

MINISTERIO DE LA GOBERNACION

ORDEN de 17 de enero de 1967 por la que se pone en ejecución el Plan de Inversiones del Fondo Nacional de Asistencia Social.

Ilustrísimo señor:

Aprobado en el Consejo de Ministros celebrado el día 13 de enero de 1967 el Plan de Inversiones del Fondo Nacional de Asistencia Social para el corriente ejercicio, según propuesta elevada al Gobierno por el correspondiente Patronato, procede ponerlo en ejecución, de conformidad con la facultad atribuida en el mismo a este Ministerio.

El Plan se refiere exclusivamente a la cantidad de la que puede disponer el Patronato para los fines atribuidos al Fondo por la Ley 45/1960, de 21 de junio, por la que se rige, crédito número 096.441 de la Sección octava del presupuesto de gastos, más el remanente que eventualmente se haya producido de ejercicios anteriores, puesto que la subvención complementaria a que se refiere el artículo 14 de la Ley 194/1965, de 21 de diciembre, por la que se aprobaron los Presupuestos Generales del Estado para el bienio 1966-67, tiene una finalidad específica.

En su virtud, este Ministerio ha tenido a bien disponer lo siguiente:

Se pone en ejecución el Plan de Inversiones del Fondo Nacional de Asistencia Social para el corriente ejercicio, cuidando de ello este Ministerio, sin perjuicio de las facultades que al de Hacienda atribuye el Decreto 2412/1960, de 29 de diciembre.

La cantidad presupuestada de la que puede disponerse a los efectos habituales se destinará a los siguientes conceptos:

«Destinar la totalidad de la dotación ordinaria del Fondo Nacional de Asistencia Social a continuar la ayuda que se viene prestando a niños y jóvenes subnormales de cuatro a veintitún años de edad mediante la concesión de asignaciones individuales para acogimiento en Centros directamente dependientes del Patronato Nacional de Asistencia Psiquiátrica o de las Diputaciones Provinciales u otros Centros debidamente reconocidos.»

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.
Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 17 de enero de 1967.

ALONSO VEGA

Ilmo. Sr. Director general de Beneficencia y Obras Sociales.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

ORDEN de 23 de diciembre de 1966 sobre aplicación en los puertos de las nuevas tarifas por servicios específicos.

Ilustrísimo señor:

En cumplimiento de lo establecido en la Ley 1/1966, de 28 de enero, sobre régimen financiero de los puertos españoles, es preciso proceder a la implantación de unas nuevas tarifas portuarias cuyo régimen, aplicación y cuantías cumplan los objetivos fijados en la citada Ley y permitan a nuestros puertos el logro de un coeficiente óptimo de explotación que les permita desempeñar eficazmente su misión dentro del marco estructural de la economía española.

Cumplidos los trámites previstos y vistos los informes de los Ministerios de Hacienda y Comercio (Subsecretaría de la Marina Mercante, oído el Consejo Superior de Cámaras) y Organización Sindical, previa conformidad del Consejo de Ministros en su reunión del día 22 de diciembre de 1966,

Este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Artículo 1.º Se aprueban las bases y cuantías de las tarifas por servicios específicos E-1, E-2, E-3, E-4, E-5 y E-6 establecidas en la Ley 1/1966, sobre régimen financiero de los puertos.

Dichas bases y cuantías serán publicadas en el «Boletín Oficial» de la provincia a que corresponda cada puerto.

Art. 2.º La entrada en vigor de estas tarifas será la de su publicación por cada uno de los Organismos portuarios en su respectivo «Boletín Oficial» de la provincia, lo que deberá efectuarse en un plazo máximo de quince días a partir de la publicación de la presente Orden en el «Boletín Oficial del Estado».

La fecha de la publicación de estas tarifas en el «Boletín Oficial» de las provincias respectivas se hará pública por la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas en el «Boletín Oficial del Estado».

Art. 3.º Por la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas se dictarán las disposiciones y aclaraciones complementarias que puedan ser necesarias para la aplicación de las nuevas tarifas portuarias.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.
Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 23 de diciembre de 1966.

SILVA

Ilmo. Sr. Director general de Puertos y Señales Marítimas.

ORDEN de 23 de diciembre de 1966 sobre aplicación de las nuevas tarifas por Servicios Generales en los Puertos.

Ilustrísimo señor:

La Ley 1/1966, de 28 de enero, sobre Régimen Financiero de los Puertos Españoles, que fija las directrices para una eficaz gestión económico-financiera de la explotación portuaria, establece la necesidad de proceder a la redacción de unas nuevas tarifas y determina que el régimen, aplicación y cuantía de las mismas, tanto por los servicios generales como por los específicos, sean calculados de acuerdo con los objetivos que se señalan en el artículo tercero de la mencionada Ley y que alcancen en cada puerto sus niveles definitivos por etapas progresivas, no más tarde del uno de enero de mil novecientos setenta y tres.

Dado que hasta el momento presente las tarifas por servicios generales han regido con cuantías idénticas en todos los puertos españoles, es necesario el establecimiento de las nuevas tarifas en forma escalonada, agrupando previamente nuestros puertos, según el grado de analogía de sus respectivas situaciones económico-financieras.

Por otra parte, la diversidad de los resultados obtenidos en los estudios económico-financieros previos, realizados por los Servicios dependientes de la Dirección General de Puertos y que han servido de base a las tarifas que ahora se proponen, hace aconsejable alcanzar de una forma paulatina los objetivos propuestos.

Cumplidos los trámites previstos y vistos los informes de los Ministerios de Hacienda y Comercio (Subsecretaría de la Marina Mercante, oído el Consejo Superior de Cámaras) y Organización Sindical, previa conformidad del Consejo de Ministros en su reunión del día veintidós de diciembre de mil novecientos sesenta y seis,

Este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Artículo 1.º Las tarifas por Servicios Generales G-1, G-2, G-3, G-5 y la tarifa especial, establecidas en la Ley 1/66 sobre Régimen Financiero de los Puertos, se regirán por las bases y cuantías fijadas en los anejos primero y segundo de la presente Orden.

Art. 2.º La entrada en vigor de estas tarifas, excluidos los productos petrolíferos comprendidos en la tarifa G-3, se realizará escalonadamente en las siguientes fechas:

2.1. En 1 de enero de 1968:

El cien por cien de las cuantías establecidas en el anejo número 2.

2.2. En 1 de mayo de 1967:

a) El noventa por ciento de las cuantías establecidas en dicho anejo número 2 para los puertos de: Algeciras, Alicante, Almería, Avilés, Bilbao, Cartagena, Castellón, Huelva, La Co-

ruña, La Luz y Las Palmas, Málaga, Palma de Mallorca, Pasajes, Santa Cruz de Tenerife, Santander, Tarragona, Valencia, Vigo, Pontevedra, Villagarcía de Arosa, puertos dependientes de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos y de la Junta Central de Puertos

b) El noventa y dos por ciento de las cuantías establecidas en el anejo número 2 en el puerto de Barcelona.

c) El ochenta y tres por cien de las cuantías establecidas en el anejo número 2 en los puertos de: El Ferrol, Gijón, San Esteban y Sevilla.

d) El noventa por ciento de las cuantías establecidas en el anejo número 2 de las tarifas G-1, G-2, de las de pasajeros de la G-3, G-5 y especial, y el ochenta y tres por ciento de las cuantías establecidas en el anejo número 2 para las mercancías por la tarifa G-3 en los puertos de: Cádiz y Puerto de Santa María.

2.3. A la publicación de la presente Orden:

El ochenta por ciento de las cuantías establecidas en el anejo número 2 para los puertos citados en los anteriores apartados a) y b)

El sesenta y seis por ciento de las cuantías establecidas en el anejo número 2 para los puertos citados en el apartado c)

El ochenta por ciento de las tarifas G-1 G-2, de las de pasajeros de la G-3, G-5 especial, y el sesenta y seis por ciento de las cuantías establecidas en el anejo número 2 para las mercancías por la tarifa G-3 en los puertos de Cádiz y Puerto de Santa María.

El cien por cien de la cuantía de la tarifa G-3, correspondiente a productos petrolíferos, incluida en el anejo número 2.

Art. 3.º En lo que se refiere a los puertos de Ceuta y Melilla y haciendo uso de la disposición adicional 3.ª de la Ley de Régimen Financiero de los Puertos Españoles, sus tarifas serán el cien por cien de las cuantías establecidas en el anejo número 2 de esta Orden desde el momento de su publicación.

Art. 4.º La tarifa de la pesca será objeto de regulación ulterior y se mantendrá provisionalmente en las bases y cuantías actuales, equivalente al dos cero ocho por ciento (2,08 %) del valor de la pesca desembarcada, comprendida en dicho porcentaje la tasa del Decreto 168/1960, de 4 de febrero.

Art. 5.º Por la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas se dictarán las disposiciones y aclaraciones complementarias que puedan ser necesarias para la aplicación de las nuevas tarifas portuarias

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 23 de diciembre de 1966.

SILVA

Ilmo. Sr. Director general de Puertos y Señales Marítimas.

ANEJO NUMERO 1

ARTICULADO GENERAL DE TARIFAS

Reglas generales de aplicación y definiciones

I.—Aguas del puerto

Es el área más o menos apta para fondeo, varadas u otras operaciones comerciales y cuyas condiciones naturales están o no afectadas por obras o instalaciones construidas parcial o totalmente por el Estado.

Se subdivide en una Zona I, estrictamente portuaria, y una Zona II aneja. (La delimitación de estas zonas figura en el anejo número 2.)

II.—Navegación interior, de bahía o local

Es la que se efectúa entre dos puntos de las aguas de un mismo puerto.

III.—Navegación de cabotaje

Es la legalmente definida así en las disposiciones vigentes.

IV.—Navegación exterior

Cualquier navegación que no sea de bahía, local o cabotaje.

V.—Tonelaje de registro bruto (T. R. B.)

Es el 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 construcción, y, a falta de todo ello, del arqueo que practique la Comandancia de Marina.

VI.—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 construcción, y, a falta de todo ello, la que resulte de la medición que la Dirección del Puerto practique directamente.

VII.—Exenciones y bonificaciones

Con arreglo al artículo 13 de la Ley de Régimen Financiero no se concederán bonificaciones ni exenciones en el pago de estas tarifas, salvo en los casos siguientes:

1.º Buques de guerra y aeronaves militares, nacionales y extranjeros en régimen de reciprocidad, siempre que no realicen operaciones comerciales.

Las exenciones alcanzarán a los servicios gravados por las tarifas G-3 y G-5 solamente cuando se trate del tránsito de tropas y efectos con destino a dichos buques y aeronaves.

2.º Las embarcaciones del Ministerio de Hacienda dedicadas a represión del contrabando y las de Sanidad Marítima.

3.º El material de las Juntas de Obras y Comisiones Administrativas de puertos de la Subsecretaría de la Marina Mercante y del Servicio de Búsqueda y Salvamento.

VIII.—Prestación de servicios específicos fuera de hora normal

La prestación de servicios específicos en días festivos o fuera de la jornada normal en los laborables, quedará supeditada a la posibilidad y conveniencia de su realización, a juicio del Ingeniero Director del Puerto.

IX.—Morosos

No se prestarán servicios específicos a quienes estén sometidos a la vía de apremio, por ser deudores de la Junta de Obras del Puerto, Comisión Administrativa.

X.—Liquidaciones

Todas las liquidaciones de estas tarifas se redondearán por exceso hasta alcanzar el número entero de pesetas más próximo.

XI.—Adicionales

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

Todo peticionario de servicios acepta conocer los Reglamentos y disposiciones del puerto.

En el importe total de la tarifa está incluida la tasa del cuatro por ciento del Decreto 168/1960, de 4 de febrero.

Tarifa G-1

ENTRADA Y ESTANCIA DE BARCOS

1.º La presente tarifa comprende la utilización de las instalaciones de señales marítimas y balizamiento, canales de acceso, esclusas y puentes móviles, obras de abrigo y zona de fondeo, y será de aplicación en la cuantía y condiciones que se indican más adelante a todos los barcos que entre en las aguas del puerto de, construido por el Estado, totalmente o parcialmente, o sea propiedad del mismo.

2.º Son sujetos pasivos obligados al pago de esta tarifa los armadores y los consignatarios de los barcos que utilicen los servicios indicados en el artículo anterior.

3.º Las bases para la liquidación de esta tarifa serán: el tonelaje de registro bruto (T. R. B.) del barco y el tiempo de estancia del mismo en el puerto.

4.º La cuantía de la tarifa será la siguiente:

El barco pagará por cada cien toneladas de registro bruto o fracción y por cada veinticuatro horas de estancia o fracción, las cantidades siguientes:

Para barcos de hasta 2.000 T. R. B., el 90 por 100 de las cantidades que aparecen en la tabla baremo.

Para barcos comprendidos entre más de 2.000 y 7.000 T. R. B., las cantidades que aparecen en la tabla baremo.

Para barcos que excedan de 7.000 T. R. B., el 110 por 100 de las cantidades que aparecen en el cuadro que figura en la tabla baremo.

Tabla baremo

	Clases de navegación	
	Cabotaje	Exterior
Zona I	0,50 A	1,00 A
Zona II	0,30 A	0,60 A

A los barcos que permanezcan menos de seis horas en las aguas del puerto se les aplicará una tarifa de cuantía mitad que la anterior.

Los buques que hayan solicitado atraque a los muelles de la Junta de Obras, Comisión Administrativa, para realizar operaciones con pasajeros o mercancías y no se les haya podido conceder por causas que estime imputables a ella misma, no estarán sujetos al abono de esta tarifa en tanto no se les autorice dicho atraque, siempre que cumplan las instrucciones que reciban de la Dirección del Puerto y que no efectúen operaciones de ninguna clase mientras permanezcan en esta situación de espera.

5.º 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 la entrada 13 a la 24: 85/100 de la tarifa del artículo cuarto.

En la entrada 25 y siguientes: 70/100 de la tarifa del artículo cuarto.

6.º Cuando el número de escalas anuales prevista para un mismo barco sea superior a cincuenta, se podrá establecer un concierto para el abono de esta tarifa, cuyo importe no será inferior al 60 por 100 del que les correspondería por la aplicación de la tarifa del artículo cuarto. El importe de este concierto se abonará por adelantado y por años naturales y en ningún caso se reintegrarán las cantidades que pudieran ser sobrantes por no haberse efectuado la totalidad de las escalas previstas.

7.º La presente tarifa se devengará cuando el barco haya entrado en las aguas del puerto. Las cantidades adeudadas serán exigibles en el momento en que sean liquidadas.

8.º Los buques inactivos —o sea aquellos cuya dotación se limita al personal de vigilancia— y los en construcción, reparación y desguace pagarán mensualmente por adelantado quince veces el importe diario que por aplicación de la tarifa general de navegación de cabotaje correspondería.

En los barcos en construcción y reparación el T. R. B. a considerar será el correspondiente al barco terminado o reparado; en el caso de desguace el T. R. B. será el del barco antes de empezar el desguace. Será condición indispensable para que esta tarifa sea de aplicación a un barco que previamente se haya formulado la correspondiente declaración al Ingeniero Director del puerto y que éste haya otorgado su conformidad.

9.º Los barcos destinados a tráfico interior, remolcadores con base en el puerto, dragas, aljibes, gánguiles, gabarras y artefactos análogos, pontones, mejilloneras, etc., abonarán mensualmente diez veces el importe diario que por aplicación de la tarifa general de navegación de cabotaje correspondería.

10. Los barcos que estén en varaderos o diques o en reparación o construcción a flote adosados a muelles de armamento pertenecientes a Empresas de reparación y abonen las tarifas correspondientes a estos servicios no abonarán la presente tarifa G-1 durante el tiempo que permanezcan en esta situación.

11. Están exentos del pago de esta tarifa únicamente: a) Los buques de guerra y aeronaves militares, nacionales y extranjeros en régimen de reciprocidad, siempre que no realicen operaciones comerciales. b) Las embarcaciones del Ministerio de Hacienda dedicadas a represión del contrabando y las de Sanidad Marítima. c) El material de las Juntas de Obras y Comisiones Administrativas de Puertos, de la Subsecretaría de la Marina Mercante y del Servicio de Búsqueda y Salvamento.

12. No están sujetos al abono de esta tarifa los buques que abonen las tarifas G-4 o especial y que cumplan las condiciones que en las Reglas de Aplicación de dichas tarifas se especifica.

13. El abono de la tarifa G-2 no exime en ningún caso al barco del abono de la G-1.

Tarifa G-2

ATRAQUE

1.º Esta tarifa comprende la utilización 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 barcos que utilicen las obras y elementos antes señalados que hayan sido construídos total o parcialmente por el Estado o sean propiedad del mismo.

2.º Son sujetos pasivos obligados al pago de esta tarifa los armadores y los consignatarios de los barcos que utilicen los servicios citados en el artículo anterior.

3.º Las bases para la liquidación de la presente tarifa serán: la eslora máxima del barco, la exigencia de profundidad del muelle exigida por el calado del barco y el tiempo de permanencia en el atraque.

El barco pagará por cada metro lineal de eslora o fracción y día natural o fracción que permanezca atracado, las siguientes cantidades:

(El cuadro de cada puerto con las cuantías de esta tarifa figura en el anejo número 2.)

4.º Esta tarifa se devengará cuando el barco haya atracado al muelle. Las cantidades adeudadas serán exigibles en el momento en que sean liquidadas.

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

6.º Si un buque realizase distintos atraques en el mismo día natural, se considerarán como una operación única, aplicándose la tarifa que resulte más elevada entre las correspondientes a los muelles en que estuvo atracado.

7.º A los barcos que permanezcan atracados a los muelles menos de seis horas, se les aplicará una tarifa de cuantía mitad de la fijada en el artículo tercero.

8.º Los barcos abarloados a otro ya atracado de costado al muelle pagarán una tarifa mitad de la del artículo tercero, siempre y cuando su eslora sea igual o inferior a la del barco atracado al muelle. Si fuese superior pagará además el exceso de eslora con arreglo a la citada tarifa del artículo tercero.

9.º Los barcos atracados de punta a los muelles abonarán una tarifa igual a la de los barcos abarloados.

10. Si algún buque hiciera operaciones con lentitud injustificada, a juicio del Ingeniero Director, se le fijará un plazo para terminar aquéllas, transcurrido el cual queda obligado a desatracar; en caso de no hacerlo así queda incurso en la penalidad que se fija en el artículo siguiente.

11. El barco que demore la maniobra de desatraque o de enmienda de atraque después de haber recibido órdenes de hacerlo abonará por hora de demora o fracción las siguientes cantidades:

Cada una de las dos primeras horas: Importe de la tarifa diaria del artículo tercero.

Cada una de las horas restantes: Cinco veces el importe de la tarifa diaria del artículo tercero.

12. Si por cualquier circunstancia se diera el caso de que un barco atracara sin autorización, pagará una tarifa igual a la fijada en el artículo anterior, sin que ello le exima de la obligación de desatracar en cuanto así le sea ordenado, y si no lo hiciera pagará una tarifa triple de aquélla.

Cuando se haya concedido y reservado el atraque a un buque para una hora determinada, a solicitud del mismo, y el atraque se realice con retraso, el buque abonará una tarifa que será la correspondiente según el artículo tercero multiplicada por un coeficiente igual a $(1 + h/12)$, siendo h el retraso en horas.

13. Los barcos dedicados al 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 del artículo tercero les corresponda.

14. Están exentos del pago de esta tarifa únicamente:

a) Los buques de guerra y aeronaves militares nacionales y extranjeros en régimen de reciprocidad, siempre que no realicen operaciones comerciales;

- b) Las embarcaciones del Ministerio de Hacienda dedicadas a represión de contrabando y las de Sanidad Marítima;
- c) El material de las Juntas de Obras y Comisiones Administrativas de Puertos, de la Subsecretaría de la Marina Mercante y del Servicio de Búsqueda y Salvamento

15. No están sujetos al pago de esta tarifa los buques que abonen las tarifas G-4 o Especial y que cumplan las condiciones que en las reglas de aplicación de las citadas tarifas se especifiquen.

Tarifa G-3

EMBARQUE, DESEMBARQUE Y TRANSBORDO

1.º Esta tarifa comprende la utilización de las estaciones marítimas, zonas de manipulación y dársenas, con sus servicios generales de policía.

2.º Son sujetos pasivos obligados al pago de esta tarifa las personas naturales o jurídicas que efectúen la operación, o sea, los armadores o los consignatarios que utilicen los respectivos servicios.

3.º 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.

4.º Esta tarifa se devengará cuando se inicien las operaciones de embarque, desembarque y transbordo 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 en los puertos total o parcialmente construidos por el Estado, o sean propiedad del mismo y en los muelles o instalaciones construidas 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 sean liquidadas.

5.º La cuantía de la tarifa de pasajeros será la siguiente:

Clase de navegación	Cubierta y 3.ª — Pesetas	Turista y 2.ª — Pesetas	Lujo, preferente y 1.ª — Pesetas
Bahía o local	C	C	C
Cabotaje	D	3 D	10 D
Navegación exterior	10 D	25 D	40 D

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

6.º No se aplicará la tarifa anterior a los pasajeros en tránsito, entendiéndose por tales los que durante la misma escala desembarquen y vuelvan a embarcar en el mismo puerto, continuando viaje.

7.º El abono de esta tarifa dará derecho a embarcar o desembarcar, libre del pago de la tarifa de mercancías, el equipaje de camarote.

El resto del equipaje pagará la tarifa correspondiente como mercancías.

8.º En el caso de inexactitud u ocultación en el número de pasajeros, clase de pasaje a puerto de origen o destino se pagará una tarifa doble de los tipos señalados en el artículo quinto por la totalidad de la partida mal declarada o no declarada.

9.º La Junta de Obras, Comisión Administrativa, cuando las circunstancias lo aconsejen, podrá establecer conciertos para el cobro de la tarifa correspondiente a pasajeros en régimen de navegación de bahía o local por períodos anuales, no pudiendo ser el importe inferior al 60 por 100 del que correspondería por la tarifa general del artículo quinto aplicada al tráfico previsto.

Este concierto se pagará por adelantado sin derecho a devolución total o parcial.

10. En todos los casos de transporte de licenciados del Ejército en buques de compañías particulares, éstas abonarán, con arreglo a la Orden de la Presidencia del Gobierno de 3 de agosto de 1964, la tarifa correspondiente del artículo quinto sobre la capacidad total del buque con independencia del número real de personas transportadas.

11. Las cuantías de la tarifa aplicable a las mercancías serán por tonelada métrica de peso bruto o fracción las siguientes:

Grupo de mercancías	Clase de navegación			
	Local o de bahía Embarque y/o desembarque — Pesetas	Cabotaje, embarque o desembarque — Pesetas	Navegación exterior	
			Embarque — Pesetas	Desembarque — Pesetas
1.º	0,3 E	0,7 E	1,2 E	1,6 E
2.º	0,5 E	E	1,8 E	2,2 E
3.º	0,7 E	1,5 E	2,7 E	3,3 E
4.º	E	2,2 E	4 E	4,9 E
5.º	1,5 E	3 E	5,4 E	6,6 E
6.º	2 E	4 E	7,2 E	8,8 E
7.º	2,5 E	5 E	9 E	11 E
8.º Piezas o bultos de más de 50 toneladas métricas	6 E	12 E	22,5 E	27,5 E

(El cuadro con las cuantías para cada puerto de la tarifa de productos petrolíferos figura en el anejo número 2.)

12. Para la determinación de la clase de navegación a aplicar en caso de desembarque, embarque o transbordo se tomará en consideración el puerto de origen en que fué embarcada la mercancía por primera vez o el puerto final de destino, según proceda.

13. Cuando un bulto contenga mercancías de diferentes clases, se pagará en su totalidad por el derecho que corresponda a la mercancía contenida de mayor tarifa; salvo que aquéllas puedan clasificarse con las pruebas que presenten los interesados, en cuyo caso se abonará cada mercancía con arreglo a la partida correspondiente.

14. La Junta de Obras, Comisión Administrativa, estará facultada para proceder a la comprobación del peso y clase de las mercancías, siendo de cuenta de la persona natural o jurídica obligada al pago de la tarifa los gastos que se ocasionen como consecuencia de dicha comprobación.

15. Las mercancías transbordadas directamente de buque a buque, sin pasar por los muelles, pagarán únicamente el 75 por 100 del importe de la tarifa del artículo 11 que les corresponda, sea cual fuese la forma de realizar el transbordo.

El desembarque a muelles o tierra y el embarque desde muelles 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 el artículo 11.

16. Las mercancías desembarcadas en depósito flotante o pontón y que posteriormente se reembarquen en otro buque abonarán a la descarga la tarifa señalada en el artículo 11 y a la carga una tarifa cuya cuantía será un 25 por 100 de la establecida en el citado artículo 11.

17. Las mercancías descargadas de barco a muelle y que vuelvan a ser embarcadas en buque distinto sin salir del puerto pagarán a la descarga la tarifa señalada en el artículo 11 y a la carga una tarifa de cuantía igual al 50 por 100 de la citada del artículo 11, siempre que hayan sido declaradas en régimen de transbordo desde el origen.

18. Cuando las mercancías desembarcadas por razón de estiba, avería, calado o incendio sean reembarcadas en el mismo buque y en la misma escala, abonarán solamente la tarifa del artículo 11 en la descarga, sin abonar cantidad alguna por la carga.

19. Las mercancías llegadas por vía terrestre y que por cualquier causa vuelvan a salir en la misma forma abonarán a la carga la tarifa del artículo 11 (según su procedencia nacional o extranjera).

20. Las mercancías y combustibles embarcados para el avituallamiento del propio buque no están sujetas al abono de la tarifa.

21. Para la liquidación de esta tarifa deberá presentarse por el sujeto pasivo obligado al pago, antes de empezar la descarga o carga, una declaración o manifiesto de carga de la totalidad de las mercancías transportadas o a transportar, indicando el

número de bultos, la clase y peso de las mercancías y el puerto de origen o destino.

22. Las tarifas a aplicar a las mercancías serán dobles de las señaladas en los artículos anteriores en los siguientes casos:

- a) Ocultación de mercancías en la declaración o manifiesto.
- b) Inexactitud, falseando clases de mercancías, procedencia o destino de las mismas o disminuyendo sus pesos en más de un 10 por 100.
- c) Retraso en la presentación de la declaración o manifiesto.

23. No será de aplicación esta tarifa G-3 a la pesca y sus productos que tributen por la tarifa G-4, ni a los pasajeros de los barcos incluidos en la tarifa especial.

24. Las mercancías cargadas o descargadas por muelles o instalaciones de cualquier clase construidos por particulares en régimen de concesiones en la Zona I abonarán las mismas tarifas anteriormente indicadas. En la Zona II abonarán unas tarifas, cuya cuantía será en cada caso el 80 por 100 de las señaladas para la Zona I, salvo lo que se haya dispuesto en las cláusulas de las concesiones, pero nunca abonarán menos del 30 por 100.

25. Los servicios gravados por la tarifa G-3 estarán exentos del pago de la misma solamente cuando se trate del tránsito de tropas y efectos con destino a buques de guerra y aeronaves militares nacionales y extranjeros en régimen de reciprocidad.

Tarifa G-5

VEHÍCULOS INDUSTRIALES

1.º La presente tarifa comprende la utilización de zonas portuarias por vehículos industriales con medios propios de manipulación de mercancías.

2.º Son sujetos pasivos obligados al pago de esta tarifa los propietarios de los vehículos o la persona natural o jurídica que realice la operación.

3.º Las bases para la liquidación de esta tarifa serán: La capacidad del vehículo y el tiempo de estancia en la zona portuaria.

4.º Esta tarifa se devengará cuando se utilice la zona portuaria por vehículos industriales. Las cantidades adeudadas serán exigibles en el momento en que sean liquidadas.

5.º Los diferentes vehículos abonarán por cada día natural o fracción de permanencia en la zona portuaria las siguientes cantidades:

Tractores con o sin remolques, carretillas de más de 3,5 toneladas métricas, palas cargadoras y todos los vehículos industriales no especificados en el otro apartado: 2 F pesetas.

Carretillas de hasta 3,5 toneladas métricas y grúas automóbiles sobre neumáticos de hasta 3,5 toneladas métricas: F pesetas.

6.º La autorización para el uso de vehículos industriales con medios propios de manipulación, de propiedad de particulares estará condicionada a los cupos y necesidades del parque establecido.

7.º La presente tarifa no comprende la ocupación de superficie para el depósito de vehículos.

Tarifa especial

EMBARCACIONES DEPORTIVAS Y CRUCEROS TURÍSTICOS

1.º La presente tarifa comprende los servicios generales prestados a los yates de recreo, embarcaciones deportivas y cruceros turísticos.

Para que un barco de pasajeros pueda considerarse que está realizando un crucero turístico deberá estar fletado con este carácter y no realizar operaciones comerciales en el puerto considerado. Si realizara operaciones comerciales, perderá el derecho de ser liquidado por esta tarifa y le serán de aplicación las tarifas G-1, G-2 y G-3.

2.º Son sujetos pasivos obligados al pago de esta tarifa el propietario del yate o embarcación deportiva o el fletador, en el caso de cruceros turísticos.

3.º Las bases para la liquidación de esta tarifa serán: El tonelaje de registro bruto del barco (T. R. B.) y el número de pasajeros.

4.º Esta tarifa se devengará cuando el barco haya entrado en el puerto. Las cantidades adeudadas serán exigibles en el momento en que sean liquidadas.

5.º Las embarcaciones deportivas y yates de recreo pagarán las siguientes cantidades:

- a) De tres toneladas de registro bruto o inferiores 50 pesetas por mes natural o fracción

	Fondeado	Atracado
	Pesetas	Pesetas

- b) De más de tres toneladas de registro bruto, por cada 10 T. R. B. o fracción y por cada día natural o fracción J 1,5 J

6.º Los buques que realicen cruceros turísticos pagarán las siguientes cantidades:

	Fondeado	Atracado
	Pesetas	Pesetas

- a) Por cada 100 T. R. B. o fracción y día natural de estancia o fracción 0,50 A 0,75 A

	Pesetas	
--	---------	--

- b) Por cada pasajero que figura en la lista:

En clase especial o lujo	2 D
En las demás clases	D

7.º Las embarcaciones que realicen excursiones turísticas o que transporten pasajeros dentro del mismo puerto, bahía o ría pagarán la siguiente tarifa:

Por cada pasajero y viaje, sin distinción de clase de pasaje: 1,50 pesetas.

Es condición indispensable para tener derecho a la aplicación de esta tarifa que el pasajero embarque y desembarque en el mismo lugar del puerto sin haberlo hecho, con carácter definitivo, en ningún otro.

8.º El abono de la tarifa del artículo quinto se hará:

- a) Para embarcaciones de paso en el puerto, antes de su salida o quinceenalmente, si su estancia sobrepasa dicho período.
- b) Para embarcaciones con base en el puerto, mensualmente.

9.º Para el caso de embarcaciones con base en el puerto, los sujetos pasivos obligados al pago podrán concertar con el correspondiente Organismo portuario el abono de la tarifa del artículo quinto o séptimo por trimestres o años. El abono de estos conciertos deberá hacerse siempre por adelantado, salvo que se realice el pago a través de un Club Náutico que tenga depositada fianza suficiente, a juicio del Ingeniero Director del puerto.

El abono de esta tarifa no releva de la obligación de desatraque el barco, sea cual fuere su clase, cambiarlo de lugar de amarre o incluso fondearlo en otro sitio, si así fuese ordenado, por estimarlo necesario la autoridad competente.

10. El retraso en cumplimentar cualquier orden de las autoridades competentes relativa a atraques, desatraques, amarras, fondeos o salidas de la dársena dará lugar:

- a) Para las embarcaciones deportivas y yates de recreo, a la aplicación de una tarifa cuyo importe será el resultado de multiplicar la cantidad mensual que correspondería pagar a la embarcación con arreglo a los tipos del artículo quinto por el número de horas o fracción de demora.
- b) Para los barcos en crucero turístico, a la pérdida del derecho de aplicación de esta tarifa, quedando incursos en el abono de las tarifas G-1, G-2 y G-3, en las condiciones que les sean de aplicación.

Repertorio de mercancías para aplicación de la tarifa G-3

GRUPO NÚMERO 1

Productos de cantera y escorias

Arcillas.
Arenas.
Cantos rodados.
Escorias.
Gravas.
Piedra en bruto.
Tierras.
Yeso en piedra.

Materiales de construcción

Adoquines.
Asfalto natural.
Cal de todas clases.
Cemento.
Ladrillos.
Piedra desbastada en bloques.
Teja ordinaria y plana.
Tierra refractaria.
Yeso.
Yeso molido.

Combustibles

Carbón mineral.
Carbón vegetal.
Cock.
Turba molida.
Leña.

Minerales

Barita o sulfato de bario a granel.
Bentonita.
Carbonato de cal natural, en piedra y polvo.
Carbonato cálcico magnésico.
Fosfatos naturales de cal.
Mineral barita o sulfato bario.
Minerales de hierro.
Piritas de hierro.
Piritas (ley cobre inferior 1 por 100).
Pirita tostada.

Maderas

Apeos para minas.
Madera de eucalipto en rollo para fabricación de pastas.
Madera de pino del país en rollo.

Alimentación y bebidas

Agua.
Hielo.
Sal común.

Productos industriales en general

Cemento de cobre.
Cera alúmina sombra.
Clinker.

GRUPO NÚMERO 2

Materiales de construcción

Asfalto en baldosas y polvo.
Azulejos.
Baldosas.
Barro ordinario.
Cañizo.
Cemento moldeado.
Escayola.
Jaspe en bruto.
Ladrillos finos y refractarios.
Mármol en bruto.
Mosaicos.
Piedra artificial.
Piedra de construcción, labrada.
Pizarra natural.
Tierra de vino.
Tubos de barro.

Minerales

Arcillas detergentes.
Asperón.
Arena de circonio.
Arena de rutilo.
Blenda.
Caolín en bruto.
Creta.
Espato-flúor (ley inferior 70 por 100).
Jaboncillo mineral en bruto.
Oxido rojo para pintar.
Oxido rojo en bruto sin moler.
Piritas (ley cobre 1 al 5 por 100).
Tiza.

Maderas

Madera de pino del país, escuadrada.
Traviesas.

Productos animales

Despojos de animales.
Huesos de animales.
Pezuñas de animales.

Productos vegetales

Alquitrán vegetal.
Aneas.
Bejucos.
Brea vegetal.
Cañas.
Crin vegetal.
Esparto en rama.
Orujo.

Piensos, forrajes y semillas

Forrajes.
Heno.
Hierba.
Paja de todas clases.

Alimentación y bebidas

Bellotas verdes y secas.
Boniatos.
Castañas verdes y secas.
Cebollas.
Patatas.

Industria siderometalúrgica

Chatarra de hierro.
Hierro fundido en lingotes

Productos industriales en general

Abonos naturales y artificiales.
Brea de carbones minerales.
Creosota.
Nitrato natural de Chile.
Nitrosulfato amónico (fertilizante).

GRUPO NÚMERO 3

Minerales

Alabastro en bruto.
Almagre.
Azufre.
Carbonato de barita.
Carbonato de sosa.
Espato-flúor (ley superior 70 por 100).
Feldespato.
Galena.
Ilmenita.
Minerales de antimonio, cobre, manganeso, plomo, etc.
Piritas (ley cobre superior 5 por 100).
Salitre.
Silicato de potasa y sosa.
Talco mineral.
Tierras para pintura.

Maderas

Postes de madera.
Serrín de madera.
Tablillas de pino del país, sin labrar.
Troncos de eucalipto en general.
Viruta de madera.

Productos vegetales

Aceite de coco, sesamo y linaza.
Copra.
Pita en rama.
Remolacha azucarera.

Piensos, forrajes y semillas

Afrecho.
Algarrobas.
Alhucemas.
Alpiste.
Altramuces.
Arvejas.
Arvejonas.
Avena.
Cañamones.
Cebada.
Centeno.
Harina de pescado.
Harina de soja.
Maíz.
Salvado.
Veza.
Zumaque.

Alimentación y bebidas

Ajos.
Arroz.
Batatas.
Cáscara de naranja y limón.
Frutas verdes.
Garbanzos.
Habas verdes y secas.
Habichuelas verdes y secas.
Hortalizas.
Legumbres verdes y secas.
Lentejas.
Limonas.
Naranjas.
Naranjas trituradas.
Plátanos.
Pomelos.
Tomates.
Trigo.
Tripas secas y en salmuera.
Uvas.

Industria siderometalúrgica

Acero en barras.
Acero laminado.
Bobinas de acero «coils» de más de 3 milímetros de espesor.
Carriles de hierro y acero.
Cáscara de cobre.
Concentrado de cobre.
Fermachine.
Hierro en chapas de más de 3 milímetros de espesor.
Hierro laminado.
Matacobriza.
Minio.
Plomo en planchas y lingotes.
Plomo viejo.
Zinc en lingotes.
Zinc viejo.

Productos industriales en general

Aceite de pescado
Barro labrado.
Barro vidriado.
Betunes asfálticos.
Bidones vacíos.
Bocoyes vacíos.

Carburo de calcio.
Cloruro de amoníaco, cal, magnesia y potasa.
Estearina.
Mármol triturado.
Nitrato potásico, amónico y sódico.
Piel en retales.
Retortas de barro.
Sosa.
Sosa cáustica.

GRUPO NÚMERO 4

Maderas

Maderas en rollo (toda clase de maderas, excepto pino del país y eucalipto).
Madera de pino del país, cepillada y machihembrada.
Madera de pino del país, labrada.
Madera tintorera.
Palos de todas clases.
Pasta de madera.

Productos animales

Lana sucia.
Lana en borra.

Productos vegetales

Abacá en rama.
Aceites de semillas no expresados.
Alcohol.
Alcohol de melaza.
Algodón en rama.
Almidón.
Arpilleras.
Bambúes.
Borra de algodón.
Cáñamo en rama.
Cestas de cañas.
Desperdicios de algodón.
Escobas.
Escobones.
Esparto labrado.
Esteras.
Estopas.
Extracto tintóreo.
Féculas.
Hierbas medicinales.
Juncos.
Lino en rama.
Lúpulo.
Mimbre sin labrar.
Palmera trabajada o labrada.
Plantas vivas.
Productos vegetales no expresados.
Yute.

Piensos, forrajes y semillas

Ajonjolí.
Anís (semilla).
Cebollas de flores.
Colza.
Linaza.
Semillas no expresadas.
Simiente de sésamo y demás.
Sorgo.
Semillas oleaginosas.
Zahina.

Alimentación y bebidas

Aceites comestibles a granel o en bidones.
Aceites medicinales.
Aceitunas.
Achicoria.
Aguas minerales.
Alcaparras.
Alcaparrones.
Almendras.
Avellanas.
Azúcar.
Bacalao.
Cacahuetes.

Cerveza.
Cebos.
Conservas de legumbres.
Chufas.
Dátiles.
Frutas secas no expresadas.
Glucosa.
Gelatina.
Harina de arroz.
Harina de trigo.
Higos secos.
Huevos.
Leche.
Levadura.
Melaza.
Miel.
Nueces.
Pan.
Pasas.
Pasta para sopa.
Pescados salados y ahumados.
Pimienta.
Piñones.
Quesos.
Regaliz en rama.
Sardinias saladas y prensadas.
Sardinias en salmuera.
Sémola.
Sidra en barriles o pipas.
Tapioca.
Vinagre.
Vino común en cascotes y corambres.

Industria siderometalúrgica

Alambre de hierro y acero.
Bobinas de acero «coils» hasta de tres milímetros de espesor.
Bronce inutilizado.
Cables de hierro y acero.
Cilindros.
Clavos.
Cobre en lingotes y viejo.
Cobre en torales.
Chapa de hierro hasta tres milímetros espesor.
Chatarra de latón.
Flejes de hierro y acero.
Grilletes.
Hojalata sin labrar.
Pernos.
Plombagina.
Plomo labrado.
Puntas.
Remaches de hierro y acero.
Roblones de hierro y acero.
Tachuelas.
Tubos de hierro y acero.
Tubos de mina.

Productos industriales en general

Acetileno.
Acidos.
Aguarrás.
Albayalde.
Alumbre.
Alúmina calcinada.
Amoníaco.
Aprestos preparados.
Bicarbonato de potasa y de sosa.
Bórax.
Botellas vacías.
Caolín lavado.
Cartón.
Cartón alquitranado para cubiertas.
Cartulina.
Ceresinas.
Corteza curtiente.
Crema para el calzado.
Cristalería plana.
Desperdicios de goma.
Dextrina.
Encerados.
Esperma de ballena.

Fleje de madera.
Gas butano.
Gases comprimidos o licuados.
Glicerina sin refinar.
Goma en grano.
Gutapercha sin labrar.
Jabón común.
Lápiz plomo.
Lejía.
Líquidos para limpiar metales.
Masilla.
Naftalina.
Oxígeno.
Papel Viejo.
Pastas para el calzado.
Pastas para limpiar metales.
Recortes de papel y cartón.
Redes viejas.
Sacos vacíos y usados.
Secantes para pinturas.
Sosa corriente.
Trementina.
Valvulina.
Vidrio molido.
Vidrio plano.
Yeso obrado.

GRUPO NÚMERO 5

Maderas

Maderas escuadradas (todas, excepto pino del país).

Productos animales

Borra de seda.
Cera en panes.
Cerdas.
Crin animal.
Cueros al pelo.
Desperdicios de seda.
Lana cardada.
Sebo en rama.

Productos vegetales

Corcho en planchas.
Corcho en serrín, viruta y desperdicios.
Resina.
Tabaco en rama.
Yute en tejidos.

Alimentación y bebidas

Aceites comestibles envasados.
Agua de azahar.
Aguardiente.
Anchoas en cajas.
Anís en pipas y bellotas.
Bebidas carbónicas no alcohólicas.
Cacao.
Café.
Carne congelada.
Carne fresca y salada.
Caseína.
Cominos.
Confituras.
Conservas de carnes y pescados.
Chacinas.
Chocolates.
Dulces.
Embutidos.
Frutas en almíbar.
Galletas.
Harina lacteada y análogas.
Jamón en lata.
Jamones.
Jarabes no medicinales.
Leche condensada.
Maizena y análogas.
Malta.
Manteca.
Margarina.
Mariscos congelados.
Mate.

Ostras congeladas.
Pescados congelados.
Salchichón.
Sidra en botellas.
Té.
Tocino.
Vinos finos en botellas.
Zumos.

Materiales para vivienda, uso y vestido

Bañeras en general
Batería de cocina.
Betún para el calzado.
Bujías.
Camas de hierro.
Cepillos ordinarios.
Felpudos.
Filtros.
Filtros de piedra.
Insecticidas.
Ladrillos para limpiar.
Loza sanitaria.
Loza fina.
Mármol en losa y tabla.
Miraguano.

Industria siderometalúrgica

Acero manufacturado.
Alambre de cobre y latón
Alambre de espino.
Aleaciones ferromanganesicas.
Aluminio en bruto.
Aluminio en desperdicios, lingotes y planchas.
Amianto en fibras y polvo.
Aparatos agrícolas.
Arados.
Cobre en planchas y clavos.
Cubos metálicos.
Estaño.
Hierro fundido en piezas.
Hierro labrado.
Latón en planchas y clavos.
Máquinas agrícolas.
Tirafondos.
Tornillos.
Zinc en planchas.

Productos químicos y farmacéuticos

Agua oxigenada.
Alcohol aromatizado y metílico.
Barnices.
Carbonato de magnesia.
Cloro líquido.
Drogas no expresadas.
Fósforo vivo.
Glicerina refinada.
Grasas minerales.
Grasas no expresadas.
Productos químicos no expresados.
Sulfato bórico.
Sulfato de cobre.
Sulfato de cromo.
Sulfato de plomo.

Productos industriales en general

Aisladores para líneas eléctricas.
Crisoles.
Cola de pescado.
Detergentes.
Fibrocementos y similares.
Hojalata litografiada.
Materias plásticas sin elaborar.
Papel en bobinas y hojas para imprimir.
Piedra esmeril.
Piedra para afilar.
Piedra para molino.
Piedra pómez.
Planchas de madera, aglomerada o con-trachapada.

Recipientes y elementos de transporte

Cajas de lata.
Cajas de madera.
Capitonés vacíos.
Contenedores («containers») vacíos.
Pallets sin cargo.
Recipientes metálicos para gases comprimidos o licuados (vacíos).
Remolques vacíos

Varios

Cajas de cartón.
Papel para empaquetar.
Sacas de correspondencia.
Trajos viejos

GRUPO NÚMERO 6

Maderas

Duelas.
Maderas labradas de cualquier clase (excepto pino del país).
Mimbre labrado.
Molduras para marcos.
Pinas.
Pipería vacía.
Ruedas para carros.

Alimentación y bebidas

Azafrán.
Brandies.
Canela.
Conservas de mariscos.
Coñacs.
Especias de todas clases.
Licores.
Regaliz en pasta.
Ron.
Vinos espumosos.

Aves y ganados

Animales vivos no expresados.
Aves vivas.
Ganado asnal, caballo y mular.
Ganado de cerda.
Ganado lanar y cabrío.
Ganado vacuno.

Materiales para vivienda, uso y vestido

Algodón hilado y torcido.
Artículos de saneamiento.
Cañamazo.
Cañamo.
Cocinas.
Cristalería labrada.
Fieltro.
Hilos y carretes.
Hules.
Lino labrado.
Linóleos.
Lona.
Mechas de algodón.
Papel estampado o pintado.
Tejidos para enfardar.

Industria siderometalúrgica

Aparatos para soldar.
Básculas.
Bicicletas.
Bombas mecánicas.
Bronce labrado.
Cables de cobre.
Calderas de vapor.
Coches de ferrocarril.
Ferretería no expresada.
Herramientas de mano.
Latón labrado.
Letras y caracteres de imprenta.
Locomotoras.
Máquinas-herramientas (cepillos, cizallas, fresadoras, taladros, tornos, etc.).

Maquinaria no expresada.
Material móvil de ferrocarril y sus piezas.
Persianas de acero.
Pesas.
Poleas.
Quincalla.
Ruedas para carruajes y automóviles.
Telas metálicas.
Triciclos.
Vagonetas.
Zinc labrado.

Artes industriales

Cera labrada.
Colores en pasta y preparados.
Impresos.
Lacre.
Lápices.
Libros impresos.
Libros rayados.
Mármol labrado, en piezas.
Muestras.
Paja fina labrada.
Pinturas.
Porcelana.
Seda en rama.

Efectos navales

Anzuelos.
Artículos para pesca.
Cordelería.
Embarcaciones sin motor.
Empaquetaduras.
Jarcias.
Redes.

Productos industriales en general

Badanas curtidas.
Becerras curtidas.
Cajas para carruajes.
Carbón en barras para electricidad.
Carrillos de mano.
Carros.
Caucho sin labrar.
Electrodos.
Papel esmeril.
Saquerío nuevo.

GRUPO NÚMERO 7

Materiales para vivienda, uso y vestido

Alfileres.
Aparatos para alumbrado.
Artículos de escritorio.
Alfombras.
Baúles.
Bombillas eléctricas.
Cajas de caudales.
Calzados de todas clases.
Cerillas.
Cintas.
Conglomerado de corcho.
Contadores para gas y agua.
Corcho en tapones.
Equipajes.
Espejos.
Esponjas.
Estambres.
Hilados de lana y algodón.
Imperdibles.
Jabón de tocador.
Jaulas.
Juguetes.
Lámparas de todas clases.
Lanas.
Maletas.
Mercería.
Muebles en general, nuevos o usados.
Munición.
Objetos de escritorio.
Papel y sobres para escribir.
Papel fino para fumar.
Paquetería.
Pasamanería.

Plumeros.
Seda torcida.
Tinta.

Industria siderometalúrgica

Accesorios para máquinas.
Armaduras para paraguas.
Cobre labrado.
Chasis para automóviles.
Cromo.
Estaño labrado.
Herramientas mecánicas.
Incubadoras.
Manganeso.
Material eléctrico.
Metales especiales.
Motores.
Niquel.
Tubos de cobre.

Productos industriales en general

Anilinas.
Asta de ballena.
Azogue.
Brochas.
Caucho manufacturado.
Celuloide en bruto y trabajado.
Dinamita.
Espoletas para minas.
Explosivos.
Mechas para minas.
Mercurio.
Pinceles.
Plásticos manufacturados.
Pólvoras.

Industrias del cuero y de la goma

Artículos de goma.
Atalajes.
Correaes.
Correas de balata.
Correas de cuero.
Correas para transmisiones.
Curtidos.
Mangueras de lona, goma y cuero.
Pielés charoladas y manufacturadas de todas clases.
Suelas.

Talabartería.
Tubos de lona, goma y cuero para man-
gueras.

Efectos navales

Embarcaciones con motor.

Productos químicos y farmacéuticos

Específicos.
Jarabes medicinales.
Productos farmacéuticos no expresados.

GRUPO NÚMERO 8

Materiales para vivienda, uso y vestido

Abanicos de todas clases.
Alfombras de lujo.
Armas de defensa y caza.
Astracanes y pieles análogas.
Bastones.
Bisutería.
Cartuchos para armas de fuego.
Cepillos finos.
Cristalería tallada.
Encajes.
Esencias.
Flores artificiales.
Hilados de seda.
Impermeables.
Lunas plateadas o biseladas.
Máquinas de coser, escribir y similares.
Naipes.
Paraguas.
Peletería fina.
Perfumería.
Pianos.
Pianolas.
Plumas finas.
Ropas hechas.
Puntillas.
Sombreros y efectos para los mismos.
Sombrillas.
Tabaco elaborado y de marca.
Tejidos de seda.
Tejidos de todas clases.

Industrias siderometalúrgicas

Automóviles.
Coches.
Balanzas.

Pesca

Pesca adquirida en el mercado extranjero, importada al territorio nacional y transportada en buques mercantes.

Materiales y aparatos científicos y técnicos

Aparatos de fotografía y accesorios.
Aparatos de radio y accesorios.
Aparatos de ciencia y arte y accesorios.
Aparatos telefónicos y eléctricos de todas clases y sus accesorios.
Gramófonos y sus análogos.
Instrumentos de óptica, cirugía y sus accesorios.
Relojería.

Bellas Artes

Alabastro labrado.
Antigüedades.
Ambar.
Bronces artísticos.
Cromos.
Cuadros.
Esculturas.
Estatuas.
Estampas.
Imágenes.
Instrumentos de música de todas clases.
Joyería.
Marfil.
Nácar.
Objetos de arte.
Plata labrada.
Platería.
Porcelana fina o artística.
Tapicería.
Teclados para pianos.

Monedas y metales finos

Metales preciosos: oro, plata, platino, etcétera.
Monedas.
Plata amonedada.

Bultos de gran peso

Bultos, contenedores, piezas o cualquier otro elemento de peso superior a 50 toneladas métricas.

El Ministerio de Obras Públicas podrá incluir en este repertorio otras mercancías a medida que las necesidades del servicio lo aconseje o a la vista de la aparición en el mercado de nuevos productos comerciales o industriales o de diferentes formatos en el envasado.

ANEJO NUMERO 2

ASPECTOS PARTICULARES DE CADA PUERTO DELIMITACION DE LAS AGUAS DEL PUERTO

ALGECIRAS

Zona I.—Comprende el área estrictamente portuaria que consta de las zonas Norte y Sur.

Zona Norte: Definida por el área limitada por una línea recta que une la cabeza actual del dique de isla Verde, tramo Norte, y el bajo del «Navío» hasta su intersección con la costa.

Zona Sur: Definida por el área limitada por la línea recta que resulta de prolongar la última alineación Sur del dique de isla Verde, tramo Sur, hasta su intersección con la costa.

Zona II.—Comprende el área restante en la bahía de Algeciras hasta una línea recta límite definida por el faro de Punta Carnero y la frontera de Gibraltar.

ALICANTE

Zona I.—Comprendida entre la costa, el dique de Levante del puerto y una normal a éste por su extremo, hasta la costa.

Zona II.—El resto de la bahía de Alicante, entre los cabos de la Huerta y Santa Pola.

ALMERÍA

Zona I.—Son las aguas comprendidas dentro del polígono limitado por el dique de Poniente, muelles, costa y la línea imaginaria que va desde el faro del dique de Poniente al punto situado en la costa en la esquina Oeste del edificio Playa.

En la dársena pesquera son las aguas comprendidas dentro del polígono limitado por el dique Oeste, playa de los Cuescos, muelles de ribera, y Sur, dique Sur y la línea imaginaria que une el morro del dique con la punta del Torrejón en el Castillo de San Telmo.

Zona II.—Son las aguas limitadas por el tramo de costa y las instalaciones y límites de la Zona I desde la punta del Torrejón o Castillo de San Telmo, hasta la punta del río y las líneas imaginarias que unen la punta del Torrejón a la boya del río y la línea Norte Sur que une esta boya a la costa en la punta del río Andarax.

AVILÉS

Zona I.—Es la comprendida entre la alineación Norte-Sur de la punta de la Barra, situada bajo el faro de Avilés en el Canal de entrada, y la «Piedra Perdida» (continuación del muro de encauzamiento de El Dentrál) y el puente Azud, en Avilés, de la carretera de Grado a Luanco.

Zona II.—Es la comprendida entre las alineaciones Norte-Sur correspondiente al cabo de Vidrias, al Este y a la punta Lampero, al Oeste, con un límite de dos millas contorneando la costa.

BARCELONA

Zona I.—Es la comprendida entre el borde del espejo de agua por el lado de tierra, y los diques exteriores de abrigo por la parte de mar, cerrándose por el lado de la bocana del puerto, según la línea recta que une las luces de baliza extremas de los morros de los diques. Cuando uno de éstos está en prolongación, se toma como referencia la boya que señala el balizamiento del extremo de las obras.

Zona II.—Comprende una faja de media milla de anchura a partir de la costa limitada al Norte y Sur por líneas paralelas a los ejes de las desembocaduras del Besós y Llobregat, respectivamente, a media milla de distancia rebasándolos.

BILBAO

Zona I.—Es la comprendida entre el límite de la marea en el Nervión y sus afluentes y la línea definida por el rompeolas de Santurce, el contradique de Algorta y la alineación de los dos morros.

Zona II.—Es la comprendida entre esta línea y la formada por el paralelo de punta Galea y el meridiano de punta Lucero.

CÁDIZ

Se consideran aguas del puerto la zona marítima limitada por la costa y una poligonal que parte del Faro de San Sebastián hasta el Castillo de Puntales, y cuyos vértices son los siguientes:

- Vértice 1.º Faro de San Sebastián.
- Vértice 2.º Boya de Los Cochinos.
- Vértice 3.º Boya de bifurcación de El Diamante.
- Vértice 4.º Intersección de la línea boya de bifurcación de El Diamante. Boya de El Diamante con la línea boya de La Cabezueta. Boya verde de la zona Franca.
- Vértice 5.º Boya de La Cabezueta.
- Vértice 6.º Intersección de la línea boya de La Cabezueta. Boya número 2 de La Carraca con la línea de las torres del cruce de la bahía de Cádiz con línea eléctrica.
- Vértice 7.º Castillo de Puntales.

Las aguas del puerto se subdividen en dos zonas:

Zona I.—Es la comprendida:

Primero.—El puerto y antepuerto hasta la línea que une los morros de los diques de San Felipe y Levante.

Segundo.—La dársena de los astilleros de Cádiz y zona adyacente hasta una línea que une el extremo del espigón de Los Corrales con el extremo del espigón del dique flotante número 3 de astilleros de Cádiz.

Zona II.—Comprende el resto de las aguas del puerto que no pertenece a la Zona I.

CARTAGENA

Zona I.—a) Dársena de Cartagena completa, limitada por la línea que une los centros de los morros de los diques de Curra y Navidad; se desglosa el Arsenal Militar limitado por la línea que une el extremo Oeste del muelle de astilleros de la Bazán y el embarcadero de la dársena de Botes.

b) Dársena de Escombreras, limitada por la línea que une el centro del morro del dique de Bastarrece con la punta del Gate y por el Este la carretera de enlace entre las dársenas de Cartagena y Escombreras.

Zona II.—Se limita exteriormente por dos líneas: una, que sale de la punta «El Borracho», y es tangente por el Sur al islote de Escombreras, y otra, que arranca del origen del dique del puerto Militar de La Algameca Grande y es tangente al islote de Escombreras por el Oeste.

CASTELLÓN

Zona I.—La limitada y encerrada por todas las obras exteriores y la línea que une los morros de los diques exteriores.

Zona II.—La comprendida entre la línea de costa y obras exteriores del puerto y las dos líneas rectas, paralelas al cantil del muelle de Serrano Lloberes, trazadas por los puntos de intersección con la costa de los límites del término municipal de Castellón de la Plana; al Norte, con el de Benicasim—en la desembocadura de la acequia de Los Cubos, y al Sur, con el de Almazora—en la desembocadura de la acequia de Michera.

CEUTA

Zona I.—Es la comprendida entre la costa, dique de abrigo y la línea que une sus morros.

Zona II.—Al Norte, el área comprendida entre una línea que, partiendo de la costa—punta del Saucifño—en longitud de 2.050 metros y orientación Norte 67° 10' Oeste, alcanza el meridiano 5° 19' Oeste. Desde este punto, con dirección Este y longitud de 2.700 metros hasta punta Bermeja. Al Sur, el área comprendida dentro de una línea que partiendo de la frontera con el reino de Marruecos hacia el Este y en longitud de 550 metros y desde este punto con orientación Norte 63° 20' Este y longitud de 2.720 metros, hasta alcanzar un punto situado a 250 metros de la costa donde cierra este área.

EL FERROL DEL CAUDILLO

Zona I.—La ría, limitada por la costa y la línea imaginaria que une «cabo Priorifño» con «punta Coitelada», excepto la Zona II.

Zona II.—Desde la carretera que enlazará el Montón con las Pías, actualmente en construcción hasta el fondo de la ría.

GIJÓN

Zona I.—Es la parte occidental del puerto, el área limitada por la zona de servicios del puerto, el primer tramo del dique Norte; el dique Oeste, la línea que une las balizas de los morros de los diques Oeste y Levante, y el dique de Levante; y en la zona oriental el área comprendida entre la zona de servicios, el dique de Lequerica, el dique de Fomento y la línea que une las balizas de los morros de dichos diques.

Zona II.—Es la comprendida entre la costa y una alineación recta ideal, que una las partes más avanzadas, hacia el mar, del cabo Torres y el cerro de Santa Catalina.

HUELVA

Se consideran aguas del puerto de Huelva las comprendidas en el tramo de costa situado entre el arroyo Mazagón y la Casa de Carabineros de la Bota, incluidas las de las rías y esteros situadas en él.

Se divide en dos zonas:

Zona I.—Comprende las aguas correspondientes a las canales generales de entrada al puerto y a Punta Umbría, contadas desde las boyas de balizamiento de dichas entradas, así como las de las rías del Odiel, del Tirato, del Punta Umbría y esteros de las mismas.

Zona II.—El resto de las aguas comprendidas en el apartado A, que correspondan a instalaciones que permitan en debida forma el tráfico marítimo.

LA CORUÑA

Zona I.—Es la que queda al Oeste de una línea recta que une el extremo del morro del dique de abrigo «Barrié de la Maza» con la punta más oriental del saliente de Oza.

Zona II.—Comprende el resto de la bahía.

MÁLAGA

Zona I.—Es la comprendida entre la costa, diques y la línea que une sus puntas.

Zona II.—Abarca una extensión de una milla y media de anchura comprendida entre la margen derecha del arroyo Gálica y la margen izquierda del río Guadalhorce.

LA LUZ Y LAS PALMAS

Zona I.—Es el espacio de mar comprendido entre el dique de abrigo, una línea imaginaria trazada desde su extremo Sur a la desembocadura del barranco de Guinguada y la línea sinuosa de la costa.

Zona II.—Es la porción de mar que se utiliza para el fondeo de buques en el exterior del puerto comprendida entre la costa y la línea imaginaria trazada desde la punta del Nido (Isleta) en dirección N/S verdadero hasta el corte con la línea E/W trazada desde la catedral hacia el mar, y que coincide sensiblemente con el meridiano de 15° 24'.

MELILLA

Zona I.—Comprende el área situada dentro de los límites definidos por los dos diques de abrigo, la costa y la línea que une los dos morros de ambos diques.

Zona II.—No tiene.

PALMA DE MALLORCA

Zona I.—Es la comprendida entre la costa y la línea que une los extremos de los diques del Oeste y de Levante.

Zona II.—Es la comprendida entre la anterior, la costa y la línea que une la punta de Cala Gamba con la punta de Illetas.

PASAJES

Zona I.—Comprende toda la bahía de Pasajes y canal de entrada a la misma, y está limitada al Norte por una línea que une el extremo Oeste del Arando Grande con el extremo Este del Arando Chico.

En el fondo de la bahía, límite de la Zona I por el Sur, es la línea que une el extremo Sur del muelle de Capuchinos de la Real Compañía Asturiana con el extremo Oeste del muelle de la concesión de Industrias y Abonos de Navarra, Sociedad Anónima, línea que fija la desembocadura de la ría del Oyazuri con la bahía.

Zona II.—No existe en el puerto de Pasajes.

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

Zona I.—La Zona I comprende las aguas de la dársena comercial, las aguas del canal de acceso y navegación, aguas comprendidas entre contradique y playa de Los Quebrantos.

Se consideran como aguas del canal de acceso y navegación las limitadas al Norte, por la línea imaginaria que une el extremo del dique nuevo del Oeste con el morro occidental del contradique; al Oeste, el encauzamiento de la margen izquierda de la ría desde el morro Sur de la boca de la dársena hasta el dique viejo del Oeste así como dicho dique viejo del Oeste y el dique nuevo del Oeste hasta su morro; al Sur, por una línea perpendicular al muro divisorio, en una longitud de ciento cincuenta metros hacia el Este; al Este, por una línea que parte del extremo oriental de la línea definida como límite Sur, hasta el punto del Sur del muelle pesquero de San Juan de La Arena, punto del que parte el encauzamiento de la margen derecha de la ría, continuando por el encauzamiento de dicha margen derecha de la ría del Nalón, hasta su extremo Norte, y de la línea imaginaria de dicho extremo Norte, hasta el morro occidental del contradique.

Se consideran aguas entre el contradique y playa de Los Quebrantos, las limitadas, al Norte, por el contradique; al Oeste, por la línea definida como límite; al Este, del canal de acceso o navegación hasta donde alcanzan las aguas; al Sur, la orilla de la playa de Los Quebrantos, en las pleamares vivas, y al Oeste, el espigón de escollera en toda su longitud, prolongada en una línea imaginaria que une el extremo de dicho espigón con el morro oriental del contradique.

Se consideran aguas arriba del río Nalón, hasta el puente de La Portilla, las aguas arriba del río Nalón desde los límites del canal de acceso y navegación y muro divisorio hasta el puente de La Portilla, limitadas por las márgenes definidas por las líneas de separación con tierra, de las aguas en pleamares vivas.

Zona II.—La zona II comprende dos planos de agua. Uno de ellos, el de la ría, aguas arriba del puente de La Portilla, limitadas por las márgenes de la misma, definida por la línea de separación con tierra, de las aguas en pleamares vivas, y hasta el lugar de la ría en que se hagan sensibles las mareas.

El otro plano de agua es el constituido por las aguas del mar Cantábrico y comprendido entre los meridianos que parten de la punta del Espíritu Santo y la punta del Pozaco, limitadas al Sur por la costa comprendida entre la punta del Espíritu Santo y el arranque del dique viejo del Oeste por el límite Norte del canal de acceso y navegación por el contradique, y al Este, del espigón de escollera por la playa de Los Quebrantos hasta donde alcanzan las aguas en las pleamares vivas.

SANTA CRUZ DE TENERIFE

Zona I.—Limitada por la costa, diques de abrigo y línea imaginaria entre morros de los diques Sur y Este.

Zona II.—Comprendida entre la «punta de los Organos» y el barranco de «Los moriscos» y no ocupada por la Zona I.

SANTANDER

Zona I.—Todas las aguas que quedan en el interior de la bahía y llegan hasta la línea que une la isla de la Torre y punta Rabiosa.

Zona II.—La limitada por la línea que define el final de la Zona I y por la que va de la punta del Caballo a la punta de Langre, dejando en su interior la isla de Mouro y la isla de Santa Marina.

SEVILLA

Zona I.—Comprende la totalidad de la dársena de Sevilla, desde la esclusa hasta el fondo de la misma.

Zona II.—El resto de las aguas del puerto, que comprende la Broa de Sanlúcar de Barrameda, desde la punta del Cabo a la punta del Perro y la ría navegable del Guadalquivir.

TARRAGONA

Zona I.—Estrictamente portuaria, delimitada con la línea que une el extremo del morro del dique de Levante y el del dique sumergido del Francolí.

Zona II.—Comprendida dentro de la línea que une tangencialmente los salientes sobre el mar de punta Gorda y el cabo de Salou.

VALENCIA

Zona I.—La limitada y encerrada por todas las obras exteriores.

Zona II.—Es la comprendida entre las normales a la costa por los puntos: Desembocadura de la acequia de Vera al Norte, y ruinas del Cuartel de la Guardia Civil al Sur, la línea de costa y las obras exteriores del puerto.

VIGO

Zona I.—Puerto de Vigo.—Entre los límites definidos por la prolongación de la primera alineación del dique—muelle de Bouzas, la línea de Faro de La Guía—Faro de Monte Faro en las islas Cies y la costa sur de la ría.

Puerto de Cangas.—Entre la línea definida por el extremo del dique de abrigo y la punta de El Señal y la costa.

Puerto de El Con-Moaña.—Entre las líneas definidas por el extremo del dique—muelle de El Con y el del muelle de Moaña, y desde éste una paralela a la costa hasta la altura del mercado y la costa.

Puerto de Cesantes (Redondela).—Entre la línea definida por el extremo del dique—muelle y un punto de la costa a 500 metros al norte del arranque del dique y la citada costa.

Puerto de Canido.—Entre la línea definida por el extremo del dique—muelle y la punta de El Señal y la costa.

Restantes obras y embarcaderos de la ría.—Franja de 100 metros de ancho alrededor de cada obra.

Zona II.—Entre las líneas definidas por Cabo Home y Punta Morre Agudo en la isla Norte de las Cies y Punta Lameda y Cabo Vicos en la isla San Martín de las Cies, hasta el fondo de la ría, con excepción del espacio definido como Zona I.

PONTEVEDRA

Zona I.—Para el puerto de Marín y Pontevedra la comprendida al sur de la línea recta que une cabo Udra con el faro de Tambo y al Este de la línea recta que une el muelle puerto militar de Marín con el faro de Tambo.

Para el puerto de Bueu, la comprendida al sur de la línea recta que une Beluso con la isla Santó de Mar.

Zona II.—Es la comprendida al sur de las líneas rectas que unen Baluso con Combarro y cabo Udra con el faro de la isla de Tambo, excluyendo las consideradas como Zona I.

PUERTO DE SANTA MARÍA

Zona I.—Las aguas del puerto comprendidas dentro de la Canal hasta la boca de entrada limitada por una perpendicular al eje de la canal por el extremo sur de la playa de la Puntilla.

Zona II.—Las aguas del puerto limitadas por la costa y tres alineaciones, dos de ellas paralelas al eje de la canal, una hacia el Sur a la distancia de 1.125 metros, y otra, hacia el Norte por la Punta de Santa Catalina del Puerto, y la tercera alineación normal a las anteriores, trazada a 750 metros de la mencionada Punta de Santa Catalina.

VILLAGARCÍA DE AROSA

Zona I.—Aguas del puerto comprendidas entre la costa y la línea Punta Preguntoiro a Malveira Grande y una normal a la costa desde el punto más cercano de la citada isla.

Zona II.—Aguas del puerto limitadas por la costa y las alineaciones Punta de Las Sinas-Punta Fincheira, excluida la Zona I.

Cuantía de las tarifas y particularidades de los diferentes puertos

Los valores en pesetas de los coeficientes que aparecen en el texto articulado de las tarifas que constituyen el anejo número 1 son, para cada uno de los puertos, los que se indican a continuación:

Puertos	A	C	D	E	F	J	Puertos	A	C	D	E	F	J
Algeciras	40	1	5	9	50	10	Mejilla	35	1	5	7	50	10
Alicante	40	1	5	9	50	10	Palma de Mallorca	40	1	5	9	50	10
Almería	40	1	5	9	50	10	Pasajes	40	1	5	9	50	10
Avilés	40	1	5	9	50	10	San Esteban de Pravia	60	1	7,5	13,5	50	10
Barcelona	40	1	5	9	50	10	Santa Cruz de Tenerife	40	1	5	9	50	10
Bilbao	40	1	5	9	50	10	Santander	40	1	5	9	50	10
Cádiz	40	1	5	13,5	50	10	Sevilla	60	1	7,5	13,5	50	10
Cartagena	40	1	5	9	50	10	Tarragona	40	1	5	9	50	10
Castellón	40	1	5	9	50	10	Valencia	40	1	5	9	50	10
Ceuta	35	1	5	9	50	10	Vigo	40	1	5	9	50	10
El Ferrol del Caudillo	60	1	7,5	13,5	50	10	Pontevedra	40	1	5	9	50	10
Gijón-Musel	60	1	7,5	13,5	50	10	Puerto de Santa María	40	1	5	13,5	50	10
Huelva	40	1	5	13,5	50	10	Villagarcía de Arosa	40	1	5	9	50	10
La Coruña	40	1	5	9	50	10	C. A. G. P. y Junta Central de Puertos	40	1	5	9	50	10
La Luz y Las Palmas	40	1	5	9	50	10							
Málaga	40	1	5	9	50	10							

Cuantía de la tarifa G-2 —«Atraque»— para cada puerto

Atraques o amarres		Pesetas
Destino	Denominación	
ALGECIRAS		
<i>Atraque:</i>		
Comerciales	—	5,00
Abastecimiento	—	3,00
Reparaciones	—	3,00
Instalaciones especiales	—	2,00
<i>Amarre:</i>		
Boyas de amarre	—	2,00
ALICANTE		
<i>Atraque:</i>		
	Número 14	5,00
	Número 12	
	Número 11	
	Número 9	
	Número 7	
Comercial	Número 10	4,00
	Número 8	
	Número A	
	Número 6	2,50
	Número 5	
	Número 4	
ALMERÍA		
<i>Atraque:</i>		
Comerciales	Muelle de Levante	5,00
	Muelle de Ribera	
	Muelle de Poniente (segunda alineación)	
Reparaciones	Muelle de Poniente (primera alineación)	1,00
<i>Amarre:</i>		
Boya de amarre	Sin estar atracado	1,00
AVILÉS		
<i>Atraque:</i>		
	Muelle de 7 o más metros de calado en B. M. V. E. Raíces Endasa, Este y Sur de ENSIDESA	5,00
	Muelles de 5 a 7 metros de calado en B. M. V. E. Muelles Norte, Nordeste, Este y Sur de la dársena de San Juan de Nieva y Morro muelle Sur de ENSIDESA	4,00
Comercial	Muelles de 3 a 5 metros de calado en B. M. V. E. Muelle Oeste de la dársena de San Juan de Nieva	3,00
	Muelle de 0 a 3 metros de calado en B. M. V. E. Muelle Surdeste de la dársena de San Juan de Nieva y muelles locales de Avilés	2,00

Atraques o amarres

Destino	Denominación	Pesetas
Comercial en operaciones de abastecimiento	Muelle Sur de la dársena de San Juan de Nieva, en su zona Oeste	2,50
Comercial en operaciones de reparación, construcción y desguace	Muelle raices en su zona Norte	3,00
Comercial en operaciones de reparación, construcción y desguace	Muelles Nordeste, Este, Sur y Oeste de la dársena de San Juan de Nieva	2,00
Comercial y pesca en atraques de pesqueros	En todos los muelles que pudieran estar habilitados para el caso	1,50
<i>Amarres:</i>		
Boyas de amarre	Para uso de barcos mercantes	40,00 (por día)
	Para uso de barcos pesqueros	2,00 (por día)
BARCELONA		
<i>Atraque:</i>		
Muelles comerciales	Grupo A	5,00
	Grupo B	4,00
	Grupo C	2,50
	Muelle de Levante, primera y segunda alineación	2,50
	Muelle occidental	2,50
	Muelle nuevo	2,50

AGRUPACIONES DE MUELLES COMERCIALES DEL PUERTO DE BARCELONA

Grupo A: Adosado. Contradique. Costa. Poniente Sur. Poniente Este. Levante tercera.

Grupo B: San Beltrán. Barcelona Sur. Barcelona Este. Barcelona Norte, primer atraque. Baleares. España Sur. España Este, segunda alineación.

Grupo C: Atarazanas. Reloj. Barceloneta. Depósito. Barcelona Norte. Poniente Norte. España Este, primera alineación. Bosch y Alsina.

Atraques o amarres

Destino	Denominación	Pesetas
BILBAO		
<i>Atraque:</i>		
	Reina Victoria, pantalán trasatlántico	5,00
	Espigón de petróleos Zorroza, canal de Deusto	4,00
	Cargadero de Zorroza, Portugalete, muelle de Bilbao	3,00
<i>Amarre:</i>		
Boyas		2,00
CÁDIZ		
<i>Atraque:</i>		
Comerciales	a)	5,00
Reparaciones	b)	2,50
CARTAGENA		
<i>Atraque:</i>		
Comerciales	Frentes de atraque números 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7 de la dársena de Escombreras	5,00
	Frentes de atraque números 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 13, 14, 15, 22 y 23 de la dársena de Cartagena y 8 y 10 de la de Escombreras	3,50
	Frentes de atraque números 9, 10, 11, 12, 16, 17 y 60 metros más al Oeste del 18 de la dársena de Cartagena y el número 12 de la de Escombreras	2,50
	Frente de atraques números 18 (los 60 m. al E.) y 19 y 20, los muelles de la dársena de botes, de la dársena de Cartagena, y el muelle bajo de unión del frente número 12 hasta tierra (en sus tres alineaciones), de la dársena de Escombreras	1,50

Atraques o amarres

Destino	Denominación	Pesetas
<i>Amarre:</i>		
Boya de amarre	—	50,00 (por boya y día o fracción)
CASTELLÓN		
<i>Atraque:</i>		
Comerciales	a) $c \leq 9$ m.	5,00
	b) $9 > c > 7$ m.	4,00
Reparaciones	c) $c \geq 7$ m.	2,50
Desguaces	d)	1,50
	c)	1,50
<i>Amarre:</i>		
Boya	—	1,00
CEUTA		
<i>Atraque:</i>		
Comerciales	a) Poniente, España y Levante	6,00
	b) Cañonero Dato	5,00
Abastecimiento	c) Alfau	3,00
Reparaciones	d) Poniente, Levante, Cañonero Dato y España	5,00
	e) Alfau	3,00
EL FERROL DEL CAUDILLO		
<i>Atraque:</i>		
	Muelles de más de 8 metros de calado en B. M. V. E.	7,50
	Muelles de 5 a 8 metros de calado en B. M. V. E. (ambos inclusive)	5,50
	Muelles de menos de 5 metros de calado en B. M. V. E. ...	4,00
	Rampas y demás muelles de la ría	4,00
GIJÓN-MUSEL		
<i>Atraque:</i>		
Comercial	Dique Norte, tercer tramo	7,50
	Dique Norte, segundo tramo	7,50
	Dique Norte, primer tramo	6,00
	Primera alineación Ribera	6,00
	Segunda alineación Ribera	6,00
	Tercera alineación Ribera	6,00
	I espigón, alineaciones Norte y Sur	7,50
	I espigón, Testero	6,00
	Primera alineación Estación marítima	6,00
	Segundo alineación Estación marítima	6,00
	II espigón, Testero	6,00
	II espigón, Alineaciones Norte y Sur	7,50
Comercial y abastecimiento	Dársena pesquera	4,00
Tráfico interior y pesca	Antepuerto Gijón	3,00
Comercial y pesca	Muelle Oriente Gijón	2,00
	Espigón Oriente Gijón	2,00
	Muelle de la Rula-Gijón	2,00
HUELVA		
<i>Atraque:</i>		
Muelles comerciales	Norte	5,00
	De petroleros	5,00
	De Levante	5,00
<i>Amarre:</i>		
Boyas	—	3,00
LA CORUÑA		
<i>Atraque:</i>		
	Muelle de San Diego, Calvo Sotelo (N. y S.) y puerto petrolero (10 m. de calado o más)	5,00
	Muelles de Batería y Méndez-Núñez (8 m. de calado)	4,00
	Muelles restantes de menos de 8 metros de calado	2,50

Atraques o amarres

Destino	Denominación	Pesetas
LA LUZ Y LAS PALMAS		
<i>Atraque:</i>		
Comerciales	Muelle de La Luz y dique del Generalísimo	5,00
Abastecimiento	Muelle de Primo de Rivera	4,00
	Muelle de Santa Catalina y Espigón del Castillo	3,00
	Dique del Generalísimo	4,00
<i>Amarre:</i>		
Boyas	—	1,00
MÁLAGA		
<i>Atraque:</i>		
Comerciales	a) Muelles números 1, 2 y 3	5,00
Abastecimiento	b) Muelles números 4, 5 y 6	4,00
Reparaciones	c) Muelles números 7, 8 y demás	2,50
Instalaciones especiales	d)	2,50
	e)	2,50
	f)	2,50
<i>Amarre:</i>		
Boya	g)	1,50
MELILLA		
<i>Atraque:</i>		
Comerciales	Todos los muelles, excepto los pesqueros	6,00
Abastecimiento	Muelles pesqueros	3,00
	—	3,00
<i>Amarre:</i>		
Boyas	—	5,00
PALMA DE MALLORCA		
<i>Atraque:</i>		
Comerciales	a) $h \geq 8$ m.	7,50
	b) $7 \geq h < 8$ m.	6,00
	c) $h < 7$ m.	4,00
PASAJES		
<i>Atraque:</i>		
Comerciales	Todos los muelles	5,00
Reparación	Muelle de la Factoría de Construcciones y Reparaciones de Buques	2,00
<i>Amarre:</i>		
Boyas	—	2,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA		
<i>Atraque:</i>		
Comerciales	Primera alineación	5,50
	Segunda alineación	7,50
	Tercera alineación	5,50
	Cuarta alineación	1,00
Reparaciones	Muelles San Juan de la Arena	0,50
Instalaciones especiales	Cuarta alineación	1,00
	Inmediaciones cargadero número 3	1,00
	Cargaderos números 1, 2 y 3	7,50
	Cargadero de tolvas	7,50
<i>Amarre:</i>		
Boyas	—	4,00
SANTA CRUZ DE TENERIFE		
<i>Atraque:</i>		
Comerciales	Igual o superior a 10 metros en B. M. V. E.	5,00
Abastecimiento	Entre 10 y 8 metros	4,00
	Igual o inferior a 8 metros	3,00
	—	4,00

Atraques o amarres

Destino	Denominación	Pesetas
SANTANDER		
<i>Atraques:</i>		
Comerciales	a) Muelle de bloques, muelle de la margen Norte de la canal de entrada a la dársena de Maliaño, tramos 10 y 11 de los muelles de Maliaño y muelles salientes, 1 y 2 de la dársena de Maliaño (calando bajo el 0 del puerto superior a 8 m.)	5,00
Abastecimiento	b) Tramos 1 al 9, ambos inclusive, de los muelles de Maliaño (calado bajo el 0 del puerto mayor de 5 m. y menor de 8 m.)	4,00
Reparaciones	c) Muelles de Maura y Albareda y muelle de Calderón (calado bajo el 0 del puerto inferior a 5 m.)	3,00
	d) Muelles salientes 1 y 2 de la dársena de Maliaño	5,00
	e) Muelles del lado Este de la antedársena de Maliaño	3,00
SEVILLA		
<i>Atraques:</i>		
	Todos los muelles del puerto	7,50
TARRAGONA		
<i>Atraques:</i>		
Comerciales	a) Muelles Transversal y Levante (calado 10 m.)	5,00
	b) Muelles Costa y Paralelo (calado 6,70 y 7,80 m.)	4,00
	c) Muelles de menor calado y atraque actual en el contradique (calado 4 y 5 m.)	3,00
	d) Nuevos muelles en construcción (de 12 o más m. de calado)	5,00
<i>Amarre:</i>		
Boyas	—	100,00 (por boya y día o fracción)
VALENCIA		
<i>Atraque:</i>		
Comerciales	a) $c \geq 9$ m.	5,00
	b) $9 > c > 7$ m.	4,00
	c) $c \geq 7$ m.	3,00
<i>Amarre:</i>		
Boyas	—	0,50
VIGO		
<i>Atraque:</i>		
Comerciales y pasajeros	a) Trasatlánticos	5,00
	b) Arenal Transversal y Comercio	4,50
	c) Pantalán de petróleos (atraque exterior)	4,50
	d) Guixar (muelles O y S.), cabezas y atraques interiores del muelle de trasatlánticos	3,50
	e) Acceso y atraque interior del pantalán de petróleos ...	3,00
	f) Guixar (muelle E.), muelles y espigones de la dársena de La Lage y embarcaciones menores	2,00
	g) Muelle Oeste de la dársena número 4 y muelles de la dársena número 3 de El Berbés	4,00
	h) Muelles Este y Sur y espigón de la dársena número 4 de El Berbés, muelles de la dársena número 1 y cabeza del espigón de Bouzas	3,00
	i) Muelles Este y Sur de la dársena número 2 de El Berbés y pantalanos números 1 al 4 del puerto pesquero	2,00
Pesqueros	j) Muelles de las dársenas número 1 de El Berbés y número 2, y muelles de Ribera de Bauzas y del Comercio y adosado al dique de Cangas	2,00
	k) Pantalán número 5 y rampas en el puerto pesquero de Vigo y muelles y rampas en los restantes puertos y embarcaderos de la ría, bajo la jurisdicción de la Junta	1,00
Instalaciones especiales	l) Terminal de transbordadores (pilas)	18,50
<i>Amarre:</i>		
Boyas	m) De amarre	2,00

Atraques o amarres

Destino	Denominación	Pesetas
PONTEVEDRA		
<i>Atraque:</i>		
Comerciales	Calado en B. M. V. E. de 6 a 8 metros	5,00
	De 3 a 6 metros	4,00
	De 0 a 3 metros	3,00
Abastecimiento	—	1,00
Reparaciones	—	1,00
Instalaciones especiales	—	1,00
<i>Amarre:</i>		
Boyas	—	2,00
PUERTO DE SANTA MARÍA		
<i>Atraque:</i>		
	En cualquier muelle	5,00
VILLAGARCÍA DE AROSA		
<i>Atraque:</i>		
Comerciales	a) Igual o mayor a 7 metros de calado	7,50
	b) Entre 4 y 7 metros de calado	5,50
	c) Menores de 4 metros de calado	3,00
<i>Amarre:</i>		
Boyas	—	50,00 (por boya y día o fracción)

PARTICULARIDADES DE LA TARIFA G-3

ALGECIRAS

Tarifas de pasajeros

Clases de navegación	Cubierta y 3. ^a — Pesetas	Turista y 2. ^a — Pesetas	Lujo, preferente y 1. ^a — Pesetas
Cabotaje. Ceuta	5	10	15
Exterior. Gibraltar y Tánger ...	5	10	15
	15	25	35

El tráfico de pasajeros de Gibraltar no incluye a los obreros españoles que trabajan en dicha playa, ya que éstos no devengarán cantidad alguna.

BILBAO

Regla particular

La Junta de Obras, cuando las circunstancias lo aconsejen, podrá establecer una tarifa para el tráfico de pasajeros que crucen la ría que sea el 75 por 100 de la que con carácter general corresponda.

CÁDIZ

Regla particular

La Junta de Obras, cuando las circunstancias lo aconsejen, podrá establecer una tarifa para el tráfico de mercancías en embarcaciones menores entre Cádiz y el Puerto de Santa María que sea el 75 por 100 de la que con carácter general le corresponda.

CEUTA

Tarifas de pasajeros

Clases de navegación	Cubierta y 3. ^a — Pesetas	Turista y 2. ^a — Pesetas	Lujo, preferente y 1. ^a — Pesetas
Cabotaje. Algeciras	5	10	15

PUERTO DE SANTA MARÍA

Regla particular

La Comisión Administrativa, cuando las circunstancias lo aconsejen, podrá establecer una tarifa para el tráfico de mercancías en embarcaciones menores entre el Puerto de Santa María y Cádiz que sea el 75 por 100 de la que con carácter general le corresponda.

Cuantía de la tarifa G-3, «Productos petrolíferos»

Puertos de Alicante, Almería, Avilés, Barcelona, Bilbao, Cádiz, El Ferrol, Gijón, Melilla, Palma de Mallorca, Pasajes, San Esteban de Pravia, Santander, Sevilla, Tarragona, Valencia, Vigo, Pontevedra, Puerto de Santa María, Villagarcía de Arosa. C. A. G. P. y Junta Central de Puertos.

	Clases de navegación		
	Local o de bahía. Embarque y/o desembarq. — Pesetas	Cabotaje. Embarque o desembarq. — Pesetas	Navegación exterior. Embarque o desembarq. — Pesetas
Petróleo crudo	2	4	8
Gas-oil y fuel-oil	4	8	16

	Clases de navegación		
	Local o de bahía. Embarque y/o desembarq.	Cabotaje. Embarque o desembarq.	Navegación exterior. Embarque o desembarq.
	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Asfalto, alquitranes, breas y petróleos	5	9	18
Gasolina y petróleo refinado	6	12	24
Vaselina y lubricantes ...	10	20	40

Puertos de Algeciras, Cartagena, Castellón, Ceuta, Huelva, La Coruña, La Luz y Las Palmas, Málaga y Santa Cruz de Tenerife.

	Clases de navegación		
	Local o de bahía. Embarque y/o desembarq.	Cabotaje. Embarque o desembarq.	Navegación exterior. Embarque o desembarq.
	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Petróleo crudo	0,50	2,00	3,50
Gas-oil y fuel-oil	3,00	6,50	8,50
Asfalto, alquitranes, breas y petróleos	3,50	7,00	9,00
Gasolina y petróleo refinado	4,00	9,00	10,50
Vaselina y lubricantes ...	7,00	14,00	21,00

MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

ORDEN de 31 de diciembre de 1966 por la que se dictan normas referentes al régimen económico de las Secciones Filiales de los Institutos Nacionales de Enseñanza Media.

Ilustrísimo señor:

Para el mejor cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 16, 17, 18 y 35 y en la cláusula cuarta, apartado a), del anejo II del Decreto 90/1963, de 17 de enero («Boletín Oficial del Estado» del 26), regulador de las Secciones filiales de los Institutos Nacionales de Enseñanza Media; una vez que se ha dado cumplimiento a lo dispuesto en los artículos 129 y 130 de la Ley de Procedimiento Administrativo,

Este Ministerio ha dispuesto:

1.º Ambito de aplicación.

Las normas de la presente Orden serán aplicadas:

a) Con efectos del día 1 de enero de 1967 a las Secciones filiales que en dicha fecha se encuentren en funcionamiento con autorización del Ministerio y éste haya asumido el compromiso de costear sus gastos.

b) Desde la fecha en que comiencen a funcionar con la autorización debida y con el citado compromiso por parte del Ministerio, las Secciones filiales ya creadas en la fecha de la presente disposición, pero que aún no han iniciado sus actividades y las que sean creadas en adelante.

2.º Criterios para la retribución del Profesorado.

El personal a que se refiere esta Orden no tiene la condición de funcionario público, según lo dispuesto en el Decreto orgánico regulador de las Secciones filiales y de los estudios nocturnos en la Enseñanza Media 90/1963, de 17 de enero («Bo-

letín Oficial del Estado» del 26), artículos 4 y 18, párrafo primero, y la sexta cláusula general para los acuerdos de colaboración en Secciones filiales, publicada en el anejo II del citado Decreto, por lo que no es aplicable la Ley de Funcionarios Civiles del Estado, texto articulado, aprobado por Decreto de la Presidencia del Gobierno 315/1964, de 7 de febrero («Boletín Oficial del Estado» del 15) ni la Ley 31/1965, de 4 de mayo («Boletín Oficial del Estado» del 5) sobre retribuciones de los funcionarios de la Administración Civil del Estado.

El crédito que el Ministerio destinará a subvencionar el pago del Profesorado de cada Sección filial (incluido el Director en cuanto a su función docente, cuando esta plaza no esté provista por un Profesor afectado por la Ley 31/1965) será determinado tomando como base las unidades didácticas semanales que resultan al multiplicar el número de éstas, que aparece en el plan de estudios por el número de grupos de alumnos que existan en cada curso. A este efecto la Dirección General de Enseñanza Media, por delegación del Ministerio, podrá hacer uso de la facultad que le confiere el artículo 35 del citado Decreto para fijar el número máximo de grupos de cada curso, refundiendo varios grupos en uno cuando así proceda.

Dicho crédito será distribuido, por acuerdo del Director de la Sección filial, entre los diferentes Profesores, con arreglo a las siguientes normas:

3.º Estudios diurnos.

a) Catorce meses, a razón de 400 pesetas por cada unidad didáctica semanal desempeñada efectivamente, siempre que cada Profesor haya cumplido enteramente con el horario de actividades complementarias que se establece en el anejo I de esta Orden.

b) Catorce meses, a razón de 300 pesetas por cada unidad didáctica semanal desempeñada efectivamente si el Profesor no ha cumplido enteramente con el horario de actividades complementarias.

4.º Estudios nocturnos.

Ocho meses, a razón de 600 pesetas por cada unidad didáctica semanal desempeñada efectivamente. Este pago afectará únicamente a los meses de trabajo docente: octubre, noviembre y diciembre más enero a mayo, ambos inclusive.

5.º Módulos para otros gastos.

Las cantidades que el Ministerio destinará al pago de otros gastos de las Secciones filiales serán fijadas de acuerdo con los módulos que figuran en el anejo II de esta Orden. De este modo la subvención mínima que deberá percibir una Sección filial en el primer año de su funcionamiento será la indicada en el anejo III.

6.º Aportación máxima del Ministerio.

El Ministerio costeará los gastos de las Secciones filiales incluidas en el apartado primero de esta Orden, de acuerdo con los criterios y módulos mencionados en los apartados tercero y cuarto, hasta un máximo de diez grupos en las clases diurnas y de cuatro grupos en los estudios nocturnos, según se indica en el anejo IV de esta Orden.

La Sección filial podrá tener más grupos si las condiciones del local lo permiten y se informa de ello a la Dirección General de Enseñanza Media; pero todos los gastos que ocasione su funcionamiento serán atendidos por la Entidad colaboradora con cargo a fondos propios, sin que pueda dedicar a tal fin cantidad alguna que proceda de la aportación del Ministerio ni de las cuotas de los alumnos pertenecientes a los grupos subvencionados.

7.º Expediente de concesión del crédito.

Al comienzo de cada ejercicio económico la Dirección General de Enseñanza Media dispondrá la incoación del expediente anual para conceder a cada Sección filial el crédito que le corresponda, de acuerdo con las normas anteriores, teniendo en cuenta los grupos que proceda autorizar, según el número de alumnos que efectivamente hayan asistido con regularidad a las clases durante los meses de octubre, noviembre y diciembre inmediatamente anteriores.

Para aquellas Secciones filiales que en la fecha del expediente no tengan aún en funcionamiento los cuatro cursos del plan