I. Disposiciones generales

MINISTERIO DE ECONOMIA Y HACIENDA

3545 *CORRECCION de errores del Real Decreto 1577/1988, de 29 de diciembre, por el que se amplía y modifica el apéndice 1 del vigente Arancel de Aduanas.*

Advertidos errores en el texto del citado Real Decreto, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 314, de fecha 31 de diciembre de 1988, se transcriben a continuación las oportunas rectificaciones:

Página 36798. En el párrafo que encabeza el anejo I, en la penúltima línea, donde dice: «rigen para 1988 (...)», debe decir: «rigen para 1989 (...),».

En la ampliación del apartado A) del apéndice I, en la columna correspondiente a «Designación de las mercancías» de la subpartida arancelaria Ex. 3823.90.91.0, donde dice: «Concentrado no superior al 30 por 100 de 6" -o- carbanoil-tobramicina (...)», debe decir: «Concentrado no superior al 30 por 100 de 6" -o- carbamoil-tobramicina (...)».

En la ampliación del apartado B) del apéndice I, en la columna correspondiente a «Designación de la mercancía» de la subpartida arancelaria Ex. 8541.29.90.0, donde dice: «Transistores microencapsulados en plásticos (...)», debe decir: «Transistores microencapsulados en plástico (...)».

3546 *RESOLUCION de 9 de febrero de 1989, de la Dirección General de Comercio Exterior, por la que se somete a control e inspección del SOIVRE la exportación de materiales y objetos de porcelana y cerámica.*

Vistas las dificultades que encuentran nuestras exportaciones de vajillas y demás artículos de uso doméstico, para el servicio de mesa o de cocina, que pueden destinarse a entrar en contacto con los alimentos, y dadas las reglamentaciones de calidad vigentes en los países a que van destinados,

Esta Dirección General de Comercio Exterior, en base a las facultades que le confiere el Decreto 3091/1963, de 21 de noviembre, tiene a bien someter al control del SOIVRE las exportaciones de las mercancías que se publican como anexo de esta Resolución.

Madrid, 9 de febrero de 1989.–El Director general, Javier Landa Aznárez.

ANEXO

Código N.C.E.	Designación de las mercancías
ex. 69.11	Vajillas y demás artículos de uso doméstico para el servicio de mesa o de cocina, de porcelana:
ex. 69.11.10.00	Artículos para el servicio de mesa o de cocina:
ex. 69.11.10.00.1	Blancos o de un solo color.
ex. 69.11.10.00.9	Los demás.
ex. 69.12	Vajillas y demás artículos de uso dométicó para el servicio de mesa o de cocina, de carámica, excepto de porcelana:
ex. 69.12.00.10	De barro ordinario, para el servicio de mesa o de cocina:
ex. 69.12.00.10.1	Blancos o de un solo color.
ex. 69.12.00.10.9	Los demás.
ex. 69.12.00.30	De gres, para el servicio de mesa o de cocina:
ex. 69.12.00.30.1	Blancos o de un solo color.
ex. 69.12.00.30.9	Los demás.
ex. 69.12.00.50	De loza o de barro fino, para servicio de mesa o de cocina:
ex. 69.12.00.50.1	Blancos o de un solo color.
ex. 69.12.00.50.9	Los demás.
ex. 69.12.00.90	Los demás para servicio de mesa o de cocina:
ex. 69.12.00.90.1	Blancos o de un solo color.
ex. 69.12.00.90.9	Los demás.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO

3547 *ORDEN de 3 de febrero de 1989 sobre aplicación de las tarifas por servicios generales y específicos en los puertos dependientes de la Administración del Estado.*

La Ley 18/1985, de 1 de julio, por la que se modifica la Ley 1/1966, de 28 de enero, sobre régimen financiero de los puertos españoles establece en su artículo noveno la fijación y actualización anual de las tarifas portuarias y el Real Decreto 2546/1985, de 27 de diciembre, sobre política económico-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 de dicho sistema portuario.

El mantenimiento de este objetivo requiere en primer lugar continuar con la actualización de tarifas aprobada en la Orden de febrero de 1986, actualización que se hizo escalonadamente a fin de atenuar sus efectos en los usuarios y que termina para la tarifa G-1 de cabotaje en el año 1991. En segundo lugar es necesario mantener la capacidad financiera de los puertos actualizando las tarifas que han alcanzado el valor final previsto en la Orden de febrero de 1986, ya que el objetivo de cubrir las propias exigencias de financiamiento previsto en el Real Decreto 2546/1985 está determinando una disminución radical de la subvención del Estado al sistema portuario. En este sentido, se modifican ligeramente algunos de los límites mínimos de variación de las tarifas que, en virtud de lo dispuesto en el primer párrafo del artículo 3.° del Real Decreto 2546/1985, los Organismos portuarios pueden aplicar al tiempo que se establece un criterio racional para admitir dichas reducciones tarifarias.

Se modifica la cuantía de la tarifa G-5 en instalaciones del Estado para cumplir lo previsto en el artículo 6.° del ya citado Real Decreto 2546/1985.

La presente Orden recoge las definiciones, reglas generales y reglas de aplicación de las tarifas contenidas en la Orden de 14 de febrero de 1986, así como las modificaciones introducidas en la Orden de 19 de febrero de 1987 y 15 de enero de 1988 sobre aplicación de tarifas por servicios generales y específicos en los puertos dependientes de la Administración del Estado. Se efectúan, por último, algunas modificaciones en el texto de las reglas de aplicación de las tarifas para actualizarlo y aclarar dudas surgidas desde su publicación.

Por cuanto antecede, previo informe de los Ministerios de Economía y Hacienda y de Transportes, Turismo y Comunicaciones,

Este Ministerio ha dispuesto:

Artículo 1.° Las tarifas por servicios generales y específicos establecidos 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, se aplicarán de acuerdo con las reglas generales fijadas en el anejo I a la presente Orden.

Art. 2.° Los límites máximos y mínimos de las tarifas por servicios generales y específicos serán el resultado de aplicar a las cuantías básicas de las tarifas los siguientes porcentajes:

	Máximo	Mínimo
Tarifas generales G-1, G-2, G-3 y G-5	100	95
Tarifas específicas E-1 y E-2	100	90

En el anejo I de esta Orden figuran las cuantías básicas de las tarifas para el año 1989. Dichas cuantías no incluyen la correspondiente repercusión del Impuesto sobre Valor Añadido (IVA) cuando sea aplicable.

Los Organismos portuarios o puertos autónomos podrán aplicar tarifas en cuantías inferiores a las básicas, dentro de los límites anteriormente fijados, siempre que en el ejercicio económico en el que se apliquen la reducción y en el siguiente, sus aportaciones al Fondo de Compensación Interportuario para Inversiones superen la suma de las cantidades que perciben con cargo a dicho Fondo y las presupuestadas como subvención con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

DISPOSICION DEROGATORIA

Quedan derogadas las siguientes disposiciones:

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 («Boletín Oficial del Estado» del 22).

Orden de 14 de marzo de 1986 por la que se aprueban las tarifas que han de regir en los puertos gestionados por las Juntas de Puertos y la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos («Boletín Oficial del Estado» del 26).

Orden de 19 de febrero de 1987 sobre aplicación de tarifas por servicios generales y específicos en los puertos dependientes de la Administración del Estado («Boletín Oficial del Estado» del 23).

Orden de 15 de enero de 1988 sobre aplicación de las tarifas por servicios generales y específicos en los puertos dependientes de la Administración del Estado («Boletín Oficial del Estado» de 29 de febrero).

DISPOSICIONES FINALES

Primera.–Por la Dirección General de Puertos y Costas del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, se dictarán las disposiciones y aclaraciones complementarias que puedan ser necesarias para la aplicación de las tarifas portuarias.

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

Lo que se comunica a VV. II. para su conocimiento y efectos.
Madrid, 3 de febrero de 1989.

SAENZ COSCULLUELA

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

ANEJO I

Reglas generales de aplicación y definiciones

I. *Aguas del puerto*

Es el espacio marítimo, o fluvial hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, delimitado, a los efectos de aplicación de las correspondientes tarifas, para cada puerto por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. En este espacio pueden realizarse operaciones de fondeo, transbordo, varada u otras operaciones 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 entederá 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: La realizada entre puertos nacionales por barcos de bandera nacional.

Se considera pesca en régimen de cabotaje a la capturada por barcos españoles en aguas españolas.

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

A iniciativa del consignatario o del representante del armador, podrá efectuarse por la autoridad competente un nuevo arqueo o aceptarse, previas las oportunas comprobaciones, los certificados oficiales de arqueo que presente, que contradigan las cifras que figuran en los documentos a que se refiere el párrafo anterior por modificaciones introducidas en el barco.

En cualquier caso, el Organismo portuario presentará una liquidación para el pago de las tarifas basada en los tonelajes que figuren en los documentos a los que se refiere el párrafo primero, sin perjuicio de las devoluciones que en su caso procedan.

IV. *Cruceros turísticos*

a) Se entenderá que un barco de pasajeros está realizando un crucero turístico, cuando reúna las siguientes circunstancias:

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

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

b) Son pasajeros en régimen de crucero aquellos 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, con interrupciones para estancias en tierra entre singladuras no superiores a tres días.

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

V. *Eslora máxima o total*

Es la que figura 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.

Primero.–Los barcos 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 del Ministerio de Defensa, cualquiera que sea el barco que los transporte.

Segundo.–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 a quienes estén sometidos a la vía del apremio por ser deudores a dicho Organismo.

IX. *Responsabilidades*

El Organismo portuario no será responsable de los daños, perjuicio 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. La petición o aceptación de la prestación del servicio presupone la conformidad del usuario con las condiciones fijadas en las presentes tarifas para la prestación del mismo.

Tarifa G-1. Entrada y estancia de barcos

Primera.–La presente tarifa comprende la utilización de las aguas del puerto, instalaciones de señales de ayudas a la navegación, canales de acceso, esclusas (sin incluir el amarraje, 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 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 tonelaje de arqueo bruto del barco y el tiempo de estancia del mismo en el puerto.

Cuarta.–La cuantía de la tarifa G-1 será la siguiente por cada 100 TRB o fracción.

NAVEGACION EXTERIOR

En zona I de las aguas del puerto	Barcos de hasta 3.000 TRB	Barcos comprendidos entre más de 3.000 y 5.000 TRB	Barcos comprendidos entre más de 5.000 y 10.000 TRB	Barcos que excedan de 10.000 TRB
Períodos completos de veinticuatro horas o frac. super. a seis horas	1.219	1.354	1.490	1.625
Por la fracción de hasta seis horas.	609	677	745	813

a) Los barcos que efectúen navegación de cabotaje pagarán el 15,5 por 100 de la tarifa.

b) Los barcos situados en zona II del puerto pagarán el 60 por 100 de la tarifa.

c) A los barcos que efectuen exclusivamente operaciones de avituallamiento y durante el tiempo de realización de las mismas, se les podrá aplicar una reducción de hasta el 25 por 100 en las cuantías que resulten de la aplicación de la tarifa incluyendo, en su caso, la reducción por operar en zona II. Esta reducción es incompatible con la fijada para la navegación de cabotaje en el apartado a).

d) A los barcos que efectúen exclusivamente operaciones de avituallamiento en fondeo, en zona II del puerto, las cuantías que figuran en la tabla baremo anterior, se aplicarán respectivamente a: Períodos completos de veinticuatro horas o fracciones superiores a doce horas y por la fracción de hasta doce horas.

e) La cuantía a aplicar a los barcos que entren en los puertos en arribada forzosa será la mitad de la que les corresponda por aplicación de la presente tarifa, siempre que no utilicen ninguno de los servicios industriales o comerciales del Organismo portuario o de particulares.

Quinta.–A los barcos que efectúen más de doce entradas en las aguas del puerto durante el año natural, se les aplicará las siguientes tarifas:

En las entradas de 13.ª a 24.ª: 85 por 100 de la tarifa de la regla cuarta.
En las entradas 25.ª a 40.ª: 70 por 100 de la tarifa de la regla cuarta.
En las entradas 41.ª y siguientes: 50 por 100 de la tarifa de la regla cuarta.

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

En las entradas 13.ª a 24.ª: 90 por 100 de la tarifa de la regla cuarta.
En las entradas 25.ª a 50.ª: 80 por 100 de la tarifa de la regla cuarta.

A partir de la entrada 51.ª: 70 por 100 de la tarifa de la regla 4.ª

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 de cómputo de entradas, se acumularán en cada puerto todas las entradas de los barcos de una misma línea regular o de un mismo armador, siempre que existan diversidad de armadores bajo la misma bandera.

Las tarifas reducidas de escala, 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.

Séptima.–La presente tarifa se devengará cuando el barco haya entrado en las aguas de cualquiera de las zonas del puerto. Las cantidades adeudadas serán exigibles en el momento en que se efectúe la liquidación.

Octava.–A los buques españoles procedentes de puerto nacional y con destino a puerto extranjero o procedentes de puerto extranjero con destino a puerto nacional, y que realicen carga o descarga de mercancías en el puerto, se les aplicará durante su estancia una tarifa semisuma de las de exterior y cabotaje.

Novena.–Los buques inactivos –o sea, aquéllos cuya dotación se limita al personal de vigilancia– abonarán la mitad de la tarifa que les hubiere correspondido por aplicación de la regla 4.ª, y podrá ser exigida por meses adelantados caso de superar un mes la estancia del buque. Con los buques inactivos en fondeo, en zona II del puerto, se podrá establecer un concierto para el abono de esta tarifa, con un límite mínimo de la tarifa completa de cabotaje. En todo caso, para aplicación de lo contenido en la presente regla será indispensable que previamente se haya formulado la correspondiente declaración al Director del puerto y que éste haya otorgado su conformidad.

Décima.–Los buques en construcción, a partir de su botadura, y los que están en reparación o desguace a flote abonarán la mitad de la tarifa que les corresponda por aplicación de la regla 4.ª En el caso de construcción o reparación, el tonelaje de arqueo bruto será el correspondiente al barco terminado; en el caso de desguace, el tonelaje de arqueo bruto será la mitad del de registro inicial. A los buques españoles en construcción y a los adquiridos por Empresas españolas en el extranjero para su desguace se les aplicará, cualquiera que sea su procedencia, la tarifa de cabotaje. Podrán establecerse conciertos para el abono de esta tarifa con buques extranjeros que efectúen reparaciones en muelles de servicio o de particulares, en función de la reparación a efectuar y del número de reparaciones anuales que realice el armador y con la tarifa de cabotaje como límite mínimo.

Undécima.–Los barcos destinados a tráfico interior, de bahía o local, remolcadores, dragas, aljibes, gánguiles, gabarras y artefactos análogos, pontones, mejilloneras, etc., con base en el puerto, abonarán la mitad de la tarifa general de navegación de cabotaje.

Duodécima.–A los barcos de pasajeros que realicen cruceros turísticos se les aplicarán las tarifas que figuran en la regla 4.ª, con una reducción del 30 por 100.

Decimotercera.–Todas las reducciones establecidas respecto de las cuantías de la tabla baremo de la regla 4.ª serán incompatibles con la consideración de un arqueo bruto distinto del máximo.

Tarifa G-2. Atraque

Primera.–La presente tarifa comprende el uso de las obras de atraque y elementos fijos de amarre y defensa, y será de aplicación en la cuantía y condiciones que se indican más adelante a todos los buques que utilicen las obras y elementos antes señalados, construidos total o parcialmente por la Administración portuaria o que estén afectados a la misma.

Segunda.–Son sujetos pasivos obligados al pago de esta tarifa los armadores o sus representantes o los consignatarios de los buques que utilicen los servicios citados en la regla anterior.

Tercera.–Las bases para la liquidación de esta tarifa serán: la eslora máxima del barco, la exigencia de profundidad de muelle y el tiempo de permanencia en el atraque.

En los casos en que por transportar el barco mercancías peligrosas sea preciso disponer unas zonas de seguridad a proa y/o popa, o cuando, por los dispositivos de carga/descarga del buque, se ocupen longitudes de atraque superiores a la eslora del buque, se considerará como base tarifaria la eslora máxima del barco incrementada en la longitud adicional ocupada.

Cuarta.–El barco pagará por cada metro de eslora o fracción, y durante el tiempo que permanezca atracado, las cantidades del cuadro siguiente:

Profundidad, P, del muelle en BMVE (metros)	Por período completo de 24 horas o fracción mayor de 12 horas	
	Puertos con marea ≤ 2,50 metros	Puertos con marea > 2,50 metros
$p < 4$	80,7	80,7
$4 \leqslant p < 6$	113,1	113,0
$6 \leqslant p < 8$	145,3	145,3
$8 \leqslant p < 10$	185,7	185,7
$10 = p$	242,3	242,3
$10 < p < 12$	242,3	290,7
$12 \leqslant p < 14$	323,0	387,6
$14 \leqslant p < 16$	423,9	508,7
$16 \leqslant p < 18$	545,1	654,1
$18 \leqslant p < 20$	694,5	833,3
$20 \leqslant p$	868,1	1.041,7

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

Quinta.–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.º a 24.º: 85 por 100 de la tarifa de la regla 3.ª
En los atraques 25.º a 40.º: 70 por 100 de la tarifa de la regla 3.ª
En los atraques 41.º y siguientes: 50 por 100 de la tarifa de la regla 3.ª

Sexta.–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 aplicables a sus barcos podrán ser:

En los atraques 13.º a 24.º: 90 por 100 de la tarifa de la regla 3.ª
En los atraques 25.º a 50.º: 80 por 100 de la tarifa de la regla 3.ª
A partir del atraque 51.º: 70 por 100 de la tarifa de la regla 3.ª

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, siempre que existan diversidad de armadores bajo la misma bandera.

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.

Los diferentes atraques realizados por un buque sin salir del puerto contarán a los efectos de esta regla y de la anterior como un solo atraque.

Séptima.–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.

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

Novena.–Si un barco realizare 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.

Si el consignatario o armador del buque solicitare atraque en muelle de profundidad superior a la exigida por el barco deberá abonar la tarifa correspondiente a la profundidad real del muelle solicitado.

Décima.–Los barcos abarloados a otro ya atracado de costado al muelle o a otros barcos abarloados pagarán una tarifa mitad de la que figura en la regla 3.ª, siempre y cuando su eslora sea igual o inferior a la del barco atracado al muelle o a la de los otros barcos abarloados a éste. Si aquélla fuere superior, pagará además el exceso de eslora con arreglo a la citada tarifa de la regla 3.ª

Undécima.–Los barcos atracados de punta a los muelles abonarán una tarifa igual al 50 por 100 de la establecida en la regla 3.ª Los barcos que amarren a boyas del servicio abonarán el 50 por 100 de la tarifa que abonarían atracados en muelles de cuatro metros de calado.

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

Decimotercera.–El barco que después de haber recibido orden de desatraque o de enmienda de atraque demore estas maniobras abonará, con independencia de las sanciones a que hubiere 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.

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

Decimoquinta.–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.

Tarifa G-3. Mercancías y pasajeros

Primera.–Comprende la presente tarifa 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 de liquidación de la tarifa G-3 serán: Para las mercancías, su clase y peso, y para los pasajeros, su número y modalidad de pasaje, y en ambos casos, la clase de navegación y tipo de operaciones.

Cuarta.–a) Esta tarifa será de aplicación, en las condiciones que se especifican a continuación, en los puertos que sean competencia de la Administración del Estado, ya sean gestionados directamente por los Organismos portuarios o por particulares en régimen de concesión o autorización, construidos o no por éstos.

b) La tarifa se aplicará a:

Los pasajeros que embarquen o desembarquen.

Las mercancías embarcadas, desembarcadas o transbordadas.

Las mercancías que entren y salgan por tierra en las zonas portuarias sin ser embarcadas.

c) La tarifa se devengará cuando se inicien las operaciones de paso de las mercancías y pasajeros por el puerto.

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	Categoría de pasajeros		
	Bloque III – Pesetas	Bloque II – Pesetas	Bloque I – Pesetas
Bahía o local	3,0	6,0	6,0
Cabotaje	29,6	88,7	296,0
Exterior	296,0	740,0	1.183,0

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

En el puerto de Algeciras se aplicarán estas tarifas con una reducción del 50 por 100 a los pasajeros que tengan por destino o procedencia el puerto de Tánger.

Se aplicará la tarifa del bloque I a los pasajeros de camarote de cualquier número de plazas ocupado por uno o dos pasajeros. Al resto de modalidades de pasaje en camarotes o cámaras o butacas de salón con reserva de plaza se les aplicará la tarifa del bloque II. Se aplicará el bloque III a pasajeros de cubierta.

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 consideración de tráfico de cabotaje 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 aplicará las tarifas que figuran en la regla quinta, con una reducción del 30 por 100.

En el caso de buques de crucero turístico, se podrán establecer, previamente a la llegada del buque, entre los armadores o sus representantes y el Organismo portuario, conciertos para la fijación del porcentaje, de pasajeros en tránsito del total de plazas ocupadas de cada bloque que define la regla 5.ª de esta tarifa, a los que será de aplicación las tarifas señaladas en esta regla. El límite inferior de estos conciertos será el 50 por 100 de las plazas ocupadas de cada bloque.

A los pasajeros que inicien o finalicen viaje les será de aplicación las tarifas señaladas en la presente regla.

Séptima.–Se consideran pasajeros en tránsito a los que entran y salen del puerto en el mismo buque y viaje en escala intermedia entre su puerto de origen y destino, pudiendo descender o no del buque.

En el caso de buques de pasaje a los que no sea de aplicación la condición de crucero turístico, los pasajeros en tránsito no abonarán la tarifa G-3. Los restantes abonarán las tarifas señaladas en la regla 5.ª de esta tarifa.

Octava.–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.

Novena.–La declaración del número de pasajeros correspondiente a cada bloque se realizará con arreglo al formato que establezca la dirección del puerto y se entregará en el momento de terminarse el embarque y con anterioridad al desembarque.

En el caso de inexactitud u ocultación en el número de pasajeros, clase de pasaje o 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.

Décima.–El Organismo portuario, cuando las circunstancias lo aconsejen, podrá establecer conciertos, 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.

Undécima.–Las cuantías de las tarifas aplicables a cada partida de mercancías serán, por tonelada métrica de peso bruto o fracción y en función del grupo a que pertenezcan, de acuerdo con el Repertorio de Clasificación de Mercancías vigente aprobado por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, las que figuran en la adjunta tabla baremo:

Grupo de mercancías	Cuantía de las tarifas en pesetas
Primero	27,7
Segundo	39,6
Tercero	59,4
Cuarto	87,2
Quinto	118,9
Sexto	158,5
Séptimo	198,1
Octavo	475,5

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

Al gas-oil y fuel-oil en régimen de cabotaje se le continuará aplicando la tarifa de 45,5 pesetas/tonelada.

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

A efectos de esta regla se entenderá como partida a las mercancías incluidas en cada línea de un mismo conocimiento de embarque.

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

Duodécima.–Dependiendo del tipo de operación que se realice en el puerto y de la clase de navegación, a las cuantías que figuran en la tabla baremo se les aplicará los coeficientes del siguiente cuadro:

Embarque	2,5
Desembarque	4,0
Tránsito marítimo	4,0
Transbordo	3,0
Tránsito terrestre	2,5

En el caso de embarque y/o desembarque, tránsito o transbordo realizado por buques en régimen de navegación local, se aplicará el coeficiente 0,5 a las cuantías que figuran en la tabla baremo.

Se entiende por tránsito marítimo la operación que se realiza con las mercancías que, descargadas de un barco al muelle, vuelven a ser embarcadas en barco distinto 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.

Se entiende por tránsito terrestre las entradas y salidas por vía terrestre en el puerto.

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 de ambos barcos durante las operaciones.

A las mercancías desembarcadas o embarcadas que hayan utilizado o vayan a utilizar en la totalidad de su transporte marítimo el régimen de cabotaje se les aplicará un coeficiente 1.

A la descarga de mercancías que hayan utilizado sólo en parte de su transporte marítimo el régimen de navegación de cabotaje, con un tránsito intermedio en un puerto dependiente de la Administración del Estado, se le aplicará un coeficiente 3.

A las mercancías en tránsito o transbordo que entren en el puerto en régimen de cabotaje y salgan en el de exterior o viceversa se les aplicará un coeficiente 2. Cuando entren y salgan en régimen de cabotaje se les aplicará coeficiente 1.

A las mercancías en tránsito terrestre con origen y destino nacional se les aplicará un coeficiente 1.

Decimotercera.–En la tarifa prevista en la regla duodécima para las operaciones de tránsito o transbordo corresponderá el 50 por 100 a la descarga y el otro 50 por 100 a la carga.

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

Decimoquinta.–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 ocasionen como consecuencia de dicha comprobación.

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

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

Decimoctava.–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 a la tabla baremo recogida en la regla undécima.

Decimonovena.–En el tráfico de régimen de tránsito internacional, es decir, cuando las mercancías procedentes de país extranjero vuelvan a salir con destino a otro país 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 duodécima para el abono de esta tarifa.

En el caso particular del tráfico de contenedores se podrá establecer, además, la simplificación de considerar a todas las mercancías en ellos transportadas como incluidas en el grupo de repertorio de mercancías que ponderadamente les corresponda y de un peso medio por unidad de carga. La consideración de un grupo igual o inferior al cuarto, de los establecidos en la regla undécima, 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.

Estos regímenes especiales deberán ser aprobados por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo para las Juntas de Puertos y, en todo caso, para todos los puertos, no podrán significar una reducción superior al 50 por 100 de la tarifa que correspondería abonar por la estricta aplicación de la tarifa contenida en la regla undécima.

Vigésima.–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 tránsito terrestre aplicada a la cantidad de tres 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).

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 primera.–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 correspondiente de entrada en puerto.

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. 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 segunda.–Para la liquidación de ésta 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 y destino, todo ello en la forma que determine la Autoridad portuaria.

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

En caso de ocultación de mercancías en la declaración o manifiesto, o 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 a todas las partidas del conocimiento o manifiesto de la que forme parte, además de la sanción que, en su caso, pudiere corresponder.

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 undécima y duodécima sin reducción. A estos efectos, no tendrá el carácter de mercancía el equipaje de camarote.

Vigésima sexta.–La tarifa aplicable al agua para abastecimiento de poblaciones, en régimen de cabotaje, será el 20 por 100 de la prevista en la regla undécima 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 y al mineral de hierro en el puerto de Almería será el 85 por 100 de la prevista en las reglas undécima y duodécima.

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.° y 5.° del repertorio de mercancías se abonará el tránsito internacional correspondiente al grupo 2.° de dicho repertorio.

Si los productos refinados de salida están incluidos en los grupos 2.° y 3.° del repertorio de mercancías se abonará el tránsito internacional correspondiente al grupo 1.° 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 quinta y vigésima octava.

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 balizacimiento, 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 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 pudiere 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 establecida 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.–Los buques bacaladeros que realicen por medios propios un principio de preparación industrial y que efectúen la descarga en muelles comerciales (no pesqueros) utilizando medios de descarga existentes para mercancías, pueden optar por el pago de las tarifas generales G-1, G-2 y G-3 en lugar de la tarifa G-4, en cuyo caso quedarán excluidos de las ventajas que establecen las reglas de aplicación de esta última tarifa. Si optan por el pago de la tarifa G-4, abonarán el 50 por 100 de la tarifa establecida en la regla quinta.

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, siempre que acrediten el pago de la tarifa G-4 o equivalente en otro puerto de descarga español; en caso contrario pagarán la tarifa completa.

Novena.–Los productos frescos de la pesca descargados 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.–Las tarifas aplicables 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 en el 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 carencia de 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, de acuerdo con las disponibilidades de atraque y las exigencias de la explotación portuaria. Transcurrido el plazo del mes de exención sin que hayan justificado ante la Dirección del puerto la causa de inactividad, devengarán a partir de dicho plazo las tarifas G-1 y G-2. Se presupondrá que concurre esta condición cuando a lo largo de un mes no haya habido movimientos comerciales en la lonja o centro de control del peso correspondiente.

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.

Decimoquinta.–El Organismo portuario está facultado para proceder a la comprobación del peso y clase de las especies y calidades de la pesca, siendo de cuenta del sujeto pasivo obligado al pago de la tarifa los gastos que se ocasionen como consecuencia de dicha comprobación.

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.

Se considera que en las instalaciones del Estado la tarifa de embarcaciones atracadas incluye la posibilidad de obtención, al menos, de los siguientes servicios:

1. Atraque en punta de la embarcación.
2. Sistema de amarre por el extremo opuesto al atraque.
3. Suministro de agua durante el horario laboral, sujeto al abono correspondiente, de acuerdo con las tarifas del puerto.
4. Existencia de recipientes para depositar basuras.
5. Vigilancia general de la zona.

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 o E-4 que pueda corresponderle. Las cantidades adecuadas 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 atracadas: 18 pesetas.
Embarcaciones fondeadas:

Con muerto o tren de fondeo: Sí. Zona I: 11,2 pesetas. Zona II: 5,6 pesetas.

Con muerto o tren de fondeo: No. Zona I: Siete pesetas. Zona II: 4,2 pesetas.

B) En instalaciones de concesionarios.

Instalación en zona I: Siete pesetas.
Instalación en zona II: 1,8 pesetas.

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 tuviere que

ser superado, el sujeto pasivo deberá 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 fuere requerido por el Organismo portuario, en cuyo caso se aplicará, en instalaciones propiedad del Estado, una bonificación del 20 por 100.

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 abandonar el puerto si así fuere 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) A las embarcaciones amarradas en instalaciones propias de concesiones de clubes o centros náuticos, corresponderá la tarifa del apartado B, siempre que el club náutico realice la gestión de cobro, abonando al Organismo portuario, mensualmente, el importe de la aplicación de las tarifas correspondientes a dicho período y presentando un parte con los datos precisos para que por el Organismo portuario se emitan los recibos correspondientes individualizados. En caso contrario les serán de aplicación las tarifas del apartado A). Dicho parte se ajustará al modelo que fije la Dirección del puerto.

b) Podrá concertar el concesionario el abono de las tarifas subrogándose en la obligación de los sujetos pasivos; la base del concierto se establecerá para cada temporada por el Organismo portuario con arreglo a los datos estadísticos disponibles, efectuándose mensualmente una liquidación global por el importe que corresponda a la ocupación, composición y porte de la flota que se haya concertado.

Décima.–Las embarcaciones que ocupen plazas en seco del Organismo portuario cuando están inactivas, devengarán la tarifa G-5 de embarcaciones atracadas, correspondiente al 25 por 100 de los días del período al que corresponde la liquidación, independientemente del número de días que navegue, y del abono de las tarifas E-2 o E-4 que corresponda por la ocupación de superficie o local.

Undécima.–A las embarcaciones que atraquen o fondeen en lugares con calado inferior a dos metros y superior 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 importe de la tarifa aplicable será independiente de las entradas, salidas o días de ausencia de la embarcación, mientras tenga asignado puesto de atraque.

La ausencia de la embarcación de su puesto de atraque sin abonar previamente la tarifa del día o días de ausencia determinará la pérdida del mismo.

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

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 y su capacidad o potencia de elevación.

Cuarta.–Los valores horarios de los distintos tipos de grúa son los contenidos en el cuadro siguiente:

Capacidad de elevación de las grúas	Valor de la hora – Pesetas
⩽ 3 toneladas	8.590
3-6 toneladas	11.656
⩽ 6 toneladas	13.495
⩽ 12 toneladas	20.240
⩽ 16 toneladas	26.990
⩾ 30 toneladas	41.705

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

Quinta.–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.

Sexta.–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.

Séptima.–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 ocasionarse durante la prestación de los servicios a que se refiere esta tarifa.

Octava.–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 los Organismos portuarios encargados del servicio, el cual podrá recusar a los operarios que no obedezcan sus órdenes.

Novena.–Será de cuenta y riesgo de los usuarios todas las operaciones relacionadas con 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 capacitado y con experiencia suficiente, 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 ocasionen al personal o bienes de la Junta, puerto autónomo o Comisión Administrativa, o a terceros, como consecuencia de operaciones dirigidas por él.

Décima.–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.

Undécima.–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.

Duodécima.–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 veinte horas para las grúas de potencia igual o inferior a 16 toneladas y de noventa horas para las de más de 16 toneladas de potencia. 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 veinte horas/grúa y mes.

Cuando, por las causas que fuere, el Organismo portuario no dispusiere 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 80 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 liquidación de esta tarifa serán la superficie ocupada y el tiempo de utilización. La franquicia máxima (período inicial exento del pago de la tarifa E-2) será de dos días. Los coeficientes de progresividad a aplicar serán los siguientes: Tercero, al décimo día «1»; undécimo, al trigésimo día «4»; trigésimo primero, al sexagésimo día «8», y más de sesenta días, «16». El ajuste del período de franquicia y coeficientes de progresividad a los valores fijados podrá realizarse de forma escalonada, debiendo alcanzarse los mismos el 1 de enero de 1990.

La cuantía mínima de la tarifa E-2 durante el año 1989 será de 1,60 pesetas por metro cuadrado y día, correspondiente a zona de almacenamiento descubierta más alejada de la línea de atraque.

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:

1.ª Zona de tránsito.
2.ª Zona de almacenamiento.

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

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 determine 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 las tarifas, en la cuantía establecida, no exime al usuario del servicio de su obligación de remover a su cargo la mercancía o elementos del lugar que se encuentren ocupando cuando, a juicio del Ingeniero Director, constituyan 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 quíntuplo 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 permanecieren 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 Servicios del Puerto.

Decimotercera.–La Junta, Puerto autónomo o Comisión administrativa podrá exigir fianza bastante para garantizar el pado de esta tarifa.

Decimocuarta.–Para las mercancias 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 interrumpiere, 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 aun 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 exceda del 75 por 100 y hasta la total liberación de la superficie ocupada. En todo caso, este último cuartil deberá contabilizarse siempre por partidas. Si la 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.

Decimoctava.–Por la Dirección General de Puertos y Costas se podrán modificar las 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, y, en su caso, a las disponibilidades de personal.

Séptima.–Los usuarios serán responsables de los desperfectos, averías y accidentes que se ocasionen 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 ocasionarse 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.

Duodécima.–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 establezcán 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 ocasionar 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 ocasionen al material.

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

ANEJO II

De acuerdo con lo establecido en el anejo II de la Orden de 14 de febrero de 1986:

a) La cuantía de la tarifa G-1 «Entrada y estancia de barcos», será la siguiente por cada 100 TRB o fracción, en el caso de buques en navegación de cabotaje situados en zona I de las aguas de los puertos.

Fecha de entrada en vigor	Duración de la estancia	Arqueo bruto de los barcos			
		Igual o inferior a 3.000 TRB	Superior a 3.000 e igual o inferior a 5.000 TRB	Superior a 5.000 e igual o inferior a 10.000 TRB	Superior a 10.000 TRB
1 enero de 1990	Períodos completos de veinticuatro horas o fracción superior a seis horas	230	255	280	306
	Por fracción de hasta seis horas ...	115	128	140	153
1 enero de 1991	Períodos completos de veinticuatro horas o fracción superior a seis horas ...	270	300	330	360
	Por fracción de hasta seis horas ...	135	150	165	180

b) En la tarifa G-2 «Atraque», a partir del 1 de enero de 1990 el cuadro de la regla cuarta será el siguiente:

Profundidad del muelle en B.M.V.E. (metros)	Por período completo de veinticuatro horas o fracción mayor de doce horas	
	Puertos con marea ≤ 2,50 metros	Puertos con marea > 2,50 metros
p < 4	95,0	95,0
4 ≤ p < 6	133,0	133,0
6 ≤ p < 8	171,0	171,0
8 ≤ p < 10	218,5	218,5
10 ≤ p	285,0	285,0
10 < p < 12	285,0	342,0
12 ≤ p < 14	380,0	456,0
14 ≤ p < 16	498,8	598,5
16 ≤ p < 18	641,2	769,5
18 ≤ p < 20	817,0	980,4
20 ≤ p	1.021,3	1.225,5

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

3548 *CORRECCION de errores del Real Decreto 84/1989, de 20 de enero, por el que se regula el Plan de Empleo Rural para 1989, en aplicación de lo dispuesto por la disposición final sexta de la Ley 37/1988, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 1989.*

Advertidos errores en el Real Decreto 84/1989, de 20 de enero, por el que se regula el Plan de Empleo Rural para 1989, en aplicación de lo dispuesto por la disposición final sexta de la Ley 37/1988, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1989, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 21, de 25 de enero, se transcriben a continuación las oportunas rectificaciones:

En la página 2062, primera columna, exposición de motivos, segundo párrafo, primera línea, donde dice: «..., en uso de la autoridad contenida ...», debe decir: «..., en uso de la autorización contenida ...».

En la página 2062, segunda columna, artículo 1.°, 3, segunda línea, donde dice: «... proyectos de inverión autónoma ...», debe decir: «... proyectos de inversión autónoma ...».

Artículo 1.° 4, segunda línea, donde dice: «... quedan afectados créditos destinados ...», debe decir: «... quedan afectados creditos, destinados ...».

Artículo 1.° 5, quinta y sexta líneas, donde dice: «... y 3.142,0 millones a Extremadura ...», debe decir: «... y 3.142,0 millones de pesetas a Extremadura ...».

En el anexo, Sección 21 –Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Servicio/Organismo 109– Instituto Nacional de Reforma y Desarrollo Agrario.

Comunidad Autónoma de Andalucía, donde dice: «89211090030 Ordenación y transformación de regadíos», debe decir: «89211090040 Ordenación y transformación de regadíos».

Comunidad Autónoma de Extremadura, donde dice: «89211090030 Ordenación y transformación de regadíos», debe decir: «89211090040 Ordenación y transformación de regadíos».

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

3549 *REAL DECRETO 146/1989, de 10 de febrero, por el que se deroga el Decreto 2714/1971, de 14 de octubre, y el Real Decreto 649/1978, de 2 de marzo, sobre la marca de calidad para las puertas planas de madera.*

Los cambios producidos en los sectores económicos a los que afecta la actual normativa sobre la calidad de las puertas planas desde la entrada en vigor del Decreto 2741/1971, así como nuestra incorporación a la Comunidad Económica Europea, aconsejan derogar el Decreto aludido, por el que se crea la marca de calidad de puertas planas de madera, así como la Orden que lo desarrolla.

En efecto, el citado Real Decreto establecía en su artículo 12 preferencias en las obras y adquisiciones que se realizasen con fondos públicos para las puertas planas de madera que ostentaran dicha marca de calidad, requisito actualmente incompatible con el derecho comunitario.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Industria y Energía y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 10 de febrero de 1989,

DISPONGO:

Artículo único.–Quedan derogados el Decreto 2714/1971, de 14 de octubre, por el que se crea la marca de calidad para las puertas planas de madera, el Real Decreto 649/1978, de 2 de marzo, que modifica la composición del Comité de Dirección de la marca de calidad de puertas planas de madera y las Ordenes del Ministerio de Industria de 16 de febrero de 1972, 30 de junio de 1972 y 10 de julio de 1978 que desarrollan el primero de los citados Decretos, así como todas las disposiciones dictadas en la materia.

Dado en Madrid a 10 de febrero de 1989.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Industria y Energía,
CLAUDIO ARANZADI MARTINEZ