimiento, incorporándola a su legislación.

Por ello y considerando que el artículo 149.1.19 de la Constitución española atribuye al Estado la competencia exclusiva en pesca marítima, dispongo:

Artículo 1.

Queda prohibida para la flota pesquera española aumenar el nivel del esfuerzo de pesca efectivo sobre el rabil del Atlántico por encima de los niveles observados en 1992.

Disposición final primera.

Se faculta al Director general de Recursos Pesqueros para adoptar las medidas de gestión y regulación de la actividad pesquera, necesarias para el desarrollo y cumplimiento de la presente norma.

Disposición final segunda.

La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 22 de marzo de 1994.

ALBERO SILLA

7591 *ORDEN de 22 de marzo de 1994 relativa a la lucha contra la necrosis bacteriana de la patata, en aplicación de la Directiva 93/85/CEE del Consejo de las Comunidades Europeas.*

La Directiva 93/85/CEE del Consejo, de 4 de octubre de 1993, relativa a la lucha contra la necrosis bacteriana de la patata, establece las medidas generales a adoptar