

en el artículo 21 del Reglamento hasta ahora vigente, en caso contrario. Para el cálculo del valor actual se aplicará el promedio de rentabilidad obtenido por la Asociación en los diez años anteriores al de la liquidación.

El señalamiento de la liquidación se realizará en el orden de mayor a menor edad de los mutualistas o beneficiarios.

Alternativamente, la Comisión Liquidadora podrá acordar la cobertura de las prestaciones citadas a través de una Empresa del ramo, respetando los importes anuales de las mismas.

2. Finalizada la fase anterior, se procederá a liquidar los derechos del resto de los mutualistas.

La liquidación consistirá en el cálculo y abono, por una sola vez, del valor actual de las aportaciones realizadas por cada uno, capitalizadas al tipo de rentabilidad generado por la Asociación en cada uno de los años en que se produjeron.

Si la cantidad global resultante fuese superior al patrimonio disponible se repartirá éste proporcionalmente a los valores actuales calculados, siendo el resultado de esta operación la cantidad a abonar.

El señalamiento de la liquidación se realizará en el orden de mayor a menor número de años de cotización de los mutualistas.

3. El patrimonio residual que resultare, una vez culminadas las fases anteriores, se entregará a la Asociación Pro-Huérfanos de la Guardia Civil para atender a sus fines benéficos.

Quinta. *Cuotas y pensiones.*—A partir del día de entrada en vigor de este Real Decreto se cesará en el pago de las cuotas de la Asociación. Esta seguirá abonando el importe de las pensiones causadas con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de este Real Decreto, así como las que, a partir de dicha fecha, transmitan los anteriores pensionistas, hasta que se produzca la liquidación y señalamiento prevista en la fase primera de la disposición transitoria cuarta.

Sexta. *Plazo de liquidación.*—La liquidación total se efectuará en el más breve plazo posible, que no será inferior a diez años.

Séptima. *Personal.*—El personal de la Guardia Civil destinado en la Asociación, sin perjuicio de la reasignación de efectivos que pudiera resultar procedente, queda asignado a la Comisión Liquidadora.

La Dirección General de la Guardia Civil tomará las medidas adecuadas para asegurar el eficaz funcionamiento de la Comisión Liquidadora y Organos de Administración, adaptando sus efectivos a la carga de trabajo existente en cada momento, y mediante el mantenimiento de las actuales Juntas Delegadas Provinciales.

#### DISPOSICIONES FINALES

Primera.—Se habilita al Ministro del Interior para dictar las disposiciones necesarias para el desarrollo de este Real Decreto.

Segunda.—Este Real Decreto entrará en vigor el día 1 del mes siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid a 1 de marzo de 1991.

JUAN CARLOS R.

El Ministro del Interior,  
JOSE LUIS CORCUERA CUESTA

## MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO

**6084** ORDEN de 27 de febrero de 1991 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 9.º la fijación y actualización anual de las tarifas portuarias, y el Real Decreto 2546/1985, de 27 de diciembre, sobre política económica-financiera del sistema portuario, determina que la rentabilidad que ha de obtenerse de la gestión del sistema portuario será el 6 por 100 de la inversión neta de activos fijos, tratando de alcanzar con ello un autofinanciamiento de los puertos que haga innecesarias las subvenciones del Estado.

El cumplimiento de lo anterior afecta a aquellas tarifas cuyas cuantías para el año 1991 no quedaron fijadas en la Orden de 14 de febrero de 1986 («Boletín Oficial del Estado» del 22), y que son la mayoría de las creadas por las mencionadas leyes. Lo dispuesto en la Orden susodicha, recogido todo aquello pendiente de cumplimiento en la Orden de 27 de marzo de 1990, se va aplicando en su integridad en las fechas prefijadas.

Por lo que respecta a los límites de variación de las tarifas que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 3.º del Real Decreto 2546/1985, los Organismos portuarios pueden aplicar, se considera conveniente mantenerlos vigentes, así como el criterio actual para admitir dichas reducciones tarifarias.

Se han introducido en la presente Orden ligeras modificaciones en las definiciones, reglas generales y reglas de aplicación de las tarifas contenidas en la Orden de 27 de marzo de 1990, por razones de mayor claridad y mejor adecuación a la Ley 8/1989, de Tasas y Precios Públicos—concretamente a lo dispuesto en su título III, precios públicos—, por cuanto los servicios gravados por estas tarifas pueden encuadrarse en la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público a que se refiere el artículo 24.1.a) de esta Ley.

Por cuanto antecede, previo informe de los Ministerios de Economía y Hacienda y de Transportes, Turismo y Comunicaciones, he tenido a bien disponer:

Primero.—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 los anejos a la presente Orden.

Segundo.—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 1991. Dichas cuantías no incluyen la correspondiente repercusión del Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) cuando sea aplicable.

Los Organos gestores—Juntas de Puertos, Comisión Administrativa de Grupos de Puertos y 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 aplique la reducción y en el siguiente, sus aportaciones al Fondo de Compensación 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.

Tercero.—Queda derogada la Orden de 27 de marzo de 1990 sobre aplicación de tarifas por servicios generales y específicos en los puertos dependientes de la Administración del Estado («Boletín Oficial del Estado» del 31), con excepción de su anejo II, que queda incorporado a esta Orden y que, por lo tanto, tendrá su misma vigencia.

Cuarto.—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.

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

Madrid, 27 de febrero de 1991.

SAENZ COSCULLUELA

#### 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 y delimitado para cada puerto, a los efectos de aplicación de las correspondientes tarifas, 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 entenderá por:

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

B) Navegación de cabotaje: 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. Esloro 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.

En el caso de embarcaciones deportivas y de recreo se tomará la máxima distancia existente entre los extremos de los elementos más salientes de proa y popa de la embarcación y sus medios auxiliares.

### VI. Exenciones y bonificaciones

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

1.º Los barcos de guerra y aeronaves militares nacionales. Igualmente, los extranjeros que, en régimen de reciprocidad, no realicen operaciones comerciales.

Las exenciones alcanzarán a los servicios grabados 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.

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

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

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

### VIII. Morosos

El Organismo portuario no prestará servicios a quienes estén sometidos a la vía del apremio por ser deudores a dicho Organismo, salvo que se haga depósito previo del importe de los solicitados.

### IX. Responsabilidades

El Organismo portuario no será responsable de los daños, perjuicios y desperfectos debidos a paralizaciones de los servicios, ni de los producidos por averías, roturas fortuitas o por maniobras que, realizadas por indicación del usuario, adolezcan de un defecto de previsión.

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 ayuda 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.—Abonarán esta tarifa los armadores o los consignatarios de los barcos que utilicen los servicios indicados en la regla anterior.

Tercera.—La cuantía de la tarifa G-1 será la siguiente por cada 100 TRB o fracción:

### NAVEGACIÓN 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
Periodos completos de veinticuatro horas o fracción superior a seis horas .....	1.385	1.539	1.692	1.846
Por la fracción de hasta seis horas .....	693	770	846	923

a) Los barcos que efectúen navegación de cabotaje, para los mismos portes y periodos de estancia, pagarán 270 (135), 300 (150), 330 (165), 360 (180) pesetas por cada 100 TRB o fracción. Los valores entre paréntesis corresponden a la fracción de hasta seis horas.

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

c) A los barcos que efectúen 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 la 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, se aplicarán las cuantías que figuran en la tabla baremo anterior, aplicándose la tarifa completa a los periodos completos de veinticuatro horas o fracciones superiores a doce horas y la reducida al 50 por 100 a las fracciones de hasta doce horas. No será de aplicación la tarifa a los periodos en que, a juicio del Director del Puerto, el mal tiempo impida la maniobra del abarloadamiento de la barcaza de avituallamiento. El periodo de exención no superará en ningún caso las setenta y dos horas.

e) La cuantía aplicable a los barcos que entren en los puertos en arribada forzosa será la mitad de la que les correspondería en caso de hacerlo en condiciones normales, siempre que no utilicen ninguno de los servicios industriales o comerciales del Organismo portuario o de particulares.

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

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

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

En las entradas 13 a 24: 90 por 100 de la tarifa de la regla tercera.  
En las entradas 25 a 50: 80 por 100 de la tarifa de la regla tercera.  
A partir de la entrada 51: 70 por 100 de la tarifa de la regla tercera.

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 exista 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.

Sexta.—La presente tarifa se devengará cuando el bargo 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.

Septima.—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.

Octava.—Los buques inactivos —o sea, aquellos cuya dotación se limita al personal de vigilancia— y los que están en reparación a flote abonarán la mitad de la tarifa que les hubiere correspondido por aplicación de la regla tercera 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.

Podrán establecerse conciertos para el abono de esta tarifa con buques extranjeros y con buques españoles en navegación exterior que efectúen reparaciones en muelles del 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.

Novena.—Los buques en construcción, a partir de su botadura, y los que están en desguace a flote abonarán la mitad de la tarifa que les corresponda por aplicación de la regla tercera. En el caso de construcción, 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.

Décima.—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.

Undécima.—A los barcos de pasajeros que realicen cruceros turísticos se les aplicarán las tarifas que figuran en la regla tercera con una reducción del 30 por 100.

Duodécima.—Todas las reducciones establecidas respecto de las cuantías de la tabla baremo de la regla tercera 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.—Abonarán esta tarifa los armadores o los consignatarios de los buques que utilicen los servicios citados en la regla anterior.

Tercera.—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 periodo completo de 24 horas o fracción mayor de nueve horas	
	Puertos con marea ≤ 2,50 metros	Puertos con marea > 2,50 metros
$p < 4$	101	101
$4 \leq p < 6$	142	142
$6 \leq p < 8$	182	182
$8 \leq p < 10$	233	233
$10 = p$	304	304
$10 < p < 12$	304	365
$12 \leq p < 14$	405	487
$14 \leq p < 16$	532	639
$16 \leq p < 18$	684	821
$18 \leq p < 20$	872	1.046
$20 \leq p$	1.090	1.308

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

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.—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 a 24: 85 por 100 de la tarifa de la regla tercera.  
En los atraques 25 a 40: 70 por 100 de la tarifa de la regla tercera.  
En los atraques 41 y siguientes: 50 por 100 de la tarifa de la regla tercera.

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

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

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 los atraques de los barcos de una misma línea o de un mismo armador, siempre que exista 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.

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

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

Séptima.—Si un barco realizase distintos atraques dentro del mismo periodo 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.

Octava.—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 tercera, 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 aquella fuere superior, pagará además el exceso de eslora con arreglo a la citada tarifa de la regla cuarta.

Novena.—Los barcos atracados de punta a los muelles abonarán una tarifa igual al 50 por 100 de la establecida en la regla tercera. Los barcos que amarren a boyas del servicio abonarán el 50 por 100 de la tarifa que abonarían atracados en muelles de 4 metros de calado.

Décima.—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 abonar 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.

Undécima.—Una vez recibida la orden de desatracar o de enmienda de atraque, el barco que 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.

Duodécima.—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.

Decimotercera.—La tarifa aplicable a 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, será la cuarta parte de la tarifa general de la regla tercera que 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.—Abonarán 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.—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.

Cuarta. 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 .....	3,5	7	7
Cabotaje .....	34,0	100	336
Exterior .....	336,0	841	1.344

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 las 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.

Quinta.—A los pasajeros que viajen en régimen de crucero turístico se les aplicará las tarifas que figuran en la regla cuarta, con una reducción del 30 por 100.

En el caso de buques de crucero turístico se podrán establecer, previamente a la llegada del buque, conciertos entre los armadores o sus representantes y el Organismo portuario para la fijación del porcentaje de pasajeros en tránsito del total de plazas ocupadas de cada bloque que define la regla cuarta de esta tarifa, al que se aplicará la tarifa correspondiente de las 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 serán de aplicación las tarifas señaladas en la presente regla.

Sexta.—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 cuarta de esta tarifa.

Séptima.—El abono de esta tarifa dará derecho a embarcar o desembarcar, libre del pago de la tarifa de mercancías, el equipaje de camarote. Los vehículos y el resto del equipaje pagarán la tarifa correspondiente como mercancía.

Octava.—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 cuarta por la totalidad de la partida mal declarada o no declarada.

Novena.—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 periodos anuales, no pudiendo ser el importe inferior al 60 por 100 del que correspondería por la tarifa general de la regla cuarta aplicada al tráfico previsto. Este concierto se abonará por adelantado sin derecho a devolución total o parcial.

Décima.—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 .....	31,5
Segundo .....	45,0
Tercero .....	67,5
Cuarto .....	99,0
Quinto .....	135,0
Sexto .....	180,0
Séptimo .....	225,0
Octavo .....	540,0

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

Al gas-oil y al fuel-oil en régimen de cabotaje se les 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 del 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.

Undécima.—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 aplicarán 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.

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

Sin embargo, cuando se opere en régimen de concierto (regla decimotercera), el Organismo portuario podrá liquidar la tarifa completa de la operación en el momento de la descarga de la mercancía.

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

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

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

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

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

Decimooctava.-En el tráfico en 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 de los establecidos en la regla undécima para el abono de esta tarifa.

En el caso particular del tráfico de contenedores se podrá establecer, además, la simplificación de considerar a todas las mercancías en ellos transportadas como incluidas en el grupo de repertorio de mercancías que ponderadamente les corresponda 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 décima, en el que se incluyan 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 décima.

Decimonovena.-En los tráfico 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, 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 en B).

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

Vigésima.-Las mercancías y combustibles embarcados para el avituallamiento del propio barco directamente desde tierra no están sujetos al abono de esta tarifa, siempre que el combustible haya pagado la tarifa 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 primera.-Para la liquidación de esta tarifa deberá presentarse por el sujeto pasivo obligado al pago, antes de empezar la descarga o antes de transcurridas veinticuatro horas desde que finalizó la carga, el manifiesto de carga o una declaración de la totalidad de las mercancías transportadas o a transportar, indicando el número de bultos, la clase y peso de las mercancías y su origen y destino, todo ello en la forma que determine la autoridad portuaria.

Vigésima segunda.-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 formen parte, además de la sanción que, en su caso, pudiere corresponder.

Vigésima tercera.-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 aplicarán las tarifas con las reducciones establecidas en las correspondientes Ordenes de concesión.

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

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

Vigésima sexta.-La tarifa G-3 de embarque exterior aplicable a los productos petroleros 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 décima y undécima.

#### Tarifa G-4. Pesca fresca

Primera.-Esta tarifa comprende la utilización, por los buques pesqueros en actividad y los productos de la pesca marítima fresca, de las aguas del puerto, instalaciones de balizamiento, muelles, dársenas, zonas de manipulación y servicios generales de policía.

Segunda.-Abonará la tarifa el armador del buque o el que en su representación realice la primera venta. Cualquiera de los dos que la hubiere abonado deberá repercutir su importe 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.-Esta tarifa se aplicará sobre:

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.-La tarifa aplicable a los productos de la pesca serán dobles de las señaladas en las condiciones anteriores en los casos de:

- Ocultación de cantidades en la declaración o manifiesto o retraso en su presentación.
- Inexactitud falseando especies, calidades o precios resultantes de las subastas.
- 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 o 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.

En las instalaciones del Organismo portuario la tarifa comprende la prestación de los siguientes servicios:

- Fondeo en aguas abrigadas (natural o artificialmente).
- Atraque de la embarcación.

La tarifa aplicable a las embarcaciones fondeadas o atracadas será la suma de las tarifas parciales de los servicios disponibles que se establecen en regla sexta.

Se entiende por fondeo la disponibilidad de espacios en el espejo de aguas, sin muertos ni otros elementos de fondeo que se reducen a los propios del barco.

Se entiende por muerto y tren de amarre a la disponibilidad de una amarra sujeta a un punto fijo del fondo que permita fijar uno o los dos extremos del barco.

Se entiende por atraque en punta la disponibilidad de un elemento de amarre fijo a pantalán o muelle que permita fijar uno de los extremos (proa o popa) del barco.

Se entiende por vigilancia general la que presta el Organismo portuario para la generalidad de la zona de servicio del puerto sin asignación específica, ni garantía respecto de la integridad de los barcos o sus contenidos.

La petición de los servicios implica la aceptación de las condiciones en que se prestan por el Organismo, no siendo éste responsable de los incidentes que puedan producirse a causa de la configuración o disposición de las instalaciones, así como de los efectos por causas meteorológicas.

Segunda.-Abonarán la presente tarifa el propietario de la embarcación o su representante autorizado y subsidiariamente el Capitán o Patrón de la misma.

Tercera.-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.

Cuarta.-Esta tarifa se devengará cuando la embarcación entre en las aguas de las zonas I o II del puerto. Las cantidades adecuadas serán exigibles en el momento en que se efectúe la liquidación.

Quinta.-La cuantía de esta tarifa por metro cuadrado y por día natural o fracción será la siguiente:

TABLA BAREMO

Servicio referenciado	Zonas del Puerto	
	I Pesetas	II Pesetas
<b>A. Instalaciones del Organismo Portuario</b>		
Fondeo en aguas abrigadas .....	10,7	4,8
Atraque de punta de la embarcación .....	14	-
Atraque de costado de la embarcación .....	42	-
Disponibilidad de amarra a muerto .....	1,6	1,6
Existencia de toma de agua propia del atraque sujeta a tarifa .....	1,6	-
Disponibilidad de recipientes para basura .....	1,6	-
Vigilancia general de la zona .....	1,6	-
Fondeo con totalidad de servicios .....	12,3	6,4
<b>B. Instalaciones de concesionarios</b>		
Atraque .....	9,6	-
Fondeo .....	8,0	2,1

Sexta.-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 Organismo portuario, una bonificación del 20 por 100.

Séptima.-Todos los servicios deben ser solicitados del Organismo portuario, aplicándose tarifa doble a los servicios obtenidos sin autorización del mismo, independientemente de la sanción que proceda por infracción del Reglamento de Servicio, Policía y Régimen del Puerto.

El abono de esta tarifa no releva de la obligación de desatracar la embarcación, de cambiar de lugar de amarre o de fondeo o, incluso, de abandonar el puerto si así 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.

Octava.-a) A las embarcaciones amarradas en instalaciones propias de concesiones de clubs o centros náuticos corresponderá la tarifa del apartado B.

El Organismo portuario liquidará la tarifa a los sujetos pasivos, por períodos de días, si se trata de embarcaciones transeúntes y, por meses vencidos, si se trata de embarcaciones de base. Para ello el concesionario deberá aportar a la Dirección del Puerto los datos precisos para la completa identificación del usuario así como para la facturación y, ello, con arreglo a los plazos y al modelo que establezca dicha Dirección.

b) Podrá concertar el concesionario el abono de las tarifas, subrogándose en la obligación de los sujetos pasivos; la base del concierto, cifrada en metros cuadrados por día y mes, se establecerá para cada concesión y temporada por el Organismo portuario con arreglo a los datos estadísticos de tráfico de la concesión disponibles, efectuándose mensualmente una liquidación global por el importe que corresponda a

la ocupación, composición y porte de la flota que se haya concertado. Este concierto no podrá ser inferior al 70 por 100 del importe que correspondería por la aplicación de la tarifa del apartado B, a la ocupación estimada que en ningún caso podrá ser inferior a la del año anterior.

Novena.—Las embarcaciones ligeras que ocupen habitualmente plazas en seco del Organismo portuario devengarán la tarifa G-5 de embarcaciones atracadas correspondiente al 25 por 100 de los días del periodo al que corresponde la liquidación, independientemente del número de días que navegue y del abono de la tarifa E-2 o E-4 que corresponda por la ocupación de superficie o local.

Décima.—A las embarcaciones que atraquen a muelles o fondeen en surgideros de profundidad inferior a 2 metros y superior a 1 metro se aplicará una reducción del 25 por 100; cuando el calado sea igual o inferior a 1 metro, la reducción será del 50 por 100. En ambos casos han de concurrir la totalidad de las siguientes circunstancias:

- Que la eslora de la embarcación sea inferior a 6 metros.
- Que la potencia del motor sea inferior a 25 HP.
- Que el abono de la tarifa se realice por semestres adelantados.

Undécima.—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.

Duodécima.—Las embarcaciones abarloadas a otras atracadas sin ningún punto de contacto o amarre a muelles o pantalanés, 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.—La tarifa será abonada por 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.—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	9.720
3 a 6 toneladas	13.180
≤ 6 toneladas	15.260
≤ 12 toneladas	22.890
≤ 16 toneladas	30.515
≤ 30 toneladas	47.160

La tarifa de las grúas de potencia comprendida entre 16 y 30 toneladas se calculará por interpolación lineal entre las tarifas correspondientes a estas dos potencias.

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 la cuantía indicada en el cuadro.

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

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

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

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

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

Séptima.—Los usuarios serán responsables de los desperfectos o averías que ocurran en las grúas y demás elementos de manipulación, por malas maniobras de sus operarios, como haberlas cargado con mayores pesos que los correspondientes a la fuerza de los mismos o 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.

Octava.—Serán de cuenta 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.

Novena.—Estas tarifas son exclusivamente aplicables a servicios prestados en días laborables dentro de la jornada ordinaria establecida para estas actividades por el Organismo portuario. Los servicios prestados fuera de la jornada ordinaria se facturarán con un recargo del 25 por 100 y del 50 por 100 en todas las de los días festivos, facturándose, en este caso, un mínimo de dos horas.

Décima.—El tiempo de utilización de la grúa, a efectos de facturación, será el comprendido entre la hora en la que se haya puesto a disposición del peticionario y la de terminación del servicio. La facturación se hará por horas completas.

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

Undécima.—Los Organismos portuarios podrán establecer, discrecionalmente, conciertos con aquellos usuarios que se comprometan a realizar una utilización intensa de determinado tipo de grúa, expresada por su utilización media mensual calculada como suma de las medias diarias del mes.

Los umbrales o utilidades medias mensuales mínimas (u.m.m.m.), para poder establecer conciertos, se fijan en:

Ciento veinte horas/grúa para las grúas de potencia no superior a 16 toneladas.

Noventa horas/grúa para las grúas de potencia mayor.

Las tarifas aplicables en régimen de concierto no serán inferiores al 75 por 100 de las fijadas, para el tipo de grúa considerado en las reglas tercera y novena.

Si se alcanza o supera el umbral correspondiente, la facturación se hará sobre las horas realmente trabajadas. Si eso no ocurre, para la facturación se tomará el número de horas trabajadas incrementado en la relación:

$$(u.m.m.m.)/(u.m.m. habida)$$

Salvo en el caso de que no se hubiere trabajado hora alguna, en que se deberá tomar la cifra de ciento veinte o noventa que proceda, de acuerdo con la potencia de la grúa.

En cualquier caso, para el uso de la referida facultad discrecional, será necesario que los beneficiarios sean personas físicas o jurídicas, con personalidad jurídica individual, quedando excluidas las agrupaciones de empresarios aunque se hallen inscritas en el Registro Mercantil, como es el caso de las agrupaciones de interés económico.

La duración del concierto será fijada por el Organismo portuario partiendo de un plazo mínimo de noventa días consecutivos. En ningún caso la duración podrá ser indeterminada.

Los Organismos remitirán a la Dirección General de Puertos y Costas copia de los conciertos en el plazo máximo de quince días a partir de su establecimiento.

Los conciertos existentes, que no se adapten a lo exigido en los párrafos anteriores de este artículo quedarán extinguidos dentro del plazo de un año contado desde la fecha de la publicación de esta Orden en el «Boletín Oficial del Estado».

Duodécima.—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.—Esta tarifa será abonada por los usuarios de los correspondientes servicios.

Tercera.—Esta tarifa se aplicará al producto de 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 aplicables 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.

La cuantía mínima de la tarifa E-2 durante el año 1991 será de 1,80 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 depósito y almacenamiento de mercancías u otros elementos se clasifican de un modo general en dos zonas:

- Primera, zona de tránsito.
- Segunda, zona de almacenamiento.

La zona de maniobra inmediata a los atraques de los barcos no es zona de depósito de mercancías, salvo excepciones 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 así, 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 quintuplo de la que con carácter general le correspondería, sin perjuicio de que la Dirección del puerto pueda proceder al removido, pasándose el correspondiente cargo y respondiendo en todo caso el valor de las mercancías de los gastos de transporte y almacenaje.

Duodécima.-Las mercancías o elementos que permanecieren un año sobre las explanadas o depósitos y 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 pago de esta tarifa.

Decimocuarta.-Para las mercancías desembarcadas el plazo de ocupación comenzará a contarse desde la reserva del espacio o a partir del día siguiente en que el barco terminó la descarga, siempre que ésta se haga ininterrumpidamente. Si la descarga se 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 de que no 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 no se haya levantado el 25 por 100 de la superficie ocupada, el 75 por 100 cuando el levante exceda del 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 de la regla duodécima a estas mercancías incursas en procedimientos legales administrativos podrá realizarse desde el mismo momento en que recaiga sentencia o resolución en firme.

Decimooctava.-Por la Dirección General de Puertos y Costas se podrán modificar las franquicias máximas y cuantías mínimas de la tarifa en los distintos periodos 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.-Esta tarifa será abonada por los usuarios de los correspondientes servicios y destinatarios de los suministros.

Tercera.-Esta tarifa se aplicará al 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 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.

La solicitud se hará por escrito y en ella se harán constar las características y detalles del servicio.

Sexta.-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.

Séptima.-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.

Octava.-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 o roturas fortuitas que puedan ocurrir durante la prestación de los servicios a que se refiere esta tarifa.

Novena.-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.

Décima.-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.

Undécima.-Si por cualquier circunstancia ajena a la Junta, Puerto Autónomo o Comisión Administrativa, estando el personal en sus puestos no se realizara la operación solicitada, el usuario se verá obligado a satisfacer el 50 por 100 del importe que hubiera correspondido de haberse efectuado el suministro.

### Tarifa E-4. Servicios diversos

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

Segunda.-Esta tarifa será abonada por los usuarios de los correspondientes servicios.

Tercera.-Esta tarifa se aplicará al 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 o roturas fortuitas que puedan ocurrir 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 en días laborables. Fuera de ella y en días festivos tendrá los recargos que se señalen particularmente en cada caso.

## ANEJO II

El tráfico entre los puertos de Ibiza y Cala Sabina es tráfico de cabotaje, de acuerdo con la definición incluida en la regla general II. Clases de Navegación.

Para ajustar las tarifas que actualmente se vienen aplicando, a las actualmente vigentes para dicho tráfico se aplicarán los siguientes coeficientes multiplicadores de las tarifas de cabotaje:

Fecha	Coficiente aplicación
A la entrada en vigor de esta Orden .....	0,33
El 1 de enero de 1992 .....	0,66
El 1 de enero de 1993 .....	1,00

# MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION

**6085.** *ORDEN de 1 de marzo de 1991 sobre el procedimiento de solicitud de las ayudas globales a tanto alzado a percibir por las Organizaciones de Productores Pesqueros por retirada del mercado de los productos indicados en el anexo VI del Reglamento (CEE) número 3.796/81.*

Ilustrísimos señores:

El Reglamento (CEE) número 3.468/88, del Consejo, de 7 de noviembre, que modifica al número 3.796/81, del Consejo, de 29 de diciembre, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de los productos de la pesca, al que en adelante denominaremos Reglamento Base, modificado en última instancia por el número 1.495/89, amplía la posibilidad de otorgar, por parte de los Estados miembros, una ayuda global a las Organizaciones de Productores Pesqueros que procedan, en determinadas condiciones, a la retirada del mercado de los productos indicados en el anexo VI del Reglamento Base, por no poderlos vender por debajo de los precios de retirada autónomos establecidos por las propias Organizaciones, cuyo régimen, previamente, se han comprometido respetar.

La reforma a la organización común de mercados de 1988 incorpora quince nuevas especies que no se hallaban hasta entonces sometidas a un régimen de intervención comunitario, pero que al ser parte importante de la producción de determinadas regiones, se consideró la procedencia de incluir las mismas en un régimen comunitario de sostenimiento de precios.

Es por ello, por lo que se establece un régimen de intervención basado en la aplicación de un precio de retirada fijado de manera autónoma por las Organizaciones de Productores Pesqueros (OO.PP.), contemplando la posibilidad de conceder, bajo determinadas condiciones, una ayuda de carácter global a dichas Organizaciones para los productos que hayan sido objeto de intervenciones autónomas.

El Reglamento (CEE) número 4.176/88, de la Comisión, de 28 de diciembre, estableció las normas de aplicación de la concesión de ayudas a tanto alzado para determinados productos pesqueros.

El Real Decreto 337/1986, de 10 de febrero, establece las normas de procedimiento para el reconocimiento por el Estado de las OO.PP., disponiendo, en su artículo 4.º, que el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ejercerá el control de tales Organizaciones, y, en su artículo 10, que dichas Entidades podrán hacerse acreedoras de cualquier tipo de ayuda que la normativa comunitaria establezca para ellas. Al igual que en el caso del régimen de intervención financiera en materia de retirada, previsto en los artículos 13 y 14 del Reglamento Base,

las OO.PP. pueden elegir, por lo que respecta a las partidas retiradas de la pesca, bien destinarlas a la destrucción, lo que daría lugar a la percepción de una compensación a tanto alzado, o bien transformarlas y almacenarlas para reintroducirlas de nuevo en el mercado, siempre con destino al consumo humano, en cuyo caso podrán acceder a una prima a tanto alzado.

Es por todo ello por lo que se hace necesario, de una parte, unificar y aclarar los aspectos fundamentales de la reglamentación comunitaria referente al procedimiento de solicitud y requisitos para acceder a las primas y compensaciones a tanto alzado a percibir por las OO.PP., y de otra facilitar la comprensión de tal reglamentación de la cual, y sin cuestionar su aplicabilidad directa, se transcriben algunos párrafos.

En su virtud, dispongo:

### A. Requisitos comunes para acceder a la concesión de la ayuda a tanto alzado

Artículo 1.º La solicitud y concesión de las ayudas globales a tanto alzado por retirada del mercado de los productos pesqueros indicados en el anexo VI del Reglamento Base, cuyas normas de aplicación vienen establecidas en el Reglamento (CEE) número 4.176/88, de la Comisión, y normativa complementaria, se regulará por lo dispuesto en la presente Orden.

Art. 2.º Serán beneficiarias de las ayudas globales a tanto alzado por retirada tal y como se definen en el artículo 14 ter del Reglamento Base las Organizaciones de Productores Pesqueros (OO.PP.) legalmente reconocidas que lo soliciten y cumplan las condiciones previstas en la presente Orden.

Art. 3.º Cualquier Organización de Productores Pesqueros (O.P.P.) que desee acceder a una ayuda global por retirada (compensación o prima a tanto alzado), deberá comunicar al comienzo de la campaña a la correspondiente Dirección Territorial y/o Provincial del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, y al Fondo de Regulación y Organización del Mercado de los Productos de la Pesca y Cultivos Marinos (FROM), de forma expresa, que se compromete a hacer uso del «régimen de precios de retirada autónomos», señalando en tal comunicación los siguientes extremos:

Lista de productos y categorías para los que se acogen a dicho régimen, de los comprendidos en el anexo I de la presente Orden, y

Precios de retirada, los cuales no sobrepasarán, para las categorías de productos de que se trate, del 80 por 100 del precio medio ponderado registrado en el transcurso de las tres últimas campañas de pesca precedentes en la zona de actividad de la Organización implicada.

Art. 4.º Las OO.PP. se comprometerán a aplicar los precios de retirada autónomos durante toda la duración de la campaña, admitiéndose un margen de tolerancia del 10 por 100, por debajo o por encima de los mismos, en consideración hacia las fluctuaciones estacionales de los precios del mercado. Bien entendido que para hacer uso de este margen, deberán ponerlo en conocimiento de la correspondiente Dirección Provincial y/o Territorial del MAPA, al menos, dos días hábiles antes de su aplicación, debiéndose aplicar, dicho margen, durante un periodo no inferior a cinco días laborables. Las citadas Direcciones, a su vez, lo transmitirán al FROM a la mayor brevedad posible.

Art. 5.º Las ayudas globales por retirada (compensación o prima a tanto alzado) se concederán cuando los productos retirados del mercado:

- Hayan sido pescados por un miembro de una O.P.P.
- Una vez clasificados, conforme a las normas comunes de comercialización previstas en el Reglamento (CEE) número 33/89, referidas especialmente a las categorías de calidad de fresca, tamaño o peso, embalaje, presentación y etiquetado, deberán haber sido puestos a la venta, a través de la O.P.P. o por un miembro, según las normas comunes establecidas por la propia Organización.
- Antes de la retirada las partidas deberán haber sido puestas a la venta de forma accesible a todos los operadores interesados según la legalidad vigente. Durante tal puesta a la venta no debe haberse encontrado comprador a un precio al menos igual al precio de retirada autónomo, cuyo régimen se ha comprometido a respetar la O.P.P., pudiendo hacer las Organizaciones uso del margen de tolerancia mencionado en el artículo 4.º de la presente Orden.

Art. 6.º La cantidad máxima anual que una O.P.P. podrá retirar, percibiendo la ayuda global a tanto alzado, no podrá superar el 10 por 100 del total del producto comercializado durante la campaña por especie.

### B. Requisitos específicos para acceder a la compensación a tanto alzado

Art. 7.º De la compensación a tanto alzado [supuesto del primer guión del epígrafe c), apartado 2, del artículo 14 ter del Reglamento Base] se beneficiarán aquellas partidas retiradas destinadas a su distribución gratuita a Instituciones benéficas, o consumo no humano, tal como:

- Empleo para alimentación animal después de su reducción a harina.
- Otros empleos para alimentación animal, incluso cebo.
- Otros empleos con fines no alimentarios.