

	Vacantes
<b>GRUPO B</b>	
<i>Habilitación de carácter nacional</i>	
Funcionarios con habilitación de carácter nacional, Secretarios	1.614
<b>MUNIPAL</b>	
Administrativos	20
Auxiliares	32

## MINISTERIO DE ECONOMIA Y HACIENDA

**4740** *ORDEN de 21 de febrero de 1986 sobre fijación del derecho regulador para la importación de cereales.*

Ilustrísimo señor:

De conformidad con el artículo 5.<sup>o</sup> del Real Decreto 2332/1984, de 14 de noviembre,

Este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Primer.-La cuantía del derecho regulador para las importaciones en la Península e islas Baleares de los cereales que se indican es la que a continuación se detalla para los mismos:

Producto	Partida arancelaria	Pesetas Tm neta
Centeno.	10.02.B	Contado: 10.728 Mes en curso: 10.728
Cebada.	10.03.B	Contado: 13.147 Mes en curso: 13.147
Avena.	10.04.B	Contado: 7.140 Mes en curso: 7.140
Maiz.	10.05.B.II	Contado: 9.812 Mes en curso: 9.812
Mijo.	10.07.B	Contado: 2.890 Mes en curso: 2.890
Sorgo.	10.07.C.II	Contado: 9.151 Mes en curso: 9.151
Alpiste.	10.07.D.II	Contado: 10 Mes en curso: 10

Segundo.-Estos derechos estarán en vigor desde la fecha de publicación de la presente Orden hasta su modificación.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.  
Dios guarde a V. I. muchos años.  
Madrid, 21 de febrero de 1986.

**SOLCHAGA CATALAN**

Ilmo. Sr. Director general de Comercio Exterior.

## MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO

**4741** *ORDEN de 14 de febrero de 1986 sobre aplicación de tarifas por servicios generales y específicos en los puertos dependientes de la Administración del Estado.*

Ilustrísimos señores:

El Real Decreto 2546/1985, de 27 de diciembre, sobre política económica-financiera del sistema portuario, establece en el 6 por

100 de la inversión neta en activos fijos la rentabilidad que ha de obtenerse de la gestión global de dicho sistema portuario. Este objetivo de rentabilidad está conectado con el de lograr a medio plazo un deseable autofinanciamiento del conjunto del sistema portuario, incluidas inversiones en obra nueva, que traerá como consecuencia una paulatina reducción de la subvención que recibe el conjunto del sistema portuario con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

Tanto en la parte expositiva del citado Real Decreto como en su artículo 6.<sup>o</sup> se fijan las pautas generales que el Gobierno ha marcado para abordar el ajuste de tarifas necesario para la consecución del objetivo de rentabilidad antes mencionado. De acuerdo con dichas pautas, el ajuste debe llevarse a cabo fundamentalmente a través de aquellas tarifas y cánones que, con el transcurso del tiempo, han quedado excesivamente bajas y claramente desfasadas, constituyendo un evidente agravio comparativo con los demás servicios portuarios, cuyas tarifas recogen con mayor equidad los costes en que se incurren para su prestación.

En este sentido, son las tarifas G-1 (cabotaje), G-2, G-3 (petróleos), G-5 y E-1 las que han de resultar afectadas en mayor medida, sin que sufran repercusión notable las restantes.

Aunque se han medido los efectos inflacionistas de este reajuste tarifario y ha podido comprobarse que tienen un efecto global de muy escasa significación, se ha querido atenuar posibles incidencias singulares con la implantación del ajuste en tres años para la tarifa E-1, en cuatro años para la G-3 (petróleos), en cinco años para la G-2 y en seis años para la G-1 (cabotaje). Por ello, y para garantizar a los usuarios, en la presente Orden se incluyen las revisiones de tarifas previstas para los próximos tres años.

En esta primera fase del desarrollo de la política de tarifas establecida por el Real Decreto ya citado, se ha preferido restringir prudentemente la amplitud de las bandas de posible diferenciación tarifaria entre los distintos organismos portuarios, posponiendo una mayor liberalización para una etapa posterior en que se disponga de datos y experiencia suficientes que aseguren que no han de temerse distorsiones apreciables en el tráfico o en el financiamiento del sistema portuario.

También se establecen en la presente Orden las reglas generales de aplicación de las tarifas por servicios generales y específicos, en las que, además de introducir modificaciones técnicas puntuales, se ha llevado a cabo un esfuerzo de refundición de la dispersa normativa anteriormente vigente.

En su virtud, previo informe favorable de los Ministerios de Economía y Hacienda y de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Este Ministerio ha dispuesto:

Artículo 1.<sup>o</sup> A las tarifas por Servicios Generales y Específicos establecidas en las Leyes 1/1966, de 28 de enero, sobre Régimen Financiero de los Puertos Españoles, y 18/1985, de 1 de julio, por la que se modifica la anterior, les serán de aplicación las reglas generales fijadas en el anexo I a la presente Orden.

Art. 2.<sup>o</sup> De acuerdo con lo dispuesto en el primer párrafo del artículo 3.<sup>o</sup> del Real Decreto sobre política económico-financiera del sistema portuario dependiente de la Administración del Estado, los límites máximos y mínimos de las tarifas por Servicios Generales y Específicos serán, en porcentajes aplicables a las cuantías básicas, los siguientes:

Tarifa	Límites (porcentaje)	
	Mínimo	Máximo
G-1, G-2 y G-3 .....	95	100
G-3 (productos petrolíferos) .....	90	100
G-5 .....	95	100
E-1 .....	80	100
E-2 .....	95	100

El valor de los coeficientes que figuran en las tablas-báremo del anexo I para la determinación de las cuantías básicas de las tarifas por Servicios Generales, y tales cuantías para las tarifas E-1 y E-2, quedan establecidas en el anexo II de esta Orden, en el que se fijan además las fechas de entrada en vigor y los porcentajes de aplicación en cada caso.

Las cuantías básicas y los coeficientes de las tablas-báremo que figuran en el anexo II no incluyen la correspondiente repercusión del Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) cuando sea aplicable.

Art. 3.<sup>o</sup> En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7.<sup>o</sup>, c), del mencionado Real Decreto 2546/1985, de 27 de diciembre, sobre política económica-financiera del sistema portuario, la inclusión de los productos petrolíferos y sus derivados dentro del repertorio de mercancías para aplicación de la tarifa G-3 se efectuará en la forma siguiente:

Producto	Grupo tarifario
Petróleo crudo .....	1.º
Gas-oil y fuel-oil .....	2.º
Asfalto, alquitrán y breas de petróleo .....	3.º
Gasolinas, naftas y petróleo refinado .....	4.º
Vaselina y lubricantes .....	5.º

Art. 4.º Las aguas de cada uno de los puertos que dependen de la Administración del Estado son las debidamente aprobadas por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Por la Dirección General de Puertos y Costas de dicho Ministerio se dictarán las disposiciones y aclaraciones complementarias que puedan ser necesarias para la aplicación de las tarifas portuarias.

Art. 5.º Hasta tanto no se establezca el nuevo repertorio de clasificación de mercancías a que hace mención la disposición final primera del Real Decreto 2546/1985, de 27 de diciembre, sobre política económico-financiera del sistema portuario, será de aplicación el actualmente vigente, con la modificación recogida en el artículo 3.º de la presente Orden.

Art. 6.º Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en esta Orden y sus anexos.

Art. 7.º La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos.  
Madrid, 14 de febrero de 1986.

SAENZ DE COSCULLUELA

Ilmos. Sres. Subsecretario del Departamento y Director general de Puertos y Costas.

#### ANEJO I

##### Reglas generales de aplicación y definiciones

###### I. Aguas del puerto

Es el área marítima o fluvial, así delimitada para cada puerto por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, en la que puedan llevarse a cabo operaciones de fondeo, varada u otras comerciales o portuarias.

Las aguas del puerto se subdividirán en una zona I específicamente portuaria, y una zona II exterior y aneja a la anterior, que se beneficia de la proximidad o del posible uso de algunos de los servicios que se prestan en el puerto.

###### II. Clases de navegación

A los efectos de aplicación de estas tarifas se entenderá por:

###### A) Navegación interior, de bahía o local:

La que permite el tráfico de pasajeros, mercancías o excursiones turísticas entre dos puntos de las aguas de un mismo puerto o bahía, sin salir de ellas.

###### B) Navegación de cabotaje:

###### 1. Para la tarifa G-1:

La realizada por barcos de bandera nacional entre puertos nacionales.

###### 2. Para la tarifa G-3:

Se estará a lo establecido en las reglas 11 y 12 de aplicación de dicha tarifa.

###### C) Navegación exterior:

Cualquier navegación no comprendida en los apartados A) y B).

###### III. Tonelaje de Registro Bruto (TRB)

Es el que figura en el Certificado Internacional de Arqueo (1969), redactado según el Convenio Internacional de 23 de junio de 1969, hecho en Londres, en la Lista Oficial de Buques de España, o, en su defecto y sucesivamente, en el «Lloyd's Register of Shipping», y a falta de todo ello, el arqueo que practique la autoridad competente.

El trámite de la aceptación del doble arqueo ha de ser en todo caso a iniciativa del representante del armador, el cual debe solicitar para su barco, al acogerse al tonelaje pequeño, las comprobaciones pertinentes. Si la inspección de la autoridad

portuaria lleva a resultados distintos de los expresados en la notificación del consignatario, se reclamará su presencia.

La aceptación del tonelaje menor queda condicionada a que la señal triangular del costado del barco no se encuentre sumergida ni a la entrada ni a la salida del puerto.

#### IV. Cruceros turísticos

Para que un barco de pasajeros pueda considerarse que está realizando un crucero turístico, deberá reunir las siguientes condiciones: Que entre o sea despachado con este carácter por las autoridades competentes y que el número de pasajeros en régimen de crucero –es decir, aquel cuyo destino final sea su puerto de embarque, realizando el viaje a bordo de un mismo barco, en viaje redondo amparado por un mismo contrato de transporte sin interrupción– supere al 50 por 100 del total de ellos. En la declaración a presentar se indicará el itinerario del crucero y el número y condición de los pasajeros.

En el caso de que el origen del crucero sea en país extranjero se admitirá una interrupción de quince días naturales sin que se pierda la condición de crucero turístico.

#### V. Eslora máxima o total

Es la que figura en la Lista Oficial de Buques de España y, en su defecto, y sucesivamente, en el «Lloyd's Register of Shipping», en el certificado de arqueo y, a falta de todo ello, la que resulte de la medición que la Dirección del Puerto practique directamente.

#### VI. Exenciones y bonificaciones

No se concederán bonificaciones ni exenciones en el pago de estas tarifas, excepto las contempladas en esta Orden como reglas de aplicación de las mismas. No obstante, quedan exentos del pago de las tarifas generales:

1.º Los bárcos de guerra y aeronaves militares nacionales. Igualmente los extranjeros que, en régimen de reciprocidad, no realicen operaciones comerciales y su visita tenga carácter oficial.

Las exenciones alcanzarán a los servicios gravados por la tarifa G-3 solamente cuando se trate del tránsito de tropas y efectos con destino a dichos barcos y aeronaves, o de tropas y efectos militares nacionales, cualquiera que sea el barco que los transporte.

2.º Las embarcaciones de la Administración dedicadas a labores de vigilancia, represión del contrabando y salvamento, lucha contra la contaminación marítima y, en general, el material de la Administración Pública o de sus Organismos autónomos en misiones oficiales de su competencia.

#### VII. Prestación de servicios específicos fuera de hora normal

La prestación de servicios específicos en días festivos o fuera de la jornada ordinaria en los laborables, quedará supeditada a la posibilidad y conveniencia de su realización, a juicio del Ingeniero Director del Puerto, y serán abonados con los recargos que en cada caso correspondan.

#### VIII. Morosos

El Organismo Portuario no prestará servicios específicos y podrá negar los generales a quienes estén sometidos a la vía del apremio, por ser deudores de cualquiera de las Juntas, Puertos Autónomos o de la Comisión Administrativa.

#### IX. Responsabilidades

El Organismo Portuario no será responsable de los daños, perjuicios y desperfectos debidos a paralizaciones de los servicios, ni de los producidos por averías, roturas fortuitas o malas maniobras.

En aquellos casos de prestación de servicios con equipos del Organismo portuario, el usuario de los mismos deberá tener suscrita la correspondiente póliza de seguros que cubra los posibles riesgos.

En cualquier caso, se supone que los usuarios son conocedores de las condiciones de prestación de los servicios y de las características técnicas de los equipos y elementos que utilizan y por ello serán responsables de las lesiones, daños y averías que ocasionen al Organismo portuario o a terceros, como consecuencia de su intervención en la utilización del servicio correspondiente.

#### X. Adicionales

Son intransferibles todas las autorizaciones que se otorguen para la utilización de los diferentes servicios.

Todo peticionario del servicio acepta conocer los reglamentos y disposiciones del puerto, y queda obligado a solicitarlo con la debida antelación facilitando al Organismo portuario aquellos datos que, en relación con dicho servicio, le sean requeridos.

#### TARIFA G-1.-ENTRADA Y ESTANCIA DE BARCOS

Primera.-La presente tarifa comprende la utilización de las aguas del puerto, instalaciones de señales marítimas y balizamiento, canales de acceso, esclusas (sin incluir el amarrejo, remolque o sirga en la misma) y puentes móviles, obras de abrigo y zonas de fondeo y será de aplicación en la cuantía y condiciones que se indican más adelante, a todos los barcos que entren en las aguas del puerto.

Segunda.-Son sujetos pasivos obligados al pago de esta tarifa, los armadores o sus representantes o los consignatarios de los barcos que utilicen los servicios indicados en la regla anterior.

Tercera.-Las bases para la liquidación de esta tarifa serán: El volumen del barco, medido por su TRB o arqueo bruto, el tiempo de estancia del mismo en cada zona del puerto y la clase de navegación.

Cuarta.-La cuantía de la tarifa será la siguiente:

El barco pagará por cada 100 toneladas de registro bruto (o por cada 100 unidades de arqueo) o fracción en función del tiempo de estancia, las cantidades siguientes:

- Para barcos de hasta 3.000 TRB, el 90 por 100 de las cantidades que aparecen en la tabla baremo.

- Para barcos comprendidos entre más de 3.000 a 5.000 TRB, las cantidades que aparecen en la tabla baremo.

- Para barcos comprendidos entre más de 5.000 TRB y 10.000 TRB, el 110 por 100 de las cantidades que aparecen en la tabla baremo.

- Para barcos que excedan de 10.000 TRB, el 120 por 100 de las cantidades que aparecen en el cuadro que figura en la tabla baremo.

La tarifa a aplicar por períodos completos de atraque de tres horas o fracción será el 25 por 100 de la que figura en la tabla-báremo para períodos completos de veinticuatro horas o fracción.

La cuantía de la tarifa correspondiente a muelles de más de 10 metros de profundidad en BMVE, en puertos con carrera máxima de marea superior a 2,50 metros, se incrementará en un 20 por 100.

Cuarta.-A los barcos que efectúen más de doce atraques en los muelles del puerto en entradas distintas durante el año natural, se les aplicará las siguientes tarifas:

En los atraques 13.<sup>a</sup> a 24.<sup>a</sup>: 85 por 100 de la tarifa de la regla 3.<sup>a</sup>

En los atraques 25.<sup>a</sup> a 40.<sup>a</sup>: 70 por 100 de la tarifa de la regla 3.<sup>a</sup>

En los atraques 41.<sup>a</sup> y siguientes: 50 por 100 de la tarifa de la regla 3.<sup>a</sup>

Quinta.-En las líneas de navegación con calificación de regulares y siempre que antes del 1 de enero de cada año esta condición esté suficientemente documentada ante el Organismo portuario, las tarifas a aplicar a sus barcos podrán ser:

En los atraques 13.<sup>a</sup> a 24.<sup>a</sup>: 90 por 100 de la tarifa de la regla 3.<sup>a</sup>

En los atraques 25.<sup>a</sup> a 50.<sup>a</sup>: 80 por 100 de la tarifa de la regla 3.<sup>a</sup>

A partir del atraque 51.<sup>a</sup>: 70 por 100 de la tarifa de la regla 3.<sup>a</sup>

La denegación de estas tarifas 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 documentalmente ante el Organismo portuario. En ningún caso estas tarifas reducidas tendrán carácter retroactivo.

A efectos del cómputo de atraques, se acumularán en cada puerto todos los atraques de los barcos de una misma línea o de un mismo armador.

Las tarifas reducidas de escalas, a que se hace mención en la presente regla y en la anterior, serán excluyentes entre sí y con cualquier otra reducción de la presente tarifa.

Sexta.-Esta tarifa se devengará cuando el barco haya atracado al muelle. Las cantidades adeudadas serán exigibles en el momento en que se efectúe la liquidación.

Séptima.-El atraque se contará desde la hora para la que se haya autorizado hasta el momento de largar la última amarra del muelle.

Octava.-Si un barco realizase distintos atraques dentro del mismo período de veinticuatro horas, sin salir de las aguas del puerto, se considerará como una operación única, aplicándose la tarifa correspondiente al muelle de mayor profundidad de los que estuvo atracado.

Cuando, dentro de la ordenación de tráficos establecida en el puerto, la petición de un determinado atraque de los disponibles no pueda ser atendida y sea aceptada por el barco la oferta de otro atraque de mayor calado del necesario, pagará la tarifa correspondiente al muelle solicitado inicialmente.

Novena.-Los barcos abarreados a otro ya atracado de costado al muelle o a otros barcos abarreados, pagarán una tarifa mitad de la que figura en la regla tercera, siempre y cuando su eslora sea igual o inferior a la del barco atracado al muelle o a la de los otros barcos abarreados a éste. Si aquélla fuese superior, pagará además el exceso de eslora con arreglo a la citada tarifa de la regla tercera.

Décima.-Los barcos atracados de punta a los muelles abonarán una tarifa igual al 50 por 100 de la establecida en la regla tercera.

Undécima.-Si algún barco prolongase su estancia en puerto por encima del tiempo normal previsto, sin causa que lo justifique, a juicio del Ingeniero Director o por la autoridad correspondiente, se le fijará un plazo para abandonar el atraque, transcurrido el cual queda obligado a desatrancar; en caso de no hacerlo así, abonará la tarifa que se fija en la regla siguiente.

Duodécima.-El barco que después de haber recibido orden de desatraque o de enmienda de atraque demora estas maniobras, abonará, con independencia de las sanciones a que hubiese lugar, las siguientes cantidades:

Por cada una de las dos primeras horas o fracción: Importe de la tarifa de veinticuatro horas de la regla tercera.

Por cada una de las horas restantes: Cinco veces el importe de la tarifa de veinticuatro horas de la regla tercera.

Decimotercera.-Si por cualquier circunstancia se diera 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 desatrancar en cuanto así le sea ordenado, y con independencia de las sanciones a que tal actuación diera lugar.

Decimocuarta.-Los barcos dedicados a tráfico local o de bahía y los de servicio interior del puerto, que atraquen habitualmente en

determinados muelles y que así lo soliciten, pagarán mensualmente siete veces el importe diario que por aplicación de la tarifa general de la regla tercera les corresponda.

Decimoquinta.-No están sujetos al pago de esta tarifa los barcos que abonen la tarifa G-4 y que cumplan las condiciones que en las reglas de aplicación de la citada tarifa se especifiquen.

### TARIFA G-3. MERCANCÍAS Y PASAJEROS

Primera.-La presente tarifa comprende la utilización de las aguas del puerto y dársenas, accesos terrestres, vías de circulación, zonas de manipulación y estaciones marítimas y servicios generales de policía.

Segunda.-Son sujetos pasivos obligados al pago de esta tarifa, los armadores o los consignatarios de los barcos que utilicen el servicio y los propietarios del medio de transporte cuando la mercancía entre y salga del puerto por medios exclusivamente 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.

Tercera.-Las bases para la liquidación de esta tarifa serán: Para las mercancías, su clase y peso, y para los pasajeros, su número y modalidad del pasaje, y en ambos casos la clase de comercio o tráfico y el tipo de operación.

Cuarta.-Esta tarifa se devengará cuando se inicien las operaciones de paso de las mercancías o pasajeros por el puerto y será de aplicación, en las condiciones que se especifican a continuación, a todos los pasajeros que embarquen o desembarquen y a las mercancías embarcadas, desembarcadas o transbordadas o que circulen por los puertos total o parcialmente construidos por la Administración Portuaria, o sean propiedad de la misma, y en los muelles o instalaciones construidos por particulares en régimen de concesión administrativa dentro de las aguas de los puertos, así como a las mercancías que entren por tierra en las zonas portuarias y vuelvan a salir sin ser embarcadas.

Las cantidades adeudadas serán exigibles en el momento en que se efectúe la liquidación.

Quinta.-La cuantía de la tarifa de pasajeros será la siguiente:

Clase de tráfico	Categorías de pasajeros		
	Bloque III Pesetas	Bloque II Pesetas	Bloque I Pesetas
Bahía o local .....	0,5 D	D	D
Cabotaje .....	1,0 E	3 E	10 E
Exterior .....	10,0 E	25 E	40 E

En el tráfico de bahía o local se abonará la tarifa sólo al embarque.

Se aplicará la tarifa del bloque I a los pasajeros de los camarotes de una (1) o dos (2) plazas; la del bloque II, a aquéllos que ocupen camarotes de tres (3) o más plazas, o butacas en salón y el bloque III a los pasajeros de cubierta.

En aquellos casos en que existan modalidades especiales de pasaje, como puede ser la ocupación, mediante suplementos pagados en tierra o a bordo, de cámaras, camarotes, etc., la categoría del pasaje se establecerá atendiendo a dichos suplementos.

A efectos de la aplicación de esta tarifa se considera tráfico de cabotaje el realizado por buques de bandera española entre puertos españoles de origen y destino.

En los cruceros turísticos, la aplicación de tráfico nacional quedará condicionada a que los buques sean nacionales y que el principio y fin del crucero sean puertos españoles.

Sexta.-A los pasajeros que viajen en régimen de crucero turístico se les aplicarán las tarifas que figuran en la regla quinta con las reducciones que se establecen en el anexo II a la presente Orden.

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

Novena.-El Organismo Portuario, cuando las circunstancias lo aconsejen, podrá establecer concierto para el cobro de la tarifa correspondiente a pasajeros en régimen de tráfico de bahía o local por períodos anuales, no pudiendo ser el importe inferior al 60 por

100 del que correspondería por la tarifa general de la regla quinta aplicada al tráfico previsto. Este concierto se abonará por adelantado sin derecho a devolución total o parcial.

Décima.-Las cuantías de la tarifa a aplicar 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 el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo las que figuran en la adjunta tabla:

Grupo de mercancías	Cuantía de tarifa en pesetas
Primer	0,7 F-
Segundo	1,0 F
Tercero	1,5 F
Cuarto	2,2 F
Quinto	3,0 F
Sexto	4,0 F
Séptimo	5,0 F
Octavo	12,0 F

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 en exceso, 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.

La clasificación de las mercancías no incluidas en el repertorio, o los casos de duda razonable, se resolverán recurriendo al arancel de aduanas.

Undécima.-Dependiendo del tipo de operación que se realice en puerto y de la clase de comercio, a las cuantías que figuran en la tabla baremo se les aplicarán los coeficientes del siguiente cuadro:

Vías de entrada y salida de las mercancías y tipo de comercio	Entradas al puesto			
	Por vía terrestre		Por vía marítima	
	Origen inicial nacional	Origen inicial extranjero	Origen inicial nacional	Origen inicial extranjero
<i>Salidas del Puerto</i>				
Por vía terrestre:				
Destino final, nacional.	1	4,0	1	4,0 (*)
Destino final, extranjero	2,5	4,0	2,5	4,0
Por vía marítima:				
Destino final, nacional.	1	2,5	1 (1,0)	4 (2,0)
Destino final, extranjero	2,5	2,5	2,5 (1,5)	4 (3,0)

En el caso de embarque, desembarque, tránsito o transbordo en comercio local se aplicará el coeficiente 0,5 a las cuantías que figuran en la tabla baremo.

Se entiende 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 en el puerto de ambos barcos durante las operaciones.

Se entiende por tránsito la operación que se realiza con las mercancías que descargadas de un barco en muelle vuelven a ser embarcadas en barco distinto, sin salir del puerto, salvo por necesidades estrictas de transporte terrestre, de almacenaje especializado o conservación, y siempre que hayan sido declaradas en régimen de tránsito desde el origen.

Duodécima.-En las operaciones de embarque se considerará comercio interior, a efectos de esta tarifa, cuando el destino final de la mercancía sea un puerto nacional. De igual modo, en las operaciones de desembarque, se considerará comercio interior cuando las mercancías se hayan embarcado inicialmente en puerto nacional. En ambos casos si el destino final u origen inicial, respectivamente, fuese país extranjero se aplicará comercio exterior.

(\*) Si la mercancía ha tenido un tránsito o transbordo previo en otro puerto nacional, se aplicará el coeficiente 2,5.

Las cifras, entre paréntesis ( ), corresponden a operaciones de transbordo.

Decimotercera.-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.

Decimocuarta.-El Organismo Portuario está facultado para proceder a la comprobación del peso y clase de las mercancías, siendo de cuenta del sujeto pasivo obligado al pago de la tarifa los gastos que se occasionen como consecuencia de dicha comprobación.

Decimoquinta.-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.

Decimosexta.-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 señalada para el transbordo.

Decimoséptima.-Cuando las mercancías desembarcadas por razón de estiba, avería, calado o incendio sean reembarcadas en el mismo barco y en la misma escala, abonarán por la operación completa la tarifa resultante de aplicar el coeficiente uno (1) a la tabla-baremo recogida en la regla décima.

Decimocuarta.-En el tráfico en régimen de tránsito internacional, es decir, cuando las mercancías con origen en puerto extranjero vuelvan a salir con destino a otro puerto extranjero, se podrán establecer anualmente por parte del Organismo Portuario, en función del volumen de tráfico aportado por cada usuario, coeficientes correctores del establecido 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 a la vez que considerarlos 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 la Dirección General de Puertos y Costas.

En cualquier caso, estos regímenes especiales de tarifas deberán ser aprobados por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo para las Juntas de Puertos y ajustarse a los criterios que dicho Ministerio pueda establecer para los puertos autónomos.

Decimonovena.-En los tráficos TIR, TIC, TIF, o similares, las mercancías que entren y salgan del recinto portuario sin utilizar la vía marítima estarán sujetas al abono de la tarifa G-3, con arreglo a los siguientes criterios:

A) Los cargamentos en régimen de grupaje se considerarán incluidos en su totalidad en el grupo sexto del repertorio de mercancías, excepto las partidas de peso superior a 2.000 kilogramos, que se liquidarán por el grupo tarifario que específicamente les corresponda.

B) Los cargamentos puros se liquidarán por el grupo que les corresponda en función de la naturaleza de la mercancía.

C) Aquellos cargamentos que sólo entren en el recinto portuario a efectos de reconocimiento abonarán la tarifa correspondiente al grupo sexto en desembarque de navegación exterior aplicada a la cantidad de dos toneladas por vehículo.

D) En el caso de que la carga o descarga sea parcial se aplicará el criterio expuesto en C) al resto de cargamento que no se descargue y sea sólo reconocido. A las mercancías cargadas o descargadas se les aplicarán los criterios establecidos en A) y B), salvo que la descarga de las mercancías sea ordenada por la Aduana para su inspección y sean inmediatamente cargadas.

E) Por el Organismo portuario correspondiente se establecerán las normas pertinentes para que por los concesionarios de los recintos de régimen TIR se realice la gestión de cobro de esta tarifa con arreglo a los criterios anteriores y su posterior ingreso en dicho Organismo.

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

En el suministro en fondeo con barcazas las mercancías y combustibles embarcados en éstas para avituallamiento abonarán la tarifa correspondiente a tráfico de bahía si el buque avituallado está situado en aguas del puerto y abona la tarifa G-1 correspondiente. En caso de que dicho buque se sitúe fuera de las aguas del puerto las mercancías y combustibles de avituallamiento abonarán la tarifa G-3 correspondiente a comercio exterior.

Vigésima primera.-Para la liquidación de esta tarifa deberá presentarse por el sujeto pasivo 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 o destino, todo ello en la forma que determine la Autoridad portuaria.

Vigésima segunda.-Las tarifas a aplicar 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 inexactitud en el mismo, falseando la clase de mercancías, procedencias o destino de las mismas (que puedan afectar a la aplicación de la tarifa) o disminución del peso en más de un 10 por 100, se aplicará tarifa doble, aparte de la sanción que en su caso pudiera corresponder.

Vigésima tercera.-No será de aplicación esta tarifa G-3 a la pesca fresca que satisfaga la tarifa G-4.

Vigésima cuarta.-Las mercancías cargadas o descargadas por muelles, pantalanes o boyas que se construyan por particulares en régimen de concesión administrativa abonarán por esta tarifa la cuantía que se fije en la propia Orden de otorgamiento. En ningún caso dichas cuantías podrán reducirse respecto a las establecidas en estas reglas en proporción superior al 10 por 100 cuando las citadas instalaciones se ubiquen en zona I de las aguas del puerto o al 20 por 100 cuando lo sean en zona II.

En ambas zonas, para las concesiones ya otorgadas, se aplicará la tarifa con arreglo a lo establecido en las correspondientes Ordenes de concesión, manteniendo las tarifas reducidas que en dichas Ordenes se establecen.

Vigésima quinta.-A la mercancía que se transporte en buques en régimen de crucero turístico se le aplicará la tarifa correspondiente en la cuantía determinada en las reglas décima y undécima sin reducción. A estos efectos, no tendrá el carácter de mercancía el equipaje de camarote.

Vigésima sexta.-La tarifa a aplicar al agua para abastecimiento de poblaciones, en régimen de cabotaje, será el 20 por 100 de la prevista en la regla décima para el grupo primero.

Vigésima séptima.-La tarifa G-3 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.

Vigésima octava.-Las operaciones de maquila, es decir, de importación de crudos de petróleo, para su refino o procesamiento y posterior exportación por el mismo puerto, si son declaradas y justificadas suficientemente como tales, al efectuar la descarga, abonarán en ese momento y sobre el volumen descargado la tarifa de tránsito en comercio internacional siguiente:

- Si los productos refinados de salida están incluidos en los grupos 4.<sup>º</sup> y 5.<sup>º</sup> del repertorio de mercancías se abonará el tránsito internacional correspondiente al grupo 2.<sup>º</sup> de dicho repertorio.

- Si los productos refinados de salida están incluidos en los grupos 2.<sup>º</sup> y 3.<sup>º</sup> del repertorio de mercancías se abonará el tránsito internacional correspondiente al grupo 1.<sup>º</sup> de dicho repertorio.

Consecuentemente, estas operaciones no abonarán tarifa de embarque en el momento de su exportación.

La aplicación de la tarifa contemplada en esta regla será incompatible con las tarifas reducidas a que se refieren las reglas Vigésima cuarta y Vigésima séptima.

#### TARIFA G-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, instalaciones de balizamiento, muelles, dársenas, zonas de manipulación y servicios generales de policía.

Segunda.-Son sujetos obligados al pago el armador del buque o el que en su representación realice la primera venta. El sujeto pasivo deberá repercutir el importe de la tarifa G-4 sobre el primer comprador de la pesca, si lo hay, quedando éste obligado a soportar dicha repercusión, que 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.

Las controversias que se susciten entre el sujeto pasivo y el comprador repercutido serán de la competencia de los Tribunales Económico-Administrativos.

Tercera.-Las bases para la liquidación de esta tarifa serán:

- 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, y sucesivamente en la semana, mes o año anterior.

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

Cuarta.-Esta tarifa se devengará cuando se inicien las operaciones de embarque, desembarque o transbordo de los productos de la pesca en cualquier punto de las aguas o zona terrestre bajo la jurisdicción del Organismo portuario.

Quinta.-La tarifa queda fijada en el 2 por 100 de la base fijada en la condición tercera. Las cantidades adeudadas serán exigibles en el momento en que se efectúe la liquidación.

Sexta.-El bacalao verde y cualquier otro producto de la pesca fresca sometido a un principio de preparación industrial abonará el 50 por 100 de la tarifa.

Séptima.-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.

Octava.-Los productos de la pesca fresca que sean autorizados por el Organismo portuario 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.

Novena.-Los productos frescos de la pesca descargados y que por cualquier causa no hayan sido vendidos y vuelvan a ser cargados en el buque abonarán el 25 por 100 de la tarifa, calculada sobre la base del precio medio de venta en ese día de especies similares.

Décima.-Para la liquidación de esta tarifa deberá presentarse por el sujeto pasivo 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.

Undécima.-La tarifa a aplicar a los productos de la pesca serán dobles 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 falseando especies, calidades o precios resultantes de las subastas.

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

Este recargo no será repercutible al comprador.

Duodécima.-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 al Organismo portuario.

Decimotercera.-El abono de esta tarifa exime al buque pesquero del abono de las restantes tarifas por servicios generales por un plazo máximo de un mes a partir de la fecha de iniciación de las operaciones de descarga o transbordo, pudiendo ampliarse dicho plazo a los períodos de inactividad forzosa, por temporales, vedas costeras o licencias referidas a sus actividades habituales, expresa e individualmente acreditados por certificación de la Autoridad competente. En caso de inactividad forzosa prolongada la Autoridad competente fijará los lugares en que dichos barcos deban permanecer fondeados o atracados, atendiendo a las disponibilidades de atraque.

En los demás casos los buques estarán sujetos al abono de las tarifas generales G-1, «Entrada y estancia de barcos», y G-2, «Atracue».

Decimocuarta.-Las embarcaciones pesqueras, mientras permanezcan sujetas a esta tarifa en la forma definida en la condición anterior, estarán exentas del abono de la tarifa G-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.

#### TARIFA G-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 del puerto y sus instalaciones de balizamiento, de las ayudas a la navegación, de las dársenas y zonas de fondeo, de los servicios generales de policía; y, en su caso, de las instalaciones de amarre y atraque en muelles o pantalanes.

Con objeto de cumplir con lo previsto en el artículo 6.<sup>º</sup>, d) del Real Decreto 2546/1985, de 27 de diciembre, se considera que la tarifa de embarcaciones atracadas conlleva la posibilidad de obtención, al menos de los siguientes servicios:

- Atraque en punta de la embarcación.

- Sistema de amarre (muerto o boyo) por el extremo opuesto al atraque.

- Suministros de agua y de energía sujetos al abono correspondiente de acuerdo con las tarifas del puerto en cantidades adecuadas al tipo de embarcación, durante el horario laboral del puerto.
- Recogida en tierra de los restos, basuras y residuos oleosos, que deberán ser dispuestos en recipientes adecuados.

- Vigilancia de la zona destinada a embarcaciones deportivas.

**Segunda.** Son sujetos pasivos obligados al pago 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 total de la embarcación por la manga máxima y el tiempo en días de estancia en fondeo o atraque.

**Cuarta.** Es condición indispensable para la aplicación de esta tarifa que la embarcación no realice transporte de mercancías y que los pasajeros no viajen sujetos a cruceros o excursiones turísticas, en cuyo caso serían de aplicación las tarifas G-1, G-2 y G-3.

**Quinta.** Esta tarifa se devengará cuando la embarcación entre en las aguas de las zonas I o II del puerto; si la embarcación se encuentra en seco en zona portuaria en régimen de guardería sin ser botada no devengará esta tarifa, pero sí la E-2 que pueda corresponderle. Las cantidades adeudadas serán exigibles en el momento en que se efectúe la liquidación.

**Sexta.** La cuantía de esta tarifa por metro cuadrado y por día natural o fracción, será la siguiente:

Tabla baremo

A) En instalaciones del Organismo portuario

Embarcaciones fondeadas			Embarcaciones atracadas	
Con muerto y tren de fondo	Zona I - Pesetas	Zona II - Pesetas	Con muerto y amarre	Zona I - Pesetas
SI	0,80 G 0,50 G	0,40 G 0,30 G	SI NO	1,00 G 0,90 G
NO				

B) En instalaciones de concesionarios

- Instalación en zona I ..... 0,50 G
- Instalación en zona II ..... 0,10 G

**Séptima.** El abono de la tarifa se hará:

a) Para embarcaciones de paso en el puerto, por adelantado a la llegada y por los días de estancia que declaren. Si dicho plazo tuviera que ser superado el sujeto pasivo debe formular nueva petición y abonar nuevamente por adelantado el importe inherente al plazo prorrogado.

b) Para embarcaciones con base en el puerto, por semestres naturales adelantados debiendo domiciliar el abono en una Entidad bancaria si así fueran requeridos para ello por el Organismo portuario.

**Octava.** Tanto el servicio de fondeo como el de atraque deben ser solicitados en el Organismo portuario; si así no se hiciere se devengará tarifa doble hasta que se asigne el puesto reglamentariamente. Todo ello independientemente de la sanción que pueda proceder por infracción del Reglamento de Servicio, Policía y Régimen 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 puerto si así fuese ordenado, por estimarlo necesario, la autoridad competente. En este último supuesto no se tendrá más derecho que a la devolución del importe de la ocupación abonada por adelantado.

**Novena.** A las embarcaciones amarradas en instalaciones propias de concesiones de clubs o Centros náuticos corresponderá la tarifa en la modalidad que la tabla indica. Para su abono el concesionario podrá optar:

a) Por la liquidación directa de la tarifa por el Organismo portuario al sujeto pasivo en base a un parte diario a entregar por el Centro o Club al Organismo portuario, con los datos precisos para que éste pueda liquidar la tarifa tanto en embarcaciones de paso como en las que tienen como base la instalación, con arreglo al formato que el Organismo determine.

b) Por concertar directamente el abono de la tarifa, subrogándose en la obligación de los sujetos pasivos; en este caso, el Centro o Club entregará al Organismo portuario unos partes mensuales, con arreglo al formato que dicho Organismo señale, que sirvan de base a la liquidación global única a practicar por el Organismo, que

podrá suponer una reducción de hasta un 15 por 100 acordada por el Organismo en función de la composición y porte de la flota del Centro.

**Décima.** En las embarcaciones que ocupan plazas en seco del Organismo (cuando las embarcaciones están inactivas permanecen en tierra) los días en que se devengará tarifa serán el 25 por 100 de los del periodo al que corresponde la liquidación, independiente del número de días en que se navegue y del abono de la tarifa E-2 que corresponda por la ocupación de superficie o local.

**Undécima.** En las embarcaciones que atraquen en muelles o pantalanes con calados inferiores a dos metros y superiores a un metro se aplicará una reducción del 25 por 100; cuando el calado sea igual o inferior a un metro la reducción será del 50 por 100; en ambos casos han de concurrir la totalidad de las siguientes circunstancias:

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

**Duodécima.** El abono por semestres adelantados de la tarifa de embarcaciones con base en instalaciones del Organismo portuario dará lugar a una reducción del 20 por 100; si el usuario no se acogiére a esta modalidad y la embarcación se hallara ausente, sin mediar aviso a Comisaría del puerto del plazo de ausencia y abonar el importe de la tarifa, el Organismo portuario podrá considerar el puerto libre.

El importe de la tarifa será independiente de las entradas, salidas o días de ausencia de la embarcación, mientras tenga asignado el puesto.

**Decimotercera.** La tarifa aplicable a embarcaciones con base en instalaciones de concesionarios, según la tabla baremo B) de la regla 6.<sup>a</sup>, es independiente del número de entradas, salidas o días de ausencia.

**TARIFA E-1. GRÚAS DE PÓRTICO**

**Primera.** La presente tarifa comprende la utilización de las grúas de pórtico convencionales o no especializadas.

**Segunda.** Son sujetos pasivos obligados al pago de esta tarifa los usuarios de los correspondientes servicios, siendo responsables, subsidiariamente del pago los propietarios de las mercancías y, en su defecto, sus representantes autorizados, salvo que prueben haber hecho a éstos provisión de fondos.

**Tercera.** La base para la liquidación de esta tarifa será el tiempo de disponibilidad de la correspondiente grúa.

**Cuarta.** Esta tarifa se devengará desde el momento de puesta a disposición de la correspondiente grúa. Las cantidades adeudadas serán exigibles en el momento en que se efectúe la liquidación.

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

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

El Ingeniero Director del puerto decidirá, de acuerdo con las disposiciones vigentes, con arreglo a su criterio y teniendo en cuenta el orden que más favorezca el interés general, la distribución del material disponible.

**Sexta.** La Junta del Puerto, Puerto autónomo o Comisión Administrativa, no serán responsables de los daños y perjuicios debidos a paralizaciones del servicio, ni de los producidos por averías, roturas fortuitas o malas maniobras que puedan ocurrir durante la prestación de los servicios a que se refiere esta tarifa.

**Séptima.** Los usuarios serán responsables de los desperfectos o averías que ocurran en las grúas y demás elementos de manipulación por malas maniobras de sus operarios, por haberlas cargado con mayores pesos que los correspondientes a la fuerza de los mismos o por desatender órdenes o advertencias que reciban del personal de organismos portuarios encargados del servicio, el cual podrá recusar a los operarios que no obedezcan sus órdenes.

**Octava.** Será de cuenta y riesgo de los usuarios el embarque y desembarque y demás maniobras que requiere la manipulación de las mercancías, debiendo destinarse a estas últimas operaciones el material adecuado, así como personal hábil, pudiendo ser recusado por la Junta del Puerto, Puerto autónomo o Comisión Administrativa el que no reúna las condiciones para ello. El usuario de la grúa será responsable de todas las lesiones, daños y averías que se occasionen al personal o bienes de la Junta, Puerto autónomo o Comisión Administrativa, o a terceros, como consecuencia de operaciones dirigidas por él.

**Novena.** Estas tarifas son exclusivamente aplicables a servicios prestados en días laborables dentro de la jornada ordinaria

establecida para estas actividades por el organismo portuario. Los servicios prestados fuera de la jornada ordinaria se facturarán con un recargo del 25 por 100 y del 50 por 100 en todas las de los días festivos, facturándose en este caso un mínimo de dos horas.

Décima.-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.

Se descontarán del tiempo de utilización exclusivamente las paralizaciones superiores a treinta minutos, debidas a averías de la maquinaria o falta de fluido eléctrico.

Undécima.-Por los Organismos portuarios se podrán establecer conciertos para la utilización de grúas con aquellos usuarios cuya utilización media mensual del tipo de grúa considerado sea como mínimo de ciento cuarenta horas/grúa. En estos supuestos la tarifa será el 75 por 100 de la que corresponda a dicho tipo de grúa, aplicada sobre las horas realmente utilizadas, con un mínimo de ciento cuarenta horas/grúa y mes.

Cuando por las causas que fuese, el Organismo portuario no dispusiera de maquinistas de grúas y puentes para atender las solicitudes de alquiler de grúas, podrá autorizarse su utilización corriendo a cargo del usuario el manipulador y siendo en este caso la tarifa el 75 por 100 de la que corresponda. El manipulador a cargo del usuario deberá haber demostrado previamente ante la Dirección del puerto su aptitud para tal cometido.

#### TARIFA E-2. ALMACENAJE, LOCALES Y EDIFICIOS

Primera.-La presente tarifa comprende la utilización de explanadas, cobertizos, tinglados, almacenes, depósitos, locales y edificios, con sus servicios generales correspondientes, no explotados en régimen de concesión.

Segunda.-Son sujetos pasivos obligados al pago de esta tarifa los usuarios de los correspondientes servicios.

Tercera.-Las bases para la liquidación de esta tarifa serán fundamentalmente la superficie ocupada y el tiempo de utilización; y, alternativamente, el peso y el tiempo de utilización.

Cuarta.-Esta tarifa se devengará desde el momento en que se inicie la prestación del servicio, entendiéndose por tal la fecha de reserva del espacio solicitado.

Las cantidades adeudadas serán exigibles en el momento en que se efectúe la liquidación.

Quinta.-Los espacios destinados a depósitos y almacenamiento de mercancías u otros elementos se clasifican, de un modo general, en dos zonas:

Primera.-Zona de tránsito.

Segunda: Zona de almacenamiento.

La zona de maniobra, inmediata a los atraques de los barcos, no es zona de depósito de mercancías, salvo excepciones en que con previa y explícita autorización de la Dirección del puerto podrá destinarse a tales usos.

La definición y extensión de cada una de estas zonas en los distintos muelles y partes de la zona de servicio son las que se especifican en las reglas particulares de cada puerto.

Sexta.-No se podrán depositar mercancías sin autorización de la Dirección del puerto, dada ésta de acuerdo con las disposiciones vigentes y teniendo en cuenta el interés general.

Séptima.-La utilización de las superficies, con arreglo a esta tarifa, implica la obligación para el usuario de que cuando sean retiradas las mercancías o elementos, la superficie liberada deberá quedar en las mismas condiciones de conservación y limpieza que tenía al ocuparse, y de no haberlo hecho, la Junta, Puerto autónomo o Comisión Administrativa, lo podrá efectuar por sus propios medios, pasándole el cargo correspondiente. Las mercancías serán depositadas en la forma y con el orden y altura de estiba que determina el Ingeniero Director del puerto, de acuerdo con las disposiciones vigentes, observándose las precauciones necesarias para asegurar la estabilidad de las pilas.

Octava.-Los usuarios serán responsables de los daños, deméritos y averías que se puedan producir a las instalaciones portuarias o a terceros.

Novena.-El Organismo portuario no responderá de robos, siniestros ni deterioros que puedan sufrir las mercancías.

Décima.-La forma de medir los espacios ocupados por las mercancías o elementos 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 y los otros dos normales al mismo, 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.

Undécima.-El pago de la 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 cuando, a juicio del Ingeniero Director, constituya un entorpecimiento para la normal explotación del puerto.

Cuando se produzca demora en el cumplimiento de la orden de removido, la tarifa durante el plazo de demora será el quintuplo de la que con carácter general le correspondería, sin perjuicio de que la Dirección del puerto pueda proceder al removido, pasándose el correspondiente cargo y respondiendo en todo caso el valor de las mercancías de los gastos de transporte y almacenaje.

Duodécima.-Las mercancías o elementos que permanecieran un año sobre las explanadas y depósitos o aquellos en que los derechos devengados y no satisfechos lleguen a ser superiores a su posible valor en venta, se considerarán como abandonados por sus dueños, procediéndose con ellos con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento de Servicio del Puerto.

Decimotercera.-La Junta, Puerto autónomo o Comisión Administrativa podrá exigir fianza bastante para garantizar el pago de esta tarifa.

Decimocuarta.-Para las mercancías desembarcadas, el plazo de ocupación comenzará a contarse desde la reserva del espacio o a partir del día siguiente en que el barco terminó la descarga, siempre que ésta se haga ininterrumpidamente. Si la descarga se interrumpe, las mercancías descargadas hasta la interrupción comenzarán a devengar ocupación de superficie a partir de ese momento y el resto a partir de la fecha de depósito.

Para las mercancías destinadas al embarque, el plazo de ocupación comenzará a contarse desde la reserva del espacio o el momento en que sean depositadas en los muelles o tinglados, aún en el caso en que sean embarcadas.

Decimoquinta.-Las mercancías desembarcadas y que vuelvan a ser embarcadas en el mismo o diferente barco devengarán ocupación de superficie según el criterio correspondiente al caso de mercancías desembarcadas.

Decimosexta.-En las superficies ocupadas por mercancías desembarcadas se tomará como base de la liquidación la superficie ocupada al final de la operación de descarga, medida según se establece en la regla décima.

La Dirección del puerto atendiendo a la mejor gestión de la tarifa 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 se haya levantado el 25 por 100 de la superficie ocupada; el 75 por 100 cuando el levante alcance el 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 excede del 75 por 100, y hasta la total liberación de la superficie ocupada. En todo caso, este último cuartel deberá contabilizarse siempre por partidas. Si la Dirección del puerto lo considera necesario podrá establecer otro sistema de medición con distintos escalonamientos, o bien continuo, en función del proceso de levante de la mercancía.

En las superficies ocupadas por mercancías con destino a ser embarcadas se aplicarán criterios de escalonamiento crecientes similares a los anteriormente señalados para las mercancías desembarcadas.

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.

Decimoséptima.-La Junta, Puerto autónomo o Comisión Administrativa exigirá de aquellos que resulten ser los propietarios, de acuerdo con las correspondientes sentencias o resoluciones, los derechos de la presente tarifa devengados por la ocupación de superficie por mercancías o elementos que por cualquier causa se encuentren incursos en procedimientos legales o administrativos.

A este fin no se podrá efectuar la retirada de dichas mercancías o elementos sin haber hecho efectiva la liquidación correspondiente.

La aplicación por parte de la Junta, Puerto autónomo o Comisión Administrativa del artículo 12 de esta tarifa, podrá realizarse desde el mismo momento en que recaiga sentencia o resolución en firme.

Decimooctava.-Por la Dirección General de Puertos y Costas se podrán establecer con carácter general franquicias máximas y cuantías mínimas de la tarifa en los distintos períodos de ocupación de superficie.

#### TARIFA E-3. SUMINISTROS

Primera.-La presente tarifa comprende el valor de los productos o energía suministrados y la utilización de las instalaciones para la prestación de los mismos.

Segunda.-Son sujetos pasivos obligados al pago de esta tarifa los usuarios de los correspondientes servicios.

Tercera.-La base para la liquidación de esta tarifa será el número de unidades suministradas.

Cuarta.-Esta tarifa se devengará desde el momento en que se inicie la prestación del servicio. Las cantidades adeudadas serán exigibles en el momento en que se efectúe la liquidación.

Quinta.-Los servicios se prestarán previa petición por escrito de los usuarios, haciendo constar las características y detalles del servicio a prestar.

Sexta.-Los servicios se solicitarán con la debida antelación y serán atendidos teniendo en cuenta las necesidades de explotación del puerto.

Séptima.-Los usuarios serán responsables de los desperfectos, averías y accidentes que se occasionen tanto en las instalaciones y elementos de suministro como en las suyas propias o de terceros que se produzcan durante el suministro a consecuencia de defectos o malas maniobras en las instalaciones de dichos usuarios.

Octava.-La Dirección del puerto se reserva el derecho de prestación de servicios cuando las instalaciones de los usuarios no reúnan las condiciones de seguridad que a juicio de la misma se estimen necesarias.

Novena.-La Junta, Puerto autónomo o Comisión Administrativa no será responsable de los daños y perjuicios debidos a paralizaciones del servicio ni de los producidos por averías, roturas fortuitas o malas maniobras que puedan occasionarse durante la prestación de los servicios a que se refiere esta tarifa.

Décima.-Estas tarifas se refieren exclusivamente a suministros realizados dentro de la zona de servicio del puerto.

Los que no cumplan esta condición se regularán, en su caso, por la tarifa E-4.

Undécima.-Esta tarifa es exclusivamente aplicable en días laborales dentro de la jornada ordinaria de trabajo establecida para estas actividades por la Junta, Puerto autónomo o Comisión Administrativa.

Doce-décima.-Si por cualquier circunstancia ajena a la Junta, Puerto autónomo o Comisión Administrativa, estando el personal

en sus puestos, no se realizara la operación solicitada, el usuario se verá obligado a satisfacer el 50 por 100 del importe que hubiera correspondido de haberse efectuado el suministro.

#### TARIFA E-4. SERVICIOS DIVERSOS

Primera.-La presente tarifa comprende cualesquiera otros servicios, prestados por el Organismo portuario, no enumerados en las restantes tarifas y que se establezcan específicamente en cada puerto o se presten previa aceptación del presupuesto por los peticionarios.

Segunda.-Son sujetos pasivos obligados al pago de esta tarifa los usuarios de los correspondientes servicios.

Tercera.-La base para la liquidación de esta tarifa será el número de unidades del servicio prestado en cada caso.

Cuarta.-Esta tarifa se devengará desde la puesta a disposición del servicio o, en su defecto, desde el inicio de su prestación. Las cantidades adeudadas serán exigibles en el momento en que se efectúe la liquidación.

Quinta.-La Junta, Puerto autónomo o Comisión Administrativa no será responsable de los daños y perjuicios debidos a paralizaciones del servicio ni de los producidos por averías, roturas fortuitas o malas maniobras que se puedan occasionar durante la prestación de los mismos.

Sexta.-La Dirección se reserva el derecho de prestación del servicio cuando por las características de la prestación se pueda entorpecer la buena marcha de la explotación o se ponga en peligro la seguridad de las instalaciones. Los usuarios serán responsables de los daños que se occasionen al material.

Séptima.-Esta tarifa es exclusivamente aplicable a la jornada normal en días laborables. Fuera de ella y en días festivos tendrá los recargos que se señalen particularmente en cada caso.

#### ANEJO II

**Los valores que figuran en el presente cuadro corresponden a los coeficientes de las tablas-báremo del anexo I para las tarifas por servicios generales, y a las cuantías básicas de las relativas a servicios específicos E-1 y E-2.**

Tarifa	Coeficiente o cuantía básica	Valor - Pesetas	Fecha de entrada en vigor y porcentajes aplicables					
			15-3-86	1-1-87	1-8-88	1-1-89	1-1-90	1-1-91
G-1								
Cabotaje Exterior	A B C	300 1.162 95	25 100 40	40 106 55	55 111 70	70 — 85	85 — 100	100 — —
G-2								
G-3								
Pasajeros	D E	5,25 26	100 100	106 106	111 111	— —	— —	— —
Mercancías (excepto productos petrolíferos)	F	34	100	106	111	—	—	—
Mercancías (productos petrolíferos)	F G	34 12	50 100	70 106	90 111	115 —	— —	— —
G-5								
E-1								
Hora de grúa ≤ 3 tm.	C. básica	8.340	50	75	100	—	—	—
Hora de grúa 3/6 tm.	C. básica	11.315	50	75	100	—	—	—
Hora de grúa ≤ 6 tm.	C. básica	13.100	50	75	100	—	—	—
Hora de grúa ≤ 12 tm.	C. básica	19.650	50	75	100	—	—	—
Hora de grúa ≤ 16 tm.	C. básica	26.200	50	75	100	—	—	—
Hora de grúa ≥ 30 tm.	C. básica	40.490	50	75	100	—	—	—
E-2	C. básica (Por tarifa actual de cada producto)	1,7	100	106	111	—	—	—

Nota.-A excepción de la tarifa G-1 de cabotaje, los porcentajes, de revisión a partir de 1 de enero de 1989 se establecerán por Orden en la forma prevista en el Real Decreto 2546/1985, de 27 de diciembre, sobre Política Económico-financiera del Sistema Portuario.

En los puertos de Gijón, Huelva, Palma de Mallorca y Sevilla, la tarifa G-3 aplicable a mercancías será: En 1986, el 120 por 100 de la del cuadro anterior; en 1987, el 110 por 100, y a partir de 1988, el 100 por 100 de las de dicho cuadro.

Las tarifas generales G-1 y G-3 de pasajeros aplicables a los cruceros turísticos tendrán una reducción durante el año de 1986 del 50 por 100, durante el año 1987 del 40 por 100 y durante 1988 y siguientes del 30 por 100.

Las cuantías de la tarifa G-3 aplicable a productos petrolíferos, de acuerdo con el artículo 3º de la presente Orden, no serán en ningún caso inferiores al 106 por 100 y 111 por 100 para los años 1986 y 1987, respectivamente, de las vigentes en diciembre de 1985.