

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA
COMISARIA DE LA ENERGIA Y RECURSOS MINERALES

**INCIDENCIA DEL TRANSPORTE PARA LA
PLANIFICACION DE ACCIONES EN
INVESTIGACION DE RECURSOS MINERALES**

INSTITUTO GEOLOGICO Y MINERO DE ESPAÑA

00688

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA
INSTITUTO GEOLOGICO Y MINERO DE ESPAÑA

INCIDENCIA DEL TRANSPORTE PARA LA
PLANIFICACION DE ACCIONES EN IN--
VESTIGACION DE RECURSOS MINERALES



El presente estudio ha sido realizado por la Empresa:
Economía y Comercialización para la Minería y la In--
dustria, S.A. (E.C.O.M.I.N.S.A.), en régimen de con--
tratación con el Instituto Geológico y Minero de Espa
ña.

1.- INTRODUCCION

I N D I C E
=====

	<u>Páginas</u>
1. INTRODUCCION	2
2. OBJETIVOS Y METODOLOGIA DEL ESTUDIO	4
3. TRANSPORTE DEL MINERAL A PUERTO	8
3.1. Transporte por ferrocarril	9
3.1.1. Instalaciones para la carga. - Cargaderos	9
3.1.2. Tiempo	10
3.2. Transporte por carretera	13
3.3. Consideraciones sobre ambas modalida- des	14
4. ANALISIS TECNICO DE LOS PUERTOS	17
4.1. Vigo	17
4.2. Avilés	24
4.3. Santander	31
4.4. Bilbao	37
4.5. Valencia	45
5. LA EXPORTACION SEGUN LAS DISTINTAS MODALI- DADES DE VENTA	52
5.1. Exportaciones en términos FOB-st. Mer- cancía cargada, estibada y trimada ..	53
5.1.1. Obligaciones del vendedor	53
5.1.2. Obligaciones del comprador ...	55
5.1.3. Operaciones en puerto. Entida- des	56

.../...

5.1.4. Análisis de los gastos FOB-st.- según los tres tipos de posibles embarques: 1000,3000, 5000 t. .	57
5.2. Exportaciones en términos CIF. Mercan- cía en el puerto de destino	60
5.2.1. Obligaciones del vendedor	60
5.2.2. Obligaciones del comprador	62
5.2.3. Flete	63
5.2.4. Seguro	64
5.3. Conclusiones y recomendaciones sobre - ambas modalidades de venta	66
6. OPERACIONES ADICIONALES	70
6.1. Labores y gastos por operaciones en el puerto de carga	72
6.2. Labores y gastos por operaciones en el puerto de descarga	76
6.3. El seguro de crédito a la exportación.	79
6.3.1. Póliza de compradores privados.	82
6.3.2. Póliza global y global especial	83
6.3.3. Póliza de garantías bancarias - de prefinanciación y financia- ción	84
6.3.4. Póliza de elevación de costes .	85
6.3.5. Póliza de seguro de riesgo de - cambio	86
7. OTRAS POSIBLES FUENTES DE INGRESOS EN UNA - OPERACION DE EXPORTACION	89
7.1. Créditos a la exportación	90

.../...

7.1.1. Créditos para capital circulan <u>te</u>	92
7.1.2. Prefinanciación de bienes de consumo, productos intermedios y materias primas	94
7.1.3. Créditos de exportación a corto plazo con pedido en firme para financiar la parte aplaza <u>da</u> hasta 12 meses	95
7.1.4. Créditos para la financiación de inversiones en el exterior relacionados con el fomento a la exportación	98
7.2. Desgravación fiscal	102
8. CONCLUSIONES DEL ESTUDIO	111
8.1. Conclusiones sobre la modalidad FOB-estibado y trimado	112
8.2. Conclusiones sobre la modalidad CIF .	115
ANEXO -I- DOCUMENTOS RELATIVOS A LA EXPORTA-- CION.	

Todos los trabajos desarrollados desde 1968, año de puesta en marcha del Plan Nacional de la Minería, constituyen antecedentes del presente proyecto. Evidentemente, el resumen de estos trabajos se compendia, en sus líneas generales en el programa de acciones de carácter general o infraestructural incluido dentro de la revisión del PNAMPM, aprobado por Consejo de Ministros de fecha 22 de Diciembre de 1978.

Los resultados obtenidos de la realización de los trabajos antes mencionados y la experiencia lograda con los mismos, ha obligado a plantearse la necesidad de desarrollar un trabajo que analice aspectos hasta ahora olvidados como es el del "transporte de mineral", ya que en muchos casos aunque se tengan grandes cantidades de cierto mineral o éste sea prioritario su explotación no resulta rentable por su alto costo de transporte. Al mismo tiempo, otro de los aspectos que cita el plan es analizar los problemas que se pueden plantear a la hora de explotar los minerales.

2.- OBJETIVOS Y METODOLOGIA DEL ESTUDIO

Los objetivos básicos a alcanzar con el desarrollo de este -- proyecto, se pueden sintetizar como sigue:

- Facilitar toda suerte de elementos informativos que - puedan conducir a la elección de los medios óptimos de transporte para una sustancia mineral.
- Exámen de algunos de los principales puertos españoles con vista a la exportación de minerales con todos los datos que de ellos puedan afectar a estos.
- Determinación de la incidencia del transporte para una sustancia con el fin de definir su rentabilidad en su relación precio/transporte.

De acuerdo con estos objetivos, se ha seguido la siguiente me todología para la realización del presente trabajo:

- Se ha dividido el estudio en cinco grandes capítulos - en los que en primer lugar se analizan los medios de - transporte opcionales a emplear para el desplazamiento de la mercancía a puerto en un supuesto de que la mina

.../...

se encontrase ubicada en el centro del país.

- En segundo lugar se realiza un análisis de varios puertos importantes de España, describiendo sus datos técnicos, así como ciertos comentarios acerca de su rendimiento, huelgas sufridas, además de los datos destacables a la hora de su utilización.

- De cara ya a la exportación del mineral, se incluye un capítulo en el que se detallan las diferentes modalidades de exportación y las responsabilidades que atañen tanto al vendedor como al comprador.

- Un capítulo llamado "gastos adicionales", tratará de reflejar aquellos costes derivados de operaciones en puerto, pólizas de seguro, etc... que de alguna manera suponen un gasto en el total de la exportación.

- Finalmente, se mencionan en el último capítulo las "posibles fuentes de ingresos" que en una operación de exportación pueden existir, es decir los créditos y la desgravación fiscal.

Así mismo se unen al estudio, dentro del apartado ANEXOS, docu

.../...

mentos, modelos de pólizas de fletamento, tarifas, etc..., -
que se estiman de gran información adicional.

3.- TRANSPORTE DEL MINERAL A PUERTO

Dado que el objetivo del presente trabajo se centra en la obtención de una idea concreta en cuanto a los conceptos y costos que forman parte de una exportación, se considera necesario establecer, como primera etapa del estudio, el análisis del transporte del mineral a puerto.

En este sentido debe destacarse la incidencia de la distancia, por lo que, por primera vez a lo largo de todo este proyecto, entran en consideración las distintas posibilidades que representan los cinco puertos, señalados a priori como más favorables para realizar a través de ellos las ventas al exterior, - en función de una supuesta explotación en el centro de la península y un cargamento a manejar de 5.000 t. de mineral.

A continuación se examinan detalladamente las dos posibilidades existentes para realizar esta operación:

- Transporte por ferrocarril
- Transporte por carretera

3.1. Transporte por ferrocarril.-

El estudio de este concepto vendría expresado en tres apartados o definiciones cuyo análisis conjunto determinarán la rentabilidad de este medio. Las tres definiciones serían: Instalaciones para la carga (cargaderos en mina o estación); tiempo de transporte, y precios (esta última definición vendría dada por las tarifas vigentes en cada momento, por lo que se omiten).

A continuación se analizan las dos primeras definiciones antes mencionadas, teniendo en cuenta, en todos los casos, la existencia de dos tipos de posibles vagones: vagones X de 25 t. de carga y un máximo de 25 vagones por convoy y vagones XX de 57,2 t. de carga y un máximo de 10 vagones por tren.

3.1.1. Instalaciones para la carga. Cargaderos.-

Según los datos facilitados por el servicio técnico-comercial de Renfe, existen dos posibilidades para este tipo de instalación: su ubicación en mina o en la estación más próxima a la cantera.

Para la primera posibilidad sería necesaria la visita de un -

.../...

equipo técnico de Renfe a la mina con objeto de evaluar la -- rentabilidad y viabilidad de esta instalación en base a exten sión de los terrenos de la explotación, si es permisible esta instalación caso de no contar con terrenos propios para el -- tendido de la via, tipo de maquinaria a instalar, etc.

En cuanto a la instalación de un cargadero en estación sería necesario igualmente el contacto entre ambas compañías con el fin de establecer las necesidades que debería cubrir dicho -- cargadero. Toda la maquinaria sería aportada por el exporta-- dor.

En principio, no se ha considerado la inversión que represen ta la construcción de esta instalación, cuya amortización gra varía indudablemente el coste del transporte por ferrocarril aumentando el mismo.

3.1.2. Tiempo.-

Considerando que un tren con vagones tipo X transportaría co mo máximo 500 t. de mineral, repartidas en 25 vagones de 25 t. cada uno de capacidad de carga, el tiempo necesario para el - transporte por ferrocarril a los distintos puertos, teniendo en cuenta el kilometraje sería el siguiente :

.../...

	CADA TREN (500 t.)	TOTAL MATERIAL (5.000 t.)
Vigo	4 DIAS	13 DIAS
Aviles	3 DIAS	12 DIAS
Santander	2 DIAS	11 DIAS
Bilbao	3 DIAS	12 DIAS
Valencia	5 DIAS	14 DIAS

Utilizando tren con vagones tipo XX, se transportaría como -- máximo 572 t. repartidas en 10 vagones de 57,2 t. cada uno de capacidad de carga, lo que supondría un tiempo para el transporte total de material a los distintos puertos distribuidos de la siguiente forma:

	CADA TREN (572 t.)	TOTAL MATERIAL (5.000 t.)
Vigo	4 DIAS	12 DIAS
Aviles	3 DIAS	11 DIAS
Santander	2 DIAS	10 DIAS
Bilbao	3 DIAS	11 DIAS
Valencia	5 DIAS	13 DIAS

.../...

Finalmente debe señalarse que en hipótesis de cálculo utilizada tanto para vagones X como XX, se ha supuesto que RENFE dispone del suficiente material como para hacer posible el enviar un convoy diario. Este término perfectamente posible en cuanto a número de vagones parece posible en cuanto a tracción, según confirma la Dirección Comercial de RENFE.

El total de vagones necesarios para enviar las 5.000 t. sería: para tipo X 250 vagones de tara 10 t. y capacidad de 20 t. Para XX 100 vagones de tara 22,8 t. y capacidad 57,2 t.

3.2. Transporte por carretera.-

Evidentemente este sistema, presenta como principal ventaja - que el punto de partida con destino al puerto de exportación estaría ubicado en la propia planta de preparación, que los - elementos de carga no son necesarios de considerar y que esta operación podría realizarse: o bien desde las propias tolvas de salida de flotación, o bien mediante una simple pala cargadora de las que necesariamente se dispondrá en la explotación.

El transporte se realizaría con camiones basculantes de 25 t., habiéndose calculado que podría utilizarse entre 10 y 20 ca-
miones.

Así, para trasladar 5.000 t., carga máxima de un sólo envío, sería necesario entre 20 días máximo y 10 días mínimo, por lo que se ha considerado como base de cálculo el adoptar 15 días para disponer de este volumen en el puerto de embarque.

3.3. Consideraciones sobre ambas modalidades.-

Después de realizar un balance comparativo de las ventajas e inconvenientes del ferrocarril y la carretera cabe destacarse como principal ventaja a favor del ferrocarril su economía -- que en el caso de grandes transportes y muy regulares puede -- llegar a ser aún mayor.

Sin embargo, la carretera presenta ventajas en cuanto a todos los demás factores: rapidez y regularidad, accesibilidad a -- las instalaciones de la mina y del puerto y seguridad en la -- entrega. La suma de estos factores resulta en la mayoría de -- los casos superior al peso de la diferencia de coste de la -- operación ya que supone un ahorro en cuanto a:

- La instalación de un cargadero en estación o en mina - (con ramal), concepto este que representa una inver -- sión.

- Problema de almacenaje y descarga en puerto con mayor coste y peligro de no disponer de carga para un buque a la fecha prevista.

Como conclusión, puede decirse que no existen ventajas ni des

.../...

ventajas absolutas, sino puntos de vista y necesidades a cubrir. El vendedor deberá estudiar cuales son los objetivos a alcanzar en una operación de venta de su mercancía: la rapidez?, seguridad?, economía?, y según su propio interés, elegir uno u otro medio de transporte.

4.- ANALISIS TECNICO DE LOS PUERTOS

4.1. Vigo.-

Los accesos terrestres por carretera a este puerto se efectúan mediante las carreteras nacionales siguientes:

N-120.- Logroño, Vigo, Tramo Orense, Vigo con dos carriles y vía lenta.

N-550.- Coruña, Vigo y Tuy por la costa, Tramo Vigo, La Guardia, con dos carriles.

N-550.- Finisterre a Tuy por la costa, Tramo Vigo, La Guardia, con dos carriles.

El enlace con la red de carreteras nacionales se realiza por las siguientes vías:

- Por la calle de La Coruña, Gran Vía del Generalísimo y Plaza de España, con las carreteras N-120 Orense-Madrid y Pontevedra (variante llamada Travesía de Vigo).
- Por la calle Felipe Sánchez y Transversales a García Barbón (Oporto, Serafín Owendaño, Isaac Peral), y paso superior sobre la Estación de Ferrocarril de Mercancías en

.../...

Guixar con la C.N.-550 Coruña a Vigo y Tuy y de esta por la Avenida de Buenos Aires, con la Travesía de Vigo, variante de la Nacional 550.

- Las calles Felipe Sánchez, Concepción Arenal, Avenida interior de Orillanas y explanadas del Berbés y Bonzas, -- han sido declaradas sobrantes de la zona de Servicio de puerto de Vigo por la O.M. del 13 de Julio de 1968 para ser entregadas al Patrimonio del Estado y Ayuntamiento de Vigo.

Los accesos terrestres por ferrocarril se efectúan por los enlaces ferroviarios del Puerto con la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles se realizarán por el ramal directo Chape-la-Puerto. El "hinterland" del Puerto está recorrido por -- dos líneas férreas:

- Vigo-Orense, Orense, Monforte, Ponferrada, León
- Vigo, Orense, Puebla de Sanabria, Zamora

El ancho de la vía normal es de 1.668 m. Dispone de una sola vía y su electrificación abarca el Tramo Monforte, Ponferrada, León.

.../...

Las comunicaciones interiores por carretera se realizan a través de la red interior de carreteras del servicio del Puerto de Vigo que está formada por una vía principal de comunicación que se extiende a lo largo de las instalaciones portuarias, y de la cual derivan las demás carreteras que sirven a los diversos muelles. Su longitud es de 5.500 m.

La vía principal mencionada puede suponerse dividida en dos secciones por un importante nudo de enlace con la red exterior de comunicaciones, constituido por su entronque con la calle de Concepción Arenal prolongación de la de Colón, que a su vez arranca del final de la carretera de Villacastín a Vigo, hoy C.N.-120 Logroño a Vigo y Tuy.

A partir del enlace con la C/. Concepción Arenal, se extiende hacia el Este el ramal de la vía principal mencionada, que sirve a los muelles de Comercio, Transversal, Arenal y Guixar, y termina en la Dársena de Bonzas.

De la carretera de circunvalación arrancan las de servicio directo del puerto, siendo las principales las que terminan en el muelle de Transatlánticos, muelle de Comercio, Transversal, del Arenal y Dársena de Guixar. Su ancho medio es de 15 metros y su pavimento es taco de adoquín sobre base de hormigón

.../...

y adoquinado sobre arena.

Las comunicaciones interiores por ferrocarril se efectúan por las vías férreas generales que unen la Estación de clasificación del muelle del Arenal con el muelle de Transatlánticos y las Dársenas de El Berbés y del Puerto Pesquero, disponiendo de vías férreas los muelles Comerciales del Arenal, Tranversal y Comercio, el de Transatlánticos, y los pesqueros de las Dársenas 3 y 4 de El Berbés.

El ancho de la vía normal es de 1,668 m. y su longitud de 15.000 m.

A continuación se detallan los principales factores que, de cara al embarque de mineral a granel pueden destacarse dentro de este puerto.

- MUELLES Y CALADOS -

El muelle que se utilizaría como granelero en este puerto, sería el del Arenal, por ser el que más se ajusta a este tipo de cargas. El calado de éste muelle es de 33 pies, lo que permite atraque de buques de más de 15.000 t. de registro neto.

.../...

- MEDIOS MECANICOS DE TIERRA -

El análisis de este campo resulta de sumo interés para el presente estudio.

El puerto de Vigo cuenta con los siguientes medios mecánicos de tierra :

grúas de pórticos	40
grúas automóbiles	4
carretones	5
torres	1
carretillas elevadoras	18
carretillas transportadoras	4
palas cargadoras	2
tractores	2
remolques	17
cucharas	15

- DEPOSITOS Y ALMACENES -

Los depósitos comerciales de este puerto cuentan con una superficie de 106.326 m², de los que 77.118 pertenecen a los descubiertos y 29.249 a los cerrados. Estos a su vez se en-

.../...

cuentran divididos en tres zonas de almacenaje disminuyendo - su precio para la zona C respecto a las zonas A y B. El muelle del Arenal cuenta con 48.614 m² de superficie para los depósitos descubiertos.

- BREVE RESEÑA ESTADISTICA -

Con el fin de exponer brevemente una idea general de lo que - el puerto de Vigo supone para el tráfico marítimo de España a continuación se relacionan los principales datos estadísticos que facilitan una idea sobre el interés del puerto.

- a) El n° de buques graneleros entrados/salidos en el año fué de: 48 buques.
- b) El total de toneladas de graneles cargadas y descargadas fué de: 168.931 t.
- c) El total de toneladas movidas por ferrocarril fué de: 45.497, y las movidas por carretera fué de: 1.167.444 toneladas.

- DATOS RELATIVOS AL PUERTO DESTACABLES A LA HORA DE SU UTILIZACION. CONCLUSIONES -

.../...

Con el fin de poder establecer claramente los distintos parámetros que influyen en una operación de transporte marítimo a través de este puerto se estudió el mismo a través de los factores a tener presente a la firma de un contrato.

Así, con independencia de los costes y gastos portuarios deben tenerse en consideración los siguientes factores:

- 1º- La plancha garantizada sería de 1.000/1.500 toneladas por día.
- 2º- El horario normal del puerto es de 8.30 a 12.30 y de 14.00 a 18.00 horas.
- 3º- Los días hábiles del puerto son de lunes a sábado mediodía.
- 4º- Existe tiempo de horas extraordinarias, abonando el importe correspondiente.
- 5º- No es un puerto que sufra demoras o aglomeraciones.
- 6º- Las huelgas no son frecuentes.

.../...

4.2. Aviles.-

Los accesos terrestres por carretera al puerto se efectuan - por la Ada.del Conde de Guadalorce que discurre paralela a - la Ria, está a su vez unida con la Carretera Nacional nº 632 de Ribadesella a Canero, por tres enlaces:

- El paso a nivel de Larrañaga con RENFE y el ferrocarril estratégico Ferrol-Gijón de via estrecha.
- La transversal de la Marua o travesía del Cristal de 6m. de ancho, aglomerado asfáltico y capacidad para 400 vehículos/hora (paso inferior de RENFE y Superior del Ferrol-Gijón).
- Calle Demetria Suárez (paso inferior RENFE y Ferrol-Gijón) de 6m. de ancho, aglomerado asfáltico y capacidad de 430 vehículos/hora.
- La unión con el "hinterland" del puerto se consigue por la Carretera Nacional 632 de Ribadesella a Canero, que enlaza en Avilés con las Autopistas A-8 (Gijón -- Oviedo-Avilés) y en Serén con la A-66 (Serén-Oviedo)-enlazando en Oviedo con la Carretera Nacional 630 de

.../...

Sevilla a Gijón, con relación, por tanto, con toda la red nacional.

- Al muelle Oeste de la Dársena de San Juan de Nieva -- llega una carretera particular de la Real Compañía Asturiana de Minas, S.A. por la que se realiza el tráfico de aquella con sus instalaciones de Arnao, así como el de varias Factorías enclavadas en aquella zona.

El acceso ferroviario fundamental está constituido por la línea Villabona-San Juan de Nieva, de RENFE, que empalma con - la línea León-Gijón, con relación por tanto con toda la red de ancho normal español y con las cuencas carboníferas de - Mieres y Langreo en Asturias, todo ello vía única y electrificada.

Los muelles afectos a la Empresa Nacional Siderúrgica, S.A. están servidos por la misma con ferrocarril de vía RENFE, enlazando en Nubledo con la línea Villabona-San Juan de Nieva.

La comunicación interior por carretera al puerto se efectúa por un acceso paralelo a la Ría de 9 m. de ancho, 2.400m. de longitud, aglomerado asfáltico con capacidad para 600 vehículos/hora, dando servicio a la zona pesquera y al Fondeadero

.../...

de San Agustín, continua por el centro del Playón de Raíces con 12 m. de ancho, 1.400 m. de longitud, aglomerado asfáltico con capacidad para 800 vehículos/hora que sirve a los depósitos de dicha zona y donde tienen su enlace los ramales - para los distintos muelles, todos ellos servidos por carreteras de 7m. de ancho, aglomerado asfáltico y 2.430m. de longitud total con capacidad para 380 vehículos/hora.

La comunicación interior por ferrocarril se efectúa por la red interior; dicha red está constituida por vías de RENFE, con acceso desde la estación de San Juan de Nieva. Todos los muelles comerciales están servidos por dos o tres vías, así como la zona de depósitos en el Playón de Raíces.

Existe un emparrillado de maniobras en el mismo, limitando con los terrenos de RENFE.

La longitud de vías dentro de la zona de servicio es de 10.265m. de los cuales 7.150 m. son propiedad de la Junta y el resto 3.115 m. propiedad de la RENFE (en concesión administrativa) todas sin electrificar.

El muelle Oeste de la Dársena de San Juan de Nieva, está servido por la Real Cia Asturiana de Minas, S.A. con ferrocarril de ancho RENFE, desde sus instalaciones en San Juan de Nieva.

.../...

- MUELLES Y CALADOS -

El muelle que se utilizaría como granelero sería el de Raíces de San Juan de Nieva. El calado de este muelle es de 8 m.

- MEDIOS MECANICOS DE TIERRA -

El puerto de Avilés cuenta con los siguientes medios de tierra:

Grúas de doble pórtico	12
Grúas de pórtico automotoras	19
Puentes grúa	2
Torres de descarga	2
Puntales	1
Grúas automóviles	4
Carretillas elevadoras	2
Cucharas	31
Calderos	14

- DEPOSITOS. ALMACENAJE -

El puerto de Avilés cuenta con una superficie total para depósitos de 97.281 m² de los que 96.121 m² pertenecen a los depósitos

.../...

sitos descubiertos, y esta superficie, a su vez está dividida en tres zonas: A, B y C como tres categorías con tres precios diferentes. El muelle de Raíces de San Juan de Nieva cuenta con 15.970 m² de superficie para depósitos abiertos.

- BREVE RESEÑA ESTADISTICA -

Los buques graneleros entrados y salidos en el año fueron 955. Las mercancías cargadas y descargadas, también en cuanto a -- graneles se refiere, fué de 3.258.257, y las toneladas movidas por ferrocarril y carretera fueron 1.556.969 y 1.640.091 respectivamente.

- DATOS RELATIVOS AL PUERTO DESTACABLES A LA HORA DE SU UTILIZACION. CONCLUSIONES -

De las entrevistas realizadas para establecer los parámetros más destacables del puerto, con independencia de los costes se deduce los siguientes:

1º- La plancha oficial es de 2.000/2.300 t., aunque está experimentado un aumento de 300 t. por año.

2º- El horario normal del puerto es de 8.00 a 12.00 y de

.../...

14.00 a 17.00 horas.

- 3°- Los días hábiles son todos menos los festivos.
- 4°- En cuanto a horas extraordinarias existen, pero es clara la tendencia, por parte de la J.O.P. de eliminarlas.
- 5°- No es puerto que sufra demoras, los atraques son al día, tampoco sufre aglomeraciones ni congestiones.
- 6°- Las huelgas no son normales, pero las que se han producido han sido en los muelles de Ensidesa (esta empresa tiene concesión exclusiva de gran parte de los muelles de Avilés).
- 7°- El ritmo de trabajo durante el pasado año, podría cifrarse, atendiendo al rendimiento, en un 80% (\pm) global, aunque con las obras de puerto, efectuándose actualmente, podría alcanzar una plancha de 2.000/3.000 toneladas.
- 8°- Este puerto está bien dotado en cuanto a medios y su trabajo está bien planificado en base a los mismos.

.../...

9º- El medio más común utilizado en la recepción de la mercancía es el ferrocarril, debido al alza de precios en los combustibles.

10º- Los depósitos están actualizándose con las nuevas obras.

4.3. Santander.-

Los accesos principales por carretera son los siguientes:

- Desde Asturias: Carretera Nacional 634, denominada San Sebastian-Bilbao, Santander-La Coruña, que enlaza en Torrelavega con C.N. 611 de Palencia-Santander.
- Desde Palencia: Carretera Nacional 611 antes citada.
- Desde Burgos: Carretera Nacional 634 de Burgos a Santander.
- Desde Bilbao: Carretera Nacional 634 de San Sebastian-Bilbao-Santander-La Coruña, que se desvia en Solares hacia Santander por la C.L. 433.
- Desde este ramal existe otro, que, constituye el acceso preferente para el tráfico procedente de Bilbao y que se denomina de Santander a San Salvador por Nueva Montaña.

Los accesos al puerto desde las tres primeras provincias pueden efectuarse a través de la ciudad o desviándose antes de -

.../...

ella hacia la zona marítima.

El acceso desde Bilbao se realiza directamente al mismo puerto por la calle de Marqués de la Hermida que pertenece al -- puerto.

Los accesos terrestres por ferrocarril se efectúan por las siguientes líneas:

- El ferrocarril de RENFE de Madrid a Santander por Valladolid y Palencia y los Ferrocarriles de la Costa, de vía métrica, Santander-Bilbao y de Santander-Oviedo-Gijón.

Al igual que ocurre con las carreteras, el acceso de los ferrocarriles a la ciudad tiene lugar por su parte Oeste, para llegar a la Estación Unica de RENFE y FFCC de la Costa. De dicha estación parte una vía de 4 carriles que lleva en estuche la de ancho normal y la métrica y que se desarrolla en una -- recta de 390 m. de longitud por el eje de la calle Calderón de la Barca, para empalmar con las vías de estuche del puerto en el límite de la Zona de Servicios, frente al Hotel Bahía , en las proximidades de la Avenida de Alfonso XIII.

.../...

Las comunicaciones interiores por carretera del puerto de Santander están condicionadas por su situación, similar a todos aquellos puertos en los que la línea divisoria entre el puerto y la ciudad es imprecisa y muchas veces difícil de fijar.

Las estaciones de RENFE y la de los ferrocarriles de Santander-Bilbao y Cántabro se encuentran situadas en el interior de la ciudad. Por ello la penetración de los vagones en el puerto o su salida del mismo exigen complicadas maniobras que interrumpen el tráfico de automóviles en las calles de acceso al recinto portuario.

- MUELLES Y CALADOS -

El muelle que se utilizaría como granelero en este puerto sería el que de la margen norte o los tramos 10 y 11. El calado de estos muelles son: 9,50 m. y 10,50 m. respectivamente.

- MEDIOS MECANICOS DE TIERRA -

El detalle de la maquinaria de tierra que disponga un puerto, resulta muy interesante a la hora de elegir un puerto determinado.

.../...

El conjunto de estos medios en lo que al puerto de Santander se refiere, se desglosa en la siguiente forma:

grúas de pórtico	34
grúas automóbiles	6
otras grúas	1
carretillas elevadoras	32
carretillas transportadoras	8
palas cargadoras	53
tractores	15
remolques	14
cintas transportadoras	91
cucharas	79
plataformas	2

- DEPOSITOS. ALMACENAJE -

Los depósitos del servicio y particulares, dentro de su división "descubiertos" cuentan con un total de 181.745 m², la superficie correspondiente a los cubiertos y abiertos es de -- 20.419 m² y la superficie de los cerrados responde a 50.619,20 metros cuadrados.

Estos depósitos a su vez, están distribuidos en tres alineacioo

.../...

nes cuyos precios varían de mayor a menor según sean zonas A, B o C.

- BREVE RESEÑA ESTADISTICA -

Con el fin de evaluar el volumen que ocupa el puerto de Santander en el campo marítimo de España, a continuación señalamos que:

- Los buques graneleros entrados en el año fueron 944 -- (2.441.562 TRB).
- El número de toneladas cargadas y descargadas fué de: 1.620.550 t.
- El medio más común de envío de las cargas al puerto -- fué la carretera.

- DATOS RELATIVOS AL PUERTO DESTACABLES A LA HORA DE SU UTILIZACION. CONCLUSIONES.

En este apartado se estudian aquellos factores, que con independencia de costes y gastos portuarios, deben tenerse en consideración:

.../...

- 1°- La plancha garantizada sería 1.500/2.000 toneladas al día.
- 2°- El horario normal del puerto es de 8.00 a 12.00 horas y de 14.00 a 18.00 horas.
- 3°- Los días hábiles son todos excluidos domingos.
- 4°- Existe posibilidad de horas extraordinarias abonando al importe correspondiente.
- 5°- No es un puerto conflictivo en cuanto a huelgas, así como tampoco sufre demoras ni aglomeraciones. Los atraques son al día.
- 6°- El método más común de disponer las cargas es a granel.
- 7°- El ritmo de trabajo durante el pasado año se considera como "a pleno rendimiento".
- 8°- Las cargas de este tipo de mercancía son muy regulares.
- 9°- Hay posibilidades de retornos.

4.4. Bilbao.-

Los accesos principales por carretera son los siguientes:

- La autopista Bilbao-Behobia comunica con el puerto mediante la N-634.
- La N-240 a Madrid por Barazar, enlaza la N-634 a siete kms. de Bilbao con la N-1 en Vitoria.
- La N-625 a Madrid por Orduña, enlaza la N-634, a cinco kms. de Bilbao, con la N-1 cerca de Pancorbo.
- La C-6313 a Bermeo, Guernica y Lequeitio, hasta enlazar en Devos con la N-634.
- La C-639 se separa de la N-634 en Burceña, a pocos metros del puente sobre el río Cadagua, y bordea la Ría y el Abra hasta el puerto de pescadores de Ciervana, donde se separa de la costa para ir a enlazar con la N-634 en Somorrostro. Existen enlaces entre estas dos vías en Baracaldo; Sestao-San Salvador del Valle; Portugalete-Ortuella con bifurcación a San Salvador del Valle, que reticulan la zona industrial pesada vizcaina.

.../...

Los accesos al puerto están constituidos:

- Desde la N-634 a los muelles de Bilbao en primer lugar a través de la Avenida de Zumalacarregui -con dos carriles por dirección-. Puente del General Mola y calle de la Aduana; en segundo lugar a través de la llamada Solución Centro- con tres carriles por dirección y Alameda Mazarredo, con dos rampas de acceso una desde esta última calle y otra desde el Puente del Generalísimo.
- A los muelles del Canal de Deusto a través del Puente del Generalísimo, calle Botica Vieja y "Camino de Morgan".
- Desde la C-636 al muelle de Zorroza, por la calle de Hermógenes Rojo con un paso inferior bajo el F.C. Bilbao-Santurce.
- Al complejo portuario de Santurce, 1° mediante paso elevado sobre el mismo F.C.; 2° a través de las calles Avenida de Murrieta y Plaza Juan José Mendizabal; 3° -

.../...

por ramal del Servicio próximo al dique de Santurce.

- Desde la C-6311 a los muelles del Canal de Deusto: 1º-
agua arriba a través de la Avenida de las Universida--
des, Botica Vieja y Camino de Morgan; 2º agua abajo di
rectamente por el camino de servicio de la margen dere
cha.

Los accesos terrestres por ferrocarril se efectúan por las si
guientes líneas:

- Línea de Bilbao a Miranda de Ebro, donde enlaza con la
de Madrid-Hendaya. 104 km. Electrificada. Doble vía an
cha. RENFE.
- Línea de Bilbao a Santurce 16 km. Doble vía ancha. --
Electrificada. RENFE.
- Línea de Baracaldo a San Julián de Musques, enlaza en
Baracaldo con la anterior. 13 km. Vía ancha. Electrifi
cada. RENFE.
- Línea de Bilbao a Santander, 119 km. Vía estrecha. FEVE.

.../...

- Línea de Bilbao a La Robla, accede a la zona portuaria en Luchana-Baracaldo y, mediante ella comunica con el puerto la anterior. Vía estrecha. FEVE.

En cuanto a las comunicaciones interiores por carretera podemos decir que:

- El puerto de Bilbao está constituido por cuatro unidades claramente diferenciadas y notablemente distantes entre sí: Muelles de Bilbao, Canal de Deusto; Muelles de Zorroza y Muelles de Santurce. Entre ellos además, hay varios muelles de particulares. No existe entre estas zonas red de comunicaciones del Servicio, por lo que las vías de circulación que las une están reseñadas anteriormente.
- Los muelles de Bilbao cuentan con una carretera de Servicio de diez metros de anchura por el fondo de los denominados "de Abandono" y "Churruca"; en el resto, circulación a través de la zona de servicio.
- En el muelle del Canal de Deusto existe una carretera de ocho metros de anchura por ambas márgenes.

.../...

- La circulación en el muelle de Zorroza es a través de la zona de Servicio.

- En cuanto a los muelles de Santurce la comunicación interior por carretera se verifica a través de la carretera de Servicio que cuenta con 12 metros de anchura en el Reina Victoria Eugenia y de ocho metros en el Muelle Adosado y en el Princesa de España. Ramal que partiéndolo de la vía anterior lleva a la Estación Marítima donde termina en amplio aparcamiento.

Las comunicaciones interiores por ferrocarril se realizan de la siguiente forma:

- Los muelles de la margen derecha de la Ría (Canal de Deusto y algunos particulares) no tienen accesos ferroviarios. Los de la margen izquierda tienen acceso a la Red Nacional a través del F.C. de Bilbao a Santurce reseñado anteriormente.

- MUELLES Y CALADOS -

El muelle que se utiliza como granelero en el puerto de Bilbao es el de Zorroza, que cuenta con un calado de 6 m.

.../...

- MEDIOS MECANICOS DE TIERRA -

El puerto de Bilbao está dotado de los siguientes elementos -
mecánicos terrestres:

grúas de pórtico	177
grúas automóviles	20
otras grúas	6
carretillas elevadoras	190
carretillas transportadoras	12
palas cargadoras	38
tractores	6

- DEPOSITOS Y ALMACENES -

Dentro de la distribución de: descubiertos, cubiertos y abier-
tos, y cerrados, la superficie correspondiente a cada uno de
ellos corresponde a: 529.533, 1.703 y 71.254 m² respectivamen-
te.

Se encuentran a su vez repartidos en zonas A, B y C, corres-
pondiendo a cada una de ellas distintos precios.

.../...

- BREVE RESEÑA ESTADISTICA -

Con objeto de ofrecer una pequeña panorámica de lo que significa el puerto de Bilbao en el transporte marítimo español, a continuación se detallan los siguientes datos estadísticos:

- El nº de Buques graneleros entrados fué de 1.283 sumando un total de 3.822.581 TRB.
- El total de toneladas de graneles, cargadas y descargadas fué de 3.092.139.
- El medio terrestre de transporte más utilizado fué el de carretera.
- Datos relativos al puerto, destacables a la hora de su utilización. Conclusiones.

Con independencia de los costes y gastos portuarios, existen otros términos de carácter práctico que ayudan a definir el transporte marítimo para uno y otro puerto. En el puerto de Bilbao estos factores se traducen como sigue:

1º- La plancha es de 2.000/2.500 t/día.

.../...

- 2º- El horario del puerto es de 7 a 14 y de 14 a 21 horas.
- 3º- Los días hábiles del puerto son de lunes a sábado.
- 4º- Existe posibilidad de horas extraordinarias.
- 5º- Las huelgas son imprevisibles, pero en relación con el pasado año, puede establecerse una media de 5 al año.
- 6º- No son normales las demoras o congestiones aunque el pasado año, Bilbao sufrió 1 día entero de demoras.
- 7º- No se admiten graneles en los almacenes. Serían colocados en muelle y al aire libre.
- 8º- El modo más usado de recepción de cargas es el camión debido a la mala política de abandono de RENFE.
- 9º- Se dan continuamente los retornos.

4.5. Valencia.-

Los accesos terrestres se efectúan por las siguientes carreteras: La Radial III de Madrid a Valencia y las Nacionales 340, de Cadiz a Barcelona por Málaga, que a su vez enlaza en Sagunto con la 234, que comunica con el Rincón de Ademuz.

Por tanto, dividiendo el "hinterland" del puerto en sectores, podemos decir que la primera de las carreteras mencionadas -- une con el Sector Oeste, la segunda con los sectores Norte, - Sur y Noroeste ayudada por la N-234, y con el Sudoeste la -- N-430.

Los enlaces de estas carreteras con el puerto se vienen efectuando hasta la fecha en forma muy defectuosa, a través de -- tramos antiguos de carretera totalmente saturadas de tráfico o convertidas en vías urbanas así como saturadas.

En relación con los accesos al puerto, siguen en el mismo estado que en años anteriores, lo que equivale a un empeoramiento de la situación como consecuencia del incremento del tráfico, tanto urbano como de tránsito e interurbano además del natural desgaste de los firmes, con lo cual la situación del -- tráfico cada vez está más deteriorada.

.../...

Los accesos terrestres por ferrocarril se efectúan como sigue:

- a) Valencia-Barcelona-Port Bou
- b) Valencia-Zaragoza-Vascongadas-Irún
- c) Valencia-Cuenca-Madrid
- d) Valencia-Madrid-Andalucía-Extremadura
- e) Valencia-La Encina-Alicante-Andalucía Oriental

De todos estos trayectos, sólo está electrificado en la actualidad el de Port Bou estando prevista la rápida electrificación de itinerario Valencia-Albacete-Madrid.

Estas líneas están conectadas directamente con la red ferroviaria interior del puerto.

En cuanto a las comunicaciones interiores por carretera podemos decir que:

- Todos los muelles del puerto están enlazados entre sí y con las vías exteriores al mismo por una calzada de 10 m. de anchura, con firme de adoquín y mosaico y que recorren dichos muelles en sentido longitudinal, siendo suficiente para servir al tráfico portuario.

.../...

.../...

Las comunicaciones interiores por ferrocarril están trazadas como sigue:

- Junto a la verja de cierre del Puerto, circundan a éste desde el Transversal de Levante al de Poniente tres vías con carril de 45 kgs. sobre balasto; dos de ellas continúan junto al Espaldón del Muelle de Levante en toda su longitud, también con carril de 45 kgs. y asentadas sobre larguero de hormigón. También dos de estas vías por el otro extremo llegan hasta el muelle Espigón del Turia y pasando por el Muelle del Turia, hasta el Muelle del Sur, formando así la red ferroviaria principal que enlaza los extremos del puerto, con los escapes necesarios para relacionar entre sí estas vías generales y permitir toda clase de maniobras. De ellas se derivan las vías que sirven los distintos muelles, dos por el borde del muelle y una por su interior.

- La red ferroviaria interior del puerto es completa y capaz de servir todo el tráfico previsto, pues la tendencia cada día mayor, es a efectuar el transporte por camión.

.../...

- MUELLES Y CALADOS -

El muelle utilizable como granelero es el de Levante que cuenta con 9 m. de calado.

- MEDIOS MECANICOS DE TIERRA -

El puerto de Valencia cuenta con numerosas grúas de pórtico y automóviles así como:

Carretillas elevadoras	210
Carretillas transportadoras	57
Palas	29
Cintas transportadoras	56
Cucharas	71
Tolvas	14

- DEPOSITOS Y ALMACENES -

La superficie que ocupan los depósitos según las clasificaciones de: descubiertos, cubiertos y abiertos, y cerrados son de 234.514, 26.930 y 28.881 m² respectivamente, y a su vez se dividen en las tres líneas de alineación normales de un puerto - A, B y C-.

.../...

- BREVE RESEÑA ESTADISTICA -

- El n° de los buques graneleros entrados en el año es - de 185.
- Las toneladas de granel, cargadas y descargadas fueron: 1.307.548 t.
- El n° de toneladas recibidas por ferrocarril y carretera fué de 77.336 t. y 4.843.829 t. respectivamente.

- DATOS RELATIVOS AL PUERTO DESTACABLES A LA HORA DE SU UTILIZACION. CONCLUSIONES -

- 1°- No existe plancha oficial, se recibirían las toneladas y serían cargadas por jornadas aplicando la tarifa correspondiente.
- 2°- El horario es por turnos de mañana, tarde y noche, - aunque las horas extraordinarias tendrían que ser -- justificadas.
- 3°- Los días hábiles del puerto son todos menos los festivos.

.../...

4°- No sufre demora alguna. Los atraques son al día.

5°- Ha habido algunas huelgas aunque en menor proporción que en Bilbao y Barcelona.

6°- Este puerto trabajó el pasado año a pleno rendimiento.

Este puerto, por razones de distancia, conflictividad y por ser eminentemente un puerto frutero por contenedores, no se considera como el más recomendable para graneles minerales.

5.- LA EXPORTACION SEGUN LAS DISTINTAS
MODALIDADES DE VENTA

En toda operación de compra-venta internacional las mercancías han de recorrer un espacio, y en ese trayecto es de vital importancia saber quién es, teórica y realmente su legítimo propietario, o, lo que es igual, donde acaban las responsabilidades (y los pagos) del vendedor y donde empiezan los del comprador.

Las dos modalidades de operación más comunes en el mercado de minerales son: FOB-st. y C.I.F. Ambas son estudiadas en el presente trabajo. Las responsabilidades y obligaciones de cada uno de estos términos, las operaciones portuarias que comportan, las entidades que aparecen como intermediarios y los costes que para el vendedor resultan en cada modalidad, se detallan a continuación.

Finalmente y desde una perspectiva conjunta se comparan los dos sistemas, incluyéndose una serie de recomendaciones y comentarios que deben ser tenidos en cuenta a la hora de la firma de un contrato internacional.

5.1. Exportaciones en términos FOB-st. Mercancía cargada, estibada y trimada.-

Antes de pasar a analizar la modalidad FOB-st. en términos -- prácticos, es conveniente recordar las obligaciones que debe satisfacer un vendedor y las que debe cumplir el comprador; - inmediatamente después se detallarán todas aquellas operaciones a efectuar por cada una de las entidades implicadas en ca da modalidad.

5.1.1. Obligaciones del vendedor.-

Las obligaciones que deberá cumplir un vendedor en la modalidad FOB-st. son las siguientes:

- 1º- Entregar la mercancía de conformidad con el contrato, junto con toda la prueba de esta conformidad.
- 2º- Entregar la mercancía a bordo del navío señalado por el comprador en puerto y fecha convenidos y avisar - inmediatamente al comprador.
- 3º- Obtener a su costa la licencia de exportación.

.../...

- 4°- Soportar todos los gastos y riesgos que corra la mercancía hasta el momento en que haya pasado la borda del buque; pagando los gastos de estibado y trimado.
- 5°- Embalar convenientemente la mercancía.
- 6°- Soportar los gastos de las operaciones de verificación (calidad, medida, peso, número) necesarias para la mercancía.
- 7°- Proveer al comprador a petición de éste y a costa -- del mismo, del certificado de origen.
- 8°- Proveer a sus empresas, el documento limpio usado, - atestiguando la entrega de la mercancía a bordo del navío designado.
- 9°- Ayudar al comprador a costa de éste último, a conseguir el conocimiento y demás documentos necesarios - para introducir la mercancía en el país de destino.

.../...

5.1.2. Obligaciones del comprador.-

La responsabilidad que debe cubrir un comprador en la modalidad estudiada se distribuye en los siguientes términos:

- 1º- Fletar un navío y avisar al vendedor del nombre del navío, lugar y fecha de carga, así como abonar las demoras a la carga más los gastos derivados de ellas, caso de que el buque incurriese en las mismas.
- 2º- Soportar todos los gastos y riesgos que corra la mercancía a partir del momento en que haya pasado la borda del buque y se encuentre estibado y trimado.
- 3º- Soportar los gastos de obtención y el coste del concimiento de embarque, en el caso del apartado 1º de obligaciones del vendedor.
- 4º- Soportar los gastos de obtención y el coste de los documentos de que se habla en los apartados 7 y 9 de obligaciones del vendedor.

.../...

5.1.3. Operaciones en puerto. Entidades.-

Las operaciones de puerto serán efectuadas por la compañía --
Consignataria que se contrate, con independencia de que la -
Junta de Obras del Puerto sea la que aplique unos impuestos -
fijos, así como tasas y cánones correspondientes.

Es aquí, por tanto, donde aparecen dos entidades bien diferenci
ciadas, con dos actuaciones distintas pero no independientes.

Establecida la división de entidades, a continuación se deta-
llan las actuaciones a desarrollar por cada una de ellas para
lo que al término FOB-st. se refiere:

a) Compañía Consignataria.-

Esta entidad se hará cargo de todas aquellas operacion
es portuarias relativas a:

- Recepción y control de vehículos
- Traslado a costado del buque
- Carga y estiba
- Almacenaje (facturación por tarifa J.O.P.)
- Controlador

.../...

- Uso de báscula oficial (facturación por tarifa JOP)
- Despacho de aduanas

b) Junta de Obras del Puerto (J.O.P.)

La junta de obras del puerto se ocupará directamente de aplicar al consignatario los siguientes impuestos:

- Tarifa G-3
- Tasas de servicios del puerto
- Canon portuario de manipulación de cargas
- Tasa de vehículos (caso de que existan en un puerto determinado).

5.1.4. Análisis de los gastos FOB-st, según los tres tipos de posibles embarques: 1.000, 3.000 y 5.000 t.-

Uno de los factores más importantes que influyen en el presupuesto de una venta FOB-st. es el almacén de puerto, su capacidad y el tiempo de utilización del mismo. Así mismo, la forma de disponer la mercancía en dicho almacén puede determinar las dimensiones del mismo y su aprovechamiento. A continuación se analizan estos factores y su repercusión en cada tipo considerado 1.000, 3.000 y 5.000 t. como tonelajes fijos a ma

.../...

nejar.

a) Forma del almacén. Dimensiones.-

El almacenaje se realizará, al aire libre, en la forma de la clásica tienda de campaña de 3 m. de altura, que es la que alcanzan las palas cargadoras. Esta tienda de campaña adquiere un talud natural de aproximadamente 45°.

Realizando los cálculos de volumen oportunos y suponiendo una distribución normal en varias hileras se desprende que la superficie aproximada del almacenaje para cada uno de los tonelajes considerados, sería la siguiente:

Para 5.000 t.	1.500 m ²
Para 3.000 t.	850 m ²
Para 1.000 t.	300 m ²

b) Tiempo de almacenaje.-

Considerando que el tiempo aproximado de agrupar un tonelaje de 5.000 t. a bordo de un buque sería de 12 días y teniendo en cuenta que las cargas se pueden al

.../...

macenar en 1^a y 2^a línea variando en cada una de --
ellas los precios, se estima que el tiempo de perma -
nencia de la mercancía en muelle se vería repartida -
en: 7 días en la zona B y 5 días en la zona A. (teniendo
do en cuenta que el almacenaje variaría según los rítmos
mos de llegada, tiempo y distancia, la variación re--
sultante entre óptimo y desfavorable se toma como hi-
pótesis).

c) Gastos de consignatario y J.O.P.

Posteriormente, y en todos los casos con independen--
cia del puerto que se utilice para el embarque, exis-
te en la legislación española la necesidad de abonar
al Estado un IGTE del 2% sobre el valor del flete.

En las exportaciones, dado que el Impuesto no puede -
repartirse, la repercusión se hará sobre el exporta--
dor. Sin embargo este término puede ser negociado y,
en muchos casos, corre a cargo del fletador -el com--
prador en los casos FOB-st., y entonces el término -
tiene que estar expresamente señalado en el contrato.

5.2. Exportaciones en términos C.I.F. Mercancía, en el puerto de destino.-

Las ventas en términos C.I.F. se diferencian, básicamente, de las realizadas FOB-st. en que, en estos casos, el vendedor debe colocar la mercancía en el puerto del comprador corriendo a su cargo los gastos derivados del transporte-flete y del seguro de carga.

Antes de analizar la incidencia de cada uno de estos paráme--tros sobre el coste total, al igual que en el caso anterior , conviene estudiar las obligaciones que en este tipo de contratatos se derivan tanto para el vendedor como para el comprador.

5.2.1. Obligaciones del vendedor.-

Las obligaciones a las que está sometido un vendedor en la modalidad C.I.F. son las siguientes:

- 1º- Proveer las mercancías de acuerdo con el contrato de venta, junto con los comprobantes del contrato.
- 2º- Contratar el navío y pagar el flete y la descarga en destino.

.../...

- 3°- Obtener a su costa la licencia de exportación u otra autorización similar.
- 4°- Cargar la mercancía en el navío, a su costa y avisar sin demora al comprador de la carga.
- 5°- Contratar, a su costa, el seguro.
- 6°- Soportar los riesgos de la mercancía hasta que haya pasado la borda del buque en el puerto de embarque.
- 7°- Procurar al comprador -a costa del vendedor- un juego completo de conocimiento de embarque, limpio a --bordo y en forma negociable. También, la factura de la mercancía embarcada y la póliza del seguro (o un certificado del mismo, si la póliza no está lista to davía).
- 8°- Embalar convenientemente la mercancía.
- 9°- Pagar las operaciones de verificación necesarias para la carga de la mercancía (calidad, medida, peso, número).

.../...

- 10º- Pagar todos los derechos y tasas de la mercancía hasta su embarque.
- 11º- Suministrar al comprador, si lo pide, y con cargo a este último, el certificado de origen y la factura consular.
- 12º- Procurar al comprador, si lo pide, y a cargo de este último, su colaboración para conseguir toda la documentación necesaria para poder importar la mercancía en el país de destino.

5.2.2. Obligaciones del comprador.-

Las responsabilidades que deberá satisfacer un comprador en la modalidad C.I.F., son las siguientes:

- 1º- Retirar los documentos a su presentación por el vendedor, si son conformes y pagar el precio convenido.
- 2º- Recibir la mercancía en el puerto convenido y soportar todos los gastos que haya sufrido durante su transporte, menos el flete y el seguro (y menos los gastos de descarga en el caso de que hayan sido com-

.../...

prendidos en el flete y pagados por el vendedor).

- 3°- Soportar los riesgos que corra la mercancía, a partir del momento en que haya pasado la borda del buque en el puerto de embarque.
- 4°- Pagar los gastos de obtención del certificado de origen y de los documentos mencionados en el apartado n° 9 de obligaciones del vendedor.
- 5°- Pagar los derechos de Aduana y los demás derechos exigibles para la importación.
- 6°- Obtener, a su costa, la licencia de importación o documento similar.

5.2.3. Flete.-

En un sentido moderno, la definición más lógica de flete puede ser la siguiente: "Precio estipulado por el servicio que preste un buque".

Como la compañía exportadora de minerales no dispone de buques propios será necesario llegar a un acuerdo con una naviera pa-

.../...

ra realizar un contrato de transporte. Este contrato de transporte, que puede adoptar diversas formas, suele llamarse contrato de fletamento y el documento en que dicho contrato se plasma, póliza de fletamento o "Charter party".

En el caso objeto de estudio siempre se realizará un "fletamento por viaje". Por medio de este contrato una compañía naviera se compromete a transportar el material, en las debidas condiciones de seguridad, desde uno de los puertos seleccionados como carga hasta otro que se defina. Su utilización, en estos contratos, buques dedicados a la navegación libre o "tramp".

En el "Charter party" a firmar, además del flete o cantidad por tonelada a pagar, suelen establecer una serie de condiciones relativas a los puertos de carga y descarga, a las posibles demoras sobre los días fijados, para que el barco esté a disposición del fletador. Este coste total de la operación de transporte vendrá determinado por la fidelidad con la que se cumplan estas condiciones.

5.2.4. Seguro.-

Como ya se ha dicho, en el caso de operaciones C.I.F., el ven

.../...

dedor, a sus expensas debe establecer una póliza de seguro ma
rítimo contra los riesgos del transporte de la mercancía.

En términos normales de mercado, y salvo que se especifique -
lo contrario en el contrato de compra-venta, este seguro cu-
brirá el 110% del valor contractual de la mercancía y, en to-
das las ventas a Europa, dará lugar a una póliza redactada de
acuerdo con la cláusula inglesa "W.A."

La prima a que este seguro dará lugar será el 0,325% del va-
lor de la mercancía más un impuesto del 20% de la prima en --
concepto de riesgo. En resumen, el coste de este seguro será
el 0,39% del valor contractual de la mercancía.

5.3. Conclusiones y recomendaciones sobre ambas modalidades -
de venta.-

En síntesis, los gastos que representa una operación de exportación desde la mina son las siguientes:

- Transporte hasta el puerto (carretera o ferrocarril)
- Gastos de descarga
- Derechos de muellaje
- Gastos de manipulación
- Gastos de almacenamiento
- Acarreos
- Gastos del agente expedidor (Consignatario)
- Certificación de la factura comercial (bill o lading)
- Certificación del certificado de origen
- Certificación del certificado de peso
- Gastos de carga, estiba y trimado
- Impuesto sobre flete (IGTE: 2%)
- Flete marítimo
- Seguro marítimo

De toda esta lista, únicamente los dos últimos se incorporan a las ventas FOB-st. para obtener las ventas C.I.F., son pues las distintas consideraciones que sobre estos dos puntos pue-

.../...

barque, cubriendo periodos como máximo de un año o con puerto de destino desconocido (agentes principales).

Venta C.I.F.: Cuando se trate de contratos a largo plazo - con puerto de destinos conocidos o ventas -- spots a puertos de destino conocido.

Venta FOB-st.: Debe aclararse quien paga IGTE sobre flete - procurando que lo abone el comprador o incluyendolo en el precio FOB-st. a recibir por el material.

Venta C.I.F.: Debe establecerse muy claramente quién paga la descarga, las garantías relativas a la -- plancha en el puerto y a las posibles demoras en el puerto.

6.- OPERACIONES ADICIONALES

Bajo este concepto quedan encuadradas todas aquellas operaciones que suponen un gasto adicional en una exportación de minerales y que, no siendo imprescindibles de realizar, su ejecución constituye una práctica común en el comercio internacional.

En una exportación vía marítima, las condiciones contractuales más usuales exigen que el vendedor se responsabilice de la calidad y cantidad de materiales en el puerto de embarque, mientras que el comprador controla las mismas en el puerto de destino.

Así, para el exportador, aparecen dos tipos de gastos cuya diferencia fundamental se debe al punto en el que se realizan las operaciones que originan el gasto, y a la responsabilidad que el minero tiene en ese punto. Esto es, aparecen:

- Labores y gastos por operaciones en el puerto de descarga, y
- Labores y gastos por operaciones en el puerto de destino.

.../...

Posteriormente, también pueden existir otra serie de gastos, ya no derivados del contrato en sí, pero que sirven para garantizar el mejor resultado de la operación. Entre éstos sobresale el:

- Seguro de Crédito a la Exportación.

6.1. Labores y gastos por operaciones en el puerto de carga.-

En este punto, sin ninguna discusión, es responsabilidad del minero que el mineral cumpla las especificaciones requeridas en el contrato (calidad) y el conocer exactamente el tonelaje embarcado (cantidad), así como la humedad de la carga, ya que ésta puede ser superior a la permitida por las compañías navieras.

En consecuencia será necesario realizar un análisis del material que, salvo que el contrato especifique algo en contra, puede servir el que se realice en la propia mina. Si es necesaria la intervención de un organismo para establecer esta calidad las operaciones que el mismo realiza son las siguientes:

- Toma de muestras (sobre el total de un embarque)
- Análisis de las mismas.

En España realizan estas operaciones varias empresas, siendo destacable la actuación de:

SUPERVISE. Sociedad General de Servicios y Control, S.A.
Avenida del Generalísimo, 68

M A D R I D - 16

- Teléfono: 457.62.00

.../...

Esta empresa es la delegación para España de la internacional:

SUPERVISE LONDON, LTD. Inspections Services.

Ingersoll House

9 Kings Way

LONDON WC2B

UNITED KINGDOM

Otra posible práctica es que únicamente SUPERVISE, u otra empresa similar, realice la toma de muestras en el puerto, realizándose los análisis o en la propia mina o en un laboratorio más barato.

Finalmente, cuando la continuidad en los embarques al exterior recomienden la conveniencia de disponer de un almacén continuo en el puerto de embarque, el control del peso embarcado no podrá hacerse mediante la báscula del puerto, siendo necesario en este caso, recurrir al "Control de peso por calado" y a la "Supervisión de humedad". Estas dos operaciones también las realiza la empresa indicada, existiendo además otras.

Entre las otras empresas que pueden realizar esta última operación, pero que no disponen de laboratorios en España, sobre

.../...

salen por su prestigio:

a) ALFRED H. KNIGHT IBERICA, S.A.

María Díaz de Haro, 10

B I L B A O - 16

Delegación para España de:

ALFRED H. KNIGHT INTERNATIONAL, LTD

Churche Road Seacombe

Wallasey Mereyside L446JG

UNITED KINGDOM

b) D.G.C. ESPAÑOLA, S.A.

Alameda Recalde, 27 - 3º Depto. 9

B I L B A O - 9

Delegación para España de:

DANIEL C. GRIFFITH & COMPANY, LTD

Perry Road

Witham, Essex CM8 3 TU

UNITED KINGDOM

.../...

Finalmente, cabe destacarse que siempre existe la posibilidad de no realizar estos análisis en el puerto de embarque, dejando la determinación de la calidad a los realizados en el puerto de destino. Pero en este caso mediante exámenes en mina se tiene que disponer de la absoluta certeza de disponer de la calidad estipulada en el contrato.

6.2. Labores y gastos por operaciones en el puerto de descarga.-

Los trabajos de comprobación de cantidad y calidad, en el -- puerto de descarga, en buena práctica comercial, deben ser a cuenta del comprador. Sin embargo, la mayoría de los agentes internacionales, al no ser consumidores directos, procuran -- que los análisis sean pagados a partes iguales entre comprador y vendedor. Este último término nunca debe ser aceptado -- por el minero ya que él será el responsable de los ensayos de embarque pero no de llegada.

Sin embargo, y con independencia de la determinación de calidad, cualquier contrato internacional reconoce al vendedor el derecho a estar representado en las operaciones de descarga y comprobación de peso, toma de muestras, y determinación de humedad, que, siempre a expensas del comprador, se realizan en el puerto de destino.

La supervisión de estas tres operaciones, que es optativa para el minero, se suele hacer a través de una empresa internacional que tenga representantes en los puertos de destino. Las tres empresas nombradas en el apartado anterior cumplen estas condiciones.

.../...

De entre las tres empresas, por su mayor experiencia y reconocida solvencia se ha seleccionado como la mejor la tercera de ellas y sus delegaciones para el caso objeto de estudio serían las siguientes:

REINO UNIDO (Oficina Principal).-

DANIEL C. GRIFFITH & CO. LTD.

Perry Road

Witham Essex CM8 3TH

HOLANDA

DANIEL C. GRIFFITH (Holland), B.V.

P.O. Box 54003

3008 JA Rotterdam

ITALIA

EDOARDO BOVIO, S.p.A.

132 Palazzo Nuova

Borsa 16100 Génova

ESPAÑA

D.C.G. ESPAÑOLA, S.A.

Alameda Recalde, 27

B I L B A O - 9

En último término, cabe señalar la posibilidad de necesitar un análisis arbitral (no muy probable) en cuyo caso, este en-

.../...

sayo es pagado o bien por el comprador o bien por el vendedor,
o bien a medias, según quien esté más lejos con sus análisis
del arbitral.

6.3. El Seguro de Crédito a la Exportación.-

El Seguro de Crédito a la Exportación se configura en España, al igual que en todos los países donde existe, como una medida más de fomento a la exportación. Mediante el mismo, el exportador se garantiza de aquellos riesgos económicos inherentes a las operaciones del comercio exterior, que, ajenos a su voluntad, no han podido ser previstos o aún siendo previsibles no han podido ser evitados. La cobertura de los mismos - cabe realizarla tanto en el periodo de fabricación como en la fase de cobro del crédito o contraprestación de la mercancía o servicio entregado o prestado. Existen, además, otras coberturas especiales, para riesgos difícilmente mensurables en -- ocasiones, pero en todo caso inherentes y vinculados a la actividad exportadora.

Básicamente, hay dos tipos de riesgos susceptibles de cobertura: Los riesgos comerciales y los riesgos políticos y extraordinarios. Estos últimos son de obligada cobertura en cualquier operación de exportación y constituyendo riesgos únicos en los casos en que el sujeto obligado al pago, bien sea directamente o por aval, tenga la consideración de "comprador público". En el caso de que tal sujeto sea considerado "comprador privado", su cobertura se complementará necesariamente,

.../...

con la de los riesgos comerciales.

a) Riesgos políticos y extraordinarios:

La garantía del seguro, para este tipo de riesgos, alcanza -entre otras- aquellas situaciones producidas por:

- Decisiones gubernamentales que impidan el cumplimiento del contrato de exportación o la transferencia del precio pactado.
- Las guerras, revoluciones o acontecimientos políticos determinantes de análogo resultado.
- - Aquellos acontecimientos catastróficos o extraordinarios: terremotos, inundaciones, etc., acaecidos fuera de España que impidan el cumplimiento del contrato.
- La demora en el pago por plazo superior a seis meses a partir de su vencimiento.

b) Riesgos comerciales:

Con su cobertura se trata de proteger al exportador frente

.../...

a la inestabilidad financiera del comprador o avalista insolvente de hecho o de derecho-. Teniendo en cuenta las grandes dificultades inherentes a la comprobación de una insolvente, se ha establecido que el mero transcurso del tiempo sin que se haya verificado el pago, cree una presunción de insolvente, que da lugar a la correspondiente indemnización, lo que constituye una gran ventaja para el exportador.

La cobertura de ambos riesgos puede tener lugar durante la fase de fabricación de la mercancía (riesgo de resolución de contrato) y/o en la fase posterior a su entrega y aceptación (riesgo de crédito).

Si una empresa exportadora desea contratar un Seguro sobre determinada operación o grupo de operaciones, debe dirigir a la Compañía Española de Seguros de Crédito a la Exportación una Solicitud de Seguro, formulada precisamente en un impreso de los que la Compañía pone a su disposición. La Compañía, previo el oportuno estudio, envía al exportador si decide aceptar la cobertura propuesta -su Oferta de Condiciones, en la que especifica el capital a asegurar, el porcentaje de cobertura aplicable y el importe en pesetas de la prima. Oferta a la que ha de responder el solicitante en caso de aceptación

.../...

-en un plazo de noventa días a partir de su emisión, transcurridos los cuales, la oferta pierde su validez-.

Para la cobertura de los diferentes riesgos, inherentes a las operaciones de exportación, C.E.S.C.E. tiene establecidas varias modalidades de pólizas; de las cuales se estudian la que tienen relación con el estudio presente.

6.3.1. Póliza de Compradores Privados.-

GARANTIZA CONTRA RIESGOS POLITICOS Y COMERCIALES

En el mismo documento el exportador, según sus propias necesidades o conveniencias, puede garantizarse frente al riesgo de fabricación -resolución de contrato- y/o el de crédito- cobro de la parte aplazada.

OBSERVACIONES

- a) Póliza para operaciones de exportación individualizadas.
- b) En el supuesto de declaración de siniestro comercial por simple impago, la indemnización provisional cubre sólo el 60 por 100 de la cantidad determinada por la aplicación --

.../...

del porcentaje de cobertura a la pérdida sufrida.

6.3.2. Póliza Global y Global Especial.-

GARANTIZAN CONTRA RIESGOS POLITICOS Y COMERCIALES

Aseguran frente al riesgo crediticio inherente a todas y cada una de las ventas efectuadas por la empresa exportadora al -- conjunto de sus clientes durante un período determinado de - tiempo, que no será superior a un año para la Póliza Global y a tres para la Global Especial.

OBSERVACIONES

- a) La cobertura conjunta, objeto de estas pólizas, implica -- una bonificación de prima. Para hacerla factible, el Asegurador tiene -en principio- la obligación de incluir en el - Seguro todas las operaciones de exportación a crédito que realice para el período de tiempo objeto de la póliza.

- b) La Póliza Global se contrata por períodos anuales y es renovable tácitamente. Los límites máximos, tanto del crédito que se asegura a cada comprador como de la indemniza -- ción a que, eventualmente, hará frente la Compañía, se fi

.../...

jarán previamente por la Compañía a propuesta del Asegurado, que tiene la obligación de notificar a la Compañía y someter a su estudio y clasificación todos los clientes a los que exporte mercancías a crédito cuyo plazo esté dentro del período para el que se contrata o renueva la póliza.

- c) La Póliza Global se utiliza para toda clase de bienes exportados a crédito o vencimiento inferior a un año. La Global Especial solo puede utilizarse para bienes de consumo duradero o bienes de equipo, fundamentalmente, de equipo ligero.

6.3.3. Póliza de Garantías Bancarias de Prefinanciación y Financiación.-

GARANTIA CONTRA RIESGOS COMERCIALES

En el mismo documento y de acuerdo con las peticiones previas de la institución financiadora, pueden garantizarse el riesgo de "prefinanciación"-crédito en el período de fabricación- y "financiación" -créditos al exportador de la parte aplazada - pendiente de cobro-.

.../...

OBSERVACIONES

- a) La cobertura del riesgo de "prefinanciación", exigirá la existencia previa de la póliza que asegure el riesgo de resolución de contrato en la operación básica de exportación.
- b) La cobertura del riesgo de "financiación", exigirá la existencia previa de la póliza que asegure el riesgo de crédito en la operación básica de exportación.
- c) Exige un alcance mínimo de operación de diez millones de pesetas, en ambos tipos de cobertura. En el caso de financiación, precisa una duración del crédito no inferior a tres años.

6.3.4. Póliza de Elevación de Costes.-

Asegura contra los aumentos excepcionales que experimenten las materias primas, energía, combustible y mano de obra, directamente invertidas en la fabricación de las mercancías o bienes objeto de la operación de exportación.

OBSERVACIONES

.../...

- a) Tiene carácter excepcional. En todo caso, pueden asegurarse los bienes que para cada operación autorice el Ministro de Hacienda, previo informe del de Comercio.

- b) La elevación de costes cubierta ha de referirse exclusivamente a los de las materias primas, energía y mano de obra españolas incorporadas a la producción, quedando excluidas de cobertura las elevaciones cuya incidencia en el coste sea inferior al 5 por 100.

6.3.5. Póliza de Seguro de Riesgo de Cambio.-

Garantiza al exportador de la pérdida resultante de una modificación del tipo de cambio (revaluación de la peseta o devaluación de la moneda contractual), siempre que dicha modificación sea superior al 3%.

OBSERVACIONES

- a) Sólo son asegurables las operaciones de exportación en que se haya previsto un aplazamiento superior al año de todos o de parte de los pagos. El primer año queda fuera de garantía.

.../...

- b) No se indemnizan las pérdidas resultantes de los tres primeros puntos porcentuales de variación del tipo de cambio.

- c) El Asegurado queda obligado a ceder a C.E.S.C.E. el beneficio de cambio que se obtenga de una devaluación de la peseta o de una revaluación de la moneda contractual. Se aplica también a esta cesión una franquicia del 3 por 100.

7.- OTRAS POSIBLES FUENTES DE INGRESOS
EN UNA OPERACION DE EXPORTACION

Así como se ha hecho mención en todos aquellos conceptos que son objeto de gastos en las exportaciones FOB-st. y C.I.F., - cabe señalar aquellos factores que pueden suponer en la misma una posible fuente de ingresos: Créditos a la Exportación y - Desgravación Fiscal.

7.1. Créditos a la exportación.-

El Crédito a la Exportación es una especialidad de Crédito -- destinada tanto a la instrumentación del aparato exportador - como a la financiación del proceso productivo, o, pura y simplemente a descargar al vendedor de los cada día más amplios plazos de pago en las operaciones internacionales.

Las clases de pago de créditos se dividen en:

- Créditos con pedido en firme
- Créditos para capital circulante
- Créditos para inversiones en el exterior relacionados con el fomento de la exportación.
- Créditos para inversiones en el exterior relacionados con el Turismo
- Créditos para la constitución de depósitos reguladores
- Corto plazo.
- Prefinanciaciones de bienes de consumo, productos intermedios y primeras materias
- Créditos a compradores y entidades de financiación extranjeros

El coste de estos créditos según la Orden Ministerial de 23 -

.../...

de Julio de 1977 (B.O.E. 26-7-77), se define como la retribución máxima (tipo de interés más comisiones) que puede obtener la banca en los créditos computables; el coeficiente de inversión será:

1º- Créditos a la exportación de bienes de equipo: el -
7,5% anual

EXCEPCIONES :

a) Créditos con pago aplazado de dos a cinco años -
con destino a países desarrollados: 7,75% anual.

b) Créditos con pago aplazado superior a cinco años
con destino a países intermedios: 7,75% anual

c) Créditos con pago aplazado superior a cinco años
con destino a países desarrollados: 8% anual.

2º- Créditos para capital circulante y créditos de prefijación de bienes de consumo, etc..., con pedido en firme: máximo del 8% anual.

3º- Créditos para financiación a corto plazo y créditos para financiación de inversiones en el exterior: --

.../...

máximo del 7,5% anual.

Para los países de destino se clasificarán de acuerdo con lo establecido para el consenso O.C.D.E. en materia de crédito a la exportación.

7.1.1. Créditos para capital circulante.-

Viene dado por la Orden Ministerial del 31 de Diciembre de 1975 (B.O.E. 5-1-76) y su objeto es financiar el periodo de fabricación/adquisición de bienes destinados a la exportación.

Los beneficiarios de estos créditos son las empresas titulares de Carta de Exportador, cualquiera que sea el producto que exporten, así como las empresas inscritas en el Registro General de Exportadores que efectúen exportaciones de determinadas partidas arancelarias que se publican oportunamente.

Las condiciones de estos créditos se agrupan de la siguiente forma:

- Base: Exportaciones efectivamente realizadas en el año precedente, excepto las que hayan obtenido crédito para financiar el periodo de fabricación al amparo de lo

.../...

establecido en la disposición legal de crédito a la exportación con pedido en firme.

- Límite: Según los productos, pueden ser del 15, 20 y - 25% del valor total. Los titulares de Carta de Exportador pueden aumentar en un 10% los porcentajes ante riores (excepto para los libros, 5%).
- Coste: Los Bancos aplicarán para estas operaciones el tipo de interés y las comisiones establecidas en cada momento para la financiación a la exportación. Tanto - uno como otros serán invariables hasta el vencimiento de los créditos.
- Plazo: 12 meses, entre el 15 de junio de cada año y el 14 del mismo mes del año siguiente.

La tramitación de estos créditos será como sigue:

Los empresarios presentarán al Banco de España, a partir del 1 de Enero de cada año, un escrito a dicho Banco, al que se - acompañará:

- Declaración de inscripción en el Registro General de -

.../...

Exportación.

- Número de Identificación Fiscal.
- Declaración y datos referentes a las exportaciones realizadas.

7.1.2. Prefinanciación de bienes de consumo, productos intermedios y primeras materias.-

Se regula por el Decreto 518/77 del 25-2-77 y la Orden Ministerial del Ministerio de Hacienda, del 31-12-75.

Las condiciones de este crédito se agrupan de la siguiente manera:

- El importe máximo es el 80% del precio pactado (5% adicional para titulares de Carta de Exportador).
- El importe del contrato de exportación a prefinanciar con cargo a un crédito no podrá ser inferior a 20 millones de pesetas.
- El período de vigencia del crédito será el que transcu

.../...

rra entre la fecha de iniciación del proceso de fabricación y la entrega de la mercancía.

- Los bienes a exportar deben estar incluidos en los conceptos indicados en la Orden Ministerial del 31 de Diciembre de 1975.
- Si al producto a exportar se le incorporan materiales extranjeros no será incluíble en el coeficiente de inversión de la Banca, la financiación de dichos materiales en la cuantía que excedan del 10% del valor de la exportación.
- El crédito financia únicamente el período de fabricación de bienes de consumo, productos intermedios y primeras materias con destino a la exportación.
- Este crédito es incompatible con el de Capital Circulante.

7.1.3. Créditos de exportación a corto plazo con pedido en firme para financiar la parte aplazada hasta 12 meses.-

El objeto del crédito es la movilización de la parte aplazada

.../...

del precio de venta de los bienes exportados, mediante pedido en firme.

Los beneficiarios de este crédito serán aquellas empresas españolas exportadoras de los bienes incluidos en los sectores señalados por la Orden Ministerial de 9-7-74 y 31-12-75.

La cuantía es del 80% del precio pactado (90% con Carta de Exportador). Si el producto exportado contiene menos de un 10% de elementos extranjeros incorporados al valor total, se considerará la totalidad como mercancía española; si contiene -- más del 10% se excluirá la parte extranjera que supere el citado porcentaje.

Tratándose de plantas e instalaciones en las que se factura - el suministro de las partes por separado y se realiza el montaje en el lugar de destino, se tomará como base sólo la parte de fabricación nacional, excluyéndose totalmente el material extranjero.

Los gastos locales justificados (p.e. montaje) podrán financiarse hasta un 20% del valor pedido.

En cuanto al plazo del crédito se refiere, la amortización ha

.../...

brá de llevarse a cabo en un plazo máximo de 12 meses a partir de la exportación, sin sobrepasar en ningún caso el plazo de pago autorizado en la correspondiente licencia.

Para el trámite del crédito se utilizarán las propias letras libradas por el exportador español y aceptadas por el comprador extranjero.

La documentación necesaria para la obtención de este crédito es la siguiente:

- Fotocopia de la licencia de exportación y de la declaración de exportación ante la Aduana de Salida.
- Fotocopia del contrato o pedido en firme.
- Certificado de que el valor de los materiales extranjeros incorporados a la mercancía no superen el 10% del total.
- Testimonio documental, en su caso, de la posesión de Carta de Exportación.

El costo de este crédito es: máximo 7,5% p.a. (tipo de inte--

.../...

rés más comisiones).

No podrán financiarse operaciones para las que se ha pedido licencia global.

7.1.4. Créditos para la financiación de inversiones en el exterior relacionados con el fomento a la exportación.-

Los beneficiarios de este crédito son los exportadores españoles.

El objetivo de este crédito es el establecimiento, adquisición o ampliación de servicios comerciales en el exterior y financiación de los "stocks" de dichos servicios.

La creación, adquisición o ampliación deberá reunir las siguientes condiciones:

- Límite máximo del crédito el 60% de la inversión española (65% con Carta de Exportación).
- Amortización en el plazo máximo de seis años, incluido uno de carencia; debiendo fraccionarse la misma en plazos no superiores al año.

.../...

- El servicio comercial tendrá como objeto primordial la distribución y venta de productos españoles.
- La participación del exportador español en la sociedad ha de representar, al menos un 40% de su capital.

La financiación de "stocks" presenta las siguientes condiciones:

- Límite máximo de crédito del 30% del valor medio anual de las existencias (35% con Carta de Exportador).
- Deben reembolsarse los créditos, que son renovables en el plazo máximo de un año.
- Las existencias habrán de mantenerse en los citados -- servicios comerciales.

La instrumentación de este crédito se efectúa por las letras a cargo y aceptadas por el titular y libradas por firma a con venir, creadas en el momento de la utilización de crédito. -- También se puede instrumentar en póliza de crédito.

La documentación necesaria para la obtención de este crédito

.../...

es la siguiente:

- Escritura de constitución o modificación de la empresa destinataria de la inversión y justificación de que -- cuenta con personalidad jurídica reconocida por las Lees de su país.

- Fotocopia de la autorización de la inversión o, en su defecto, de la declaración presentada a efectos de lo dispuesto en el Artículo 2º del Decreto 487/73 de 1.3. y O.M. del 7.6.73.

- Justificación, en su caso, de la inversión efectuada.

- Memoria sobre la forma de operar por la empresa en el mercado de que se trate, con estimación razonada de - las previsiones sobre ventas.

- Balances de situación y cuentas de pérdidas y ganancias de los tres últimos ejercicios.

- Justificación, en su caso, de que la suma del valor -- C.I.F. de los productos exportados desde España y de - los derechos de Aduana correspondientes representen al

.../...

menos, un 50% del producto neto obtenido por la empresa en la venta de los productos finales.

El costo de este crédito es: máximo 7,5% p.a. (tipo de interés más comisiones).

Este crédito se regula por el Decreto 1.839/74 de 27.6. de Ministerio de Hacienda (B.O.E. del 9.7.).

7.2. Desgravación Fiscal.-

La desgravación fiscal es la devolución en favor de los exportadores de la totalidad o parte de la tributación indirecta - efectivamente soportada durante la producción, elaboración y comercialización de la mercancía exportada.

Se regula por la Orden del Ministerio de Hacienda de 10 de Junio de 1977 (B.O.E. 18.6.77).

El beneficio de esta desgravación es el exportador español de las mercancías que tengan reconocido el derecho a la desgravación. Se considera exportador al que cumple las siguientes condiciones:

- Estar matriculado en la Licencia Fiscal.
- Que toda la documentación relacionada con la operación se halle extendida a su nombre.

Las operaciones que dan derecho a la desgravación son aquellas exportaciones que son definitivas como consecuencia de una venta en firme, que tengan reconocido el derecho de beneficio,

.../...

quedando excluidas:

- Las exportaciones temporales.
- Las mercancías exportadas que no sean objeto de venta (donaciones, muestras, etc...).
- Las ventas por empresas españolas a sus filiales en el extranjero, salvo que se acredite haber tenido autorización oficial.
- En la venta que no sea en firme (en consignación, etc.) no se acreditará la desgravación hasta que el exportador dé a conocer a la Administración el momento en que la venta se convirtió en firme, en el plazo máximo de dos meses.
- Régimen de tránsito, las mercancías que previa su exportación entraron en dicho régimen.
- Importación temporal, las mercancías que se exportan para cancelar dicho régimen.
- Tránsito de perfeccionamiento, las mercancías que se -

.../...

exportan habiéndose obtenido como consecuencia de un tráfico de perfeccionamiento.

- Las mercancías sujetas a impuestos especiales, que no se les haya reconocido este beneficio.

Los casos en que el beneficio deja de serlo son los siguientes:

- Cuando se incurra en contrabando o delito monetario.
- Cuando se declare falsa o inexactamente en la documentación aduanera que la exportación es definitiva o que la operación responde al concepto de venta en firme.
- Cuando la mercancía sea devuelta a origen por no haberse hecho cargo de ella el comprador.
- Cuando la Administración lo considere aconsejable en evitación de posibles perjuicios al Tesoro, durante las actuaciones de investigación y comprobación de hechos desgravables correspondientes a un determinado beneficiario y en tanto no se eleven a definitivas las respectivas liquidaciones.

.../...

La base será la misma, que la que haya servido para la liquidación de la Tributación directa:

- Cuando existan dificultades para la determinación de la base, ésta se establecerá ajustando el valor de comisión de la mercancía exportada al que alcanzare esa misma mercancía en el caso de importación al extranjero. Esta base no podrá exceder del valor interior de la mercancía.

- Valor interior: Se refiere a una compra-venta efectuada en el mercado nacional entre productor y mayorista. Si no se efectúan ventas en el mercado nacional, el valor interior será el que corresponda a una mercancía similar a la exportada y de no exceder se determinará a partir de los costes de producción.

- Para determinar el "valor interior" a niveles comerciales distintos a los de los mayoristas independientes, la Dirección General de Aduanas, a petición de cada exportador o grupo de exportadores, puede determinar los coeficientes aplicables sobre los precios que con carácter de generalidad se estén practicando realmente en el mercado interior, o bien sobre cualquier otro da

.../...

to cierto y comprobable relacionado con la mercancía - objeto de exportación. Una vez aceptados por los solicitantes, su aplicación será obligatoria y vinculante tanto para la administración como para los interesados, salvo renuncia expresa de éstos o si se produjesen variaciones en los datos o circunstancias determinantes de su establecimiento.

En la determinación de la base pueden darse circunstancias especiales:

- En la exportación de productos que contengan materiales extranjeros importados temporalmente o en régimen de admisión temporal. En este caso, la base será la diferencia entre el valor de cesión del producto exportado y el valor en aduana de los materiales extranjeros incorporados.
- Cuando excepcionalmente lo determine el Ministerio de Hacienda a propuesta del de Comercio, la base puede estar constituida por:
 - 1º- Unidad de peso, cuenta o medida.
 - 2º- Valores medios.

.../...

3º- Escandallos normalizados afectados de coeficientes correctores (utilizados para exportaciones textiles).

4º- Precios interiores para aquellos productos que lo tengan único, conocido y comprobable para la Administración en el mercado exterior.

El tipo de desgravación es el que disponga para cada partida estadística el Ministerio de Hacienda. Sin embargo existen dos límites:

- Mínimo: Que es el I.T.E.
- Máximo: La tarifa de Impuesto de Compensación de Gravámenes Interiores.

Para solicitar la desgravación, los exportadores o sus representantes deben presentar dicha solicitud simultáneamente con la documentación de exportación en la Aduana que intervenga en la operación. Los exportadores, al formular ante la Aduana sus Declaraciones, deberán unir a las mismas, con independencia de cualquier otro documento reglamentariamente exigible, una copia del correspondiente conocimiento de embarque, o en su substitución, la del documento utilizado por el Capitán o el Consignatario del buque para admitir las mercancías a --

.../...

bordo.

Cuando al proceder al reconocimiento de las expediciones no se hallaren en el recinto, al menos parcialmente, las mercancías amparadas en los correspondientes documentos aduaneros, los Inspectores Actuarios propondrán su anulación a todos los efectos.

No se producirá el devengo de la desgravación en los casos de anulación de una Declaración.

Las Aduanas efectuarán las comprobaciones totales o parciales que estimen pertinentes sobre los elementos determinantes de la cuota de desgravación.

Para la liquidación, la Dirección General de Aduanas, mediante el correspondiente acto administrativo, acordará las cuotas a percibir por los exportadores, cuyas liquidaciones tendrán el carácter de provisionales a cuenta.

Las liquidaciones provisionales se convertirán en definitivas como consecuencia de la comprobación administrativa del hecho desgravable y de la base aplicada, mediante acuerdo de la Dirección General de Aduanas, y, en todo caso, cuando no hayan

.../...

sido comprobadas dentro del plazo que se halla reglamentariamente establecido.

El pago de la desgravación fiscal a la exportación podrá efectuarse:

- a) Directamente por la Delegación de Hacienda correspondiente al domicilio fiscal de beneficiario.
- b) Por medio de Organismos colaboradores de la Administración, según la regulación establecida por la Orden Ministerial del 31.1.75.
- c) A través de Entidades de crédito de acuerdo con la --
previsión de la O.M. del 19.2.76.

8.- CONCLUSIONES DEL ESTUDIO

Los distintos aspectos que supone la exportación de una sustancia cuya mina se encuentra ubicada en el interior del país, se analizaron en apartados anteriores.

Dicho análisis ha permitido obtener una serie de conclusiones que ponen de manifiesto los posibles problemas que se generan a la hora de colocar en el mercado exterior determinada mercancía.

Las conclusiones, absolutamente derivadas de los datos obtenidos durante la realización del trabajo, tienen un carácter -- orientativo, y son las premisas sobre las que deberán basarse los cálculos cuando se esté dispuesto a efectuar una exportación.

8.1. Conclusiones sobre la modalidad FOB-estibado y trimado.-

Si el comprador es un agente o intermediario de los llamados principales o "merchants", que realizan operaciones "en firme" y no mediante una comisión, es común que las operaciones se realicen en términos FOB-puerto de carga.

En estos casos, normalmente, se evitan problemas con los precios en el puerto de carga si las operaciones se realizan -- FOB-st., siendo no sólo la carga, sino también la estiba y el trimado por cuenta del vendedor.

Del estudio realizado, y sobre la base de embarques regulares, incide grandemente el transporte terrestre, por lo que la venta debe realizarse por el puerto más cercano a la mina.

En la elección del sistema de transporte a puerto, con los tonelajes supuestos y la continuidad de los envíos, se recomendaría el camión ya que con este medio no serían necesarias la las instalaciones de cargaderos.

La carretera en el caso que nos ocupa, no obliga a inversión alguna ofreciendo en contrapartida con el ferrocarril mejoras como: accesibilidad para la carga, disponibilidad de un núme-

.../...

ro de camiones fijo en días determinados, rapidez en el transporte ya que el camión no sufriría paradas en rutas, rapidez y economía a la descarga pues estos vehículos no necesitan medios mecánicos en puerto, etc...

Todos estos conceptos englosan una serie de ventajas que inciden considerablemente en el precio de la mercancía, ya que determinan varios puntos de ahorro en puerto, entre ellos y como más importante cabe señalar la ocupación de superficie o almacenaje.

La ejecución de las operaciones de exportación FOB-st. plantea una serie de actuaciones que por su carácter meramente "portuario" presenta la necesidad de contacto con aquellas entidades integradas en el tema marítimo en cuanto a recepción y control de la mercancía y la realización de todas aquellas operaciones comúnmente efectuadas con la misma una vez descargada en puerto. Es aquí cuando aparecen dos entidades que realizan actuaciones conjuntas: el Consignatario y la Junta de Obras del Puerto (JOP).

La razón que lleva a la Contratación de los servicios de una empresa consignataria, es la garantía de que las cargas serán recibidas, almacenadas y cargadas en buque, conforme a las --

.../...

obligaciones que impone al minero la venta FOB-st., así como la emisión de toda la documentación aduanera necesaria para este tipo de venta.

8.2. Conclusiones sobre la modalidad CIF.-

Según se ha comentado anteriormente, una venta CIF es la suma de todos aquellos gastos encuadrados en la modalidad FOB más el importe del flete, IGTE sobre el flete y seguro.

El fletamento de la mercancía se llevaría a cabo a través de la compañía naviera correspondiente quien emitiría la póliza de fletamento (para este tipo de embarques se utiliza normalmente la póliza GENCON) y en ella aparecerán todos aquellos términos resultantes de la negociación del contrato más los puramente relativos al viaje en sí.

Como conclusión general, cabe señalar el peso del coste del transporte interior sobre el precio de los fletes, por lo que para envíos a puertos del norte europeo se recomiendan los embarques por puertos del norte de España.

Por otra parte, entre los temas más a tener en cuenta en lo que respecta al puerto de destino, y a ser expresados claramente tanto en el contrato de venta como en la póliza de fletamento, son:

- La plancha del puerto de descarga, y

.../...

- Las demoras (a cargo de quién correrían las mismas).

En ningún caso deben enviarse las cargas a aquellos puertos - extranjeros que no garanticen como mínimo 1.200 t. de plancha diaria, pues esto supondría grandes gastos de permanencia al buque y por proyección al minero.

Podría darse la circunstancia de que el buque incurriese en demoras a causa de la situación política o laboral por la que atravesase el puerto de destino a la llegada del buque en ese caso, debe constatarse que las demoras en destino correrán a cargo del fletador, así como las posibles demoras en la llegada del buque al puerto de carga si el mismo no arribase puerto español en la fecha señalada por el contrato.

Se recomienda fletar CIF (on Braking bulck) ya que con esta modalidad, las responsabilidades y gastos del vendedor quedarían reducidos a la arribada en destino y apertura de escotillas, liberándose así de los gastos de descarga y desestiba.

Como recomendación final, se señala la observación de que -- siempre deberá fletarse CIF -conociendo el puerto de destino. Caso de que fuera imperativa la necesidad de fletar CIF sin - saber puerto de descarga, las negociaciones estarían encamina

.../...

das a cubrir estrecha y cautelosamente la multitud de riesgos que para el minero resultarían de este tipo de fletamento. Es te tipo de contratos se suelen dar con los agentes principales.

ANEXO I

DOCUMENTOS RELATIVOS A LA EXPORTACION

TARIFAS J.O.P.

VIGO

T A R I F A E - 2

ALMACENAJES; LOCALES Y EDIFICIOS

E - 2.1 Depósitos y almacenes generales para mercancías.

ZONA A

Ptas. por m/2 y día

	Fuera de vías		Sobre vías	
	Graneles	Gral.	Graneles	Gral.
Del 1º al 5º día	1,30	1,80	3,70	9,40
Del 6º al 10º día	1,80	3,70	47,00	47,00
A partir del 11º día	9,40	9,40		

ZONA B

Descubierta

Cubierta

Del 1º al 5º día	Gratis	Gratis
Del 6º al 15º días	1,10	1,80
Del 16º al 60º días	1,80	2,90
A partir del 61º días	5,70	9,40

ZONA C

Del 1º al 90º días	1,10	1,80
A partir del 91º día	1,30	2,90

E - 2.2 Ocupación de superficies con elementos auxiliares de carga, descarga y transporte.

P e s e t a s

Descubierta

Cubierta

Por m/2 y mes o fracción - ZONA B	18,00	37,00
Por m/2 y mes o fracción - ZONA C	9,40	29,00

E - 2.3 Grupo de almacenes de depósito del muelle del Arenal.

Por m/2 y mes o fracción	37,00 Ptas.
--------------------------------	-------------

E - 2.4 Departamentos para consignatarios en los almacenes de los Muelles Comerciales.

Por m/2 y mes	57,00 Ptas.
---------------------	-------------

E - 5.2 Uso de básculas

Pesadas

Vehiculos ligeros y carros con peso total hasta 3 Tm.....	22.-
Vehiculos autom6viles ,con peso total de 3 a 6 Tm.....	35.-
Vehiculos autom6viles,con peso total de 6 a 10 Tm.....	57.-
Vehiculos autom6viles,con peso total de m1s de 10 Tm.....	86.-
Vagones con peso total hasta 20 Tm.....	57.-
Vagones con peso total de m1s de 20 Tm.....	115.-

Recargos: Pesadas en horas extraordinarias el 50%, con un m1nimo de 100,- ptas. por hora o fracci3n de trabajo o espera.

Los graneles abonar1n el 50% de esta Tarifa.

JUNTA DEL PUERTO Y RIA DE AVILES
Dirección Facultativa

TARIFAS EN VIGOR (A partir de 1.4.79)

E-1 .- EQUIPO

Observaciones

Grúas eléctricas de pórtico de 3 a 6 tons.....	2.065,-	} Estas tarifas se revisarán el 1º de Agosto de cada año par con arreglo al Art. 3º del Decreto de 21.7.72, nº 2060/72 (Presidencia del Gobierno)
Cucharas.....	279,-	
Bandejas.....	29,-	
Grúas de 35/45 ton de vapor o eléctricas con gancho.....	3.397,-	} Estas tarifas se revisarán el 1º de Agosto de cada año par con arreglo al Art. 4º del Decreto de 21.7.72, nº 2060/72 (Presidencia del Gobierno).
Suplemento grandes pesos:		
- Entre 20 y 35 ton.....	5.661,-	
- Entre 35 y 45 ton.....	8.491,-	
(Para pesos superiores a 45 ton hasta las posibilidades de la grúa o dos grúas trabajando conjuntamente, se tarificará como Servicios Eventuales)		
Grúas automoviles: Grúas automoviles de hasta 3 ton.....	1.415,-	} Estas tarifas se revisarán al 1º de Agosto de cada año par con arreglo al Art. 3º del Decreto de 21.7.72, nº 2060/72 (Presidencia del Gobierno).
Cucharas.....	182,-	
Carretillas Elevadoras, de 3 ton.....	992,-	

E-3 SUMINISTROS.

Agua suministrada con algibe (minimo 20 m ³).....	60,-pts/m ³	} Estas tarifas se incrementarán automaticamente en el mismo porcentaje en que lo hicieran las — Compañias proveedoras de los productos suministrados, tal como se indica en el Art. 6º del Decreto de 21 de Julio de 1972, nº 2060/72 (Presidencia del Gobierno)
Agua suministrada a buques.....	40,- "	
Agua suministrada para usos domesticos.....	14,- "	
Agua suministrada para usos industriales.....	30,- "	
Kw hora suministrado de alumbrado.....	13,78 pts/kw	
Kw hora suministrado de fuerza.....	14,49 "	

E-4.- INSTALACIONES PARA LA REPARACION DE EMBARVACIONES.

Rampa de varada: Por día de utilización o fraccion.....	41,- pts	} Se revisará el 1º de ABRIL de cada año, según el Art. 3º de la O.M. de 4 de Mayo de 1976.
---	----------	---

SERVICIOS DIVERSOS HABITUALES.

Atenciones:	For un dia completo.....	189,- pts	} Se revisarán el 1º de Abrià de cada año, según Art.3º de la O.M. de 4 de Mayo de 1976.
	For medio dia.....	116,- pts	
Equipo de buceria:			}
	Hora inicial.....	1.129,- pts	
	Horas siguientes.....	752,- pts	
	Hora de espera.....	377,- pts	
Arma de 35/45 ton trabajando con vagones:			} Se revisaran el 1º de Agosto de cada año par, con arreglo al art.4º del Decreto de 21.7.72, nº 2060/72 (Presidencia)
	For ton. de granel movida en jornada ordinaria....	34,- pts	
	(minimo 120 ton/hora)		

E-2.- ALMACENES, LOCALES Y EDIFICIOS

(Se revisaran el 1º de Abril de cada año, según el art.3º de la O.M. de 4 de Mayo de 1976)

Zona A ó de Maniobra.-

Los dos primeros dias.....	9,80 pts/m2 dia
Los cinco dias siguientes.....	22,00 "
Los dias siguientes.....	47,00 "

Zona B ó de tránsito.-

Superficies descubiertas:	
Ocupación continuada.....	1,00 pts/m2 dia
Ocupación eventual:	
Los dos primeros dias.....	LIBRE
Los cinco dias siguientes.....	1,00 pts/m2 dia
Los diez dias siguientes.....	2,00 "
Los diez dias siguientes.....	3,00 "
etc., etc.	
Superficies cubiertas:	
Ocupación continuada.....	1,20 pts/m2 dia
Ocupación eventual:	
Los dos primeros dias.....	LIBRE
Los cinco dias siguientes.....	1,20 pts/m2 dia
Los diez dias siguientes.....	2,40 "
Los diez dias siguientes.....	3,60 "
etc. etc.	

Zona C ó de almacenamiento

a) Proxima a muelles sin servicios de grúas:

Superficies descubiertas:	
Ocupación continuada.....	0,60 pts/m2 dia
Ocupación eventual:	
Los dos primeros dias.....	LIBRE
Los cinco dias siguientes.....	0,60 pts/m2 dia
Los diez dias siguientes.....	1,20 "
Los diez dias siguientes.....	1,80 "
etc. etc.	
Superficies cubiertas:	
Ocupación continuada.....	0,90 pts/m2 dia
Ocupación eventual:	
Los dos primeros dias.....	LIBRE
Los cinco dias siguientes.....	0,90 pts/m2 dia
Los diez dias siguientes.....	1,80 "
Los diez dias siguientes.....	2,70 "
etc. etc.	

b) Superficies servidas por ferrocarril o carreteras:

1.- San Juan de Nieva.-

Superficies descubiertas:

Ocupación continuada..... , pts/m2 dia

Ocupación eventual:

Los dos primeros dias..... LIBRE

Los cinco dias siguientes..... 0,60 pts/m2 dia

Los diez dias siguientes..... 1,20 "

Los diez dias siguientes..... 1,50 "

Superficies cubiertas:

Ocupación continuada..... 0,60 pts/m2 dia

Ocupación eventual:

Los dos primeros dias..... LIBRE

Los cinco dias siguientes..... 0,60 pts/m2 dia

Los diez dias siguientes..... 1,20 "

Los diez dias siguientes..... 1,80 "

etc.etc.

Almacenes: Los tipos especificados para cada zona y modalidad de ocupación señalados, con un aumento del 25 % sobre las cuantias fijadas para las superficies cubiertas.

2.- Avilés: Muelle Local.-

Superficies descubiertas:

Ocupación eventual:

Los dos primeros dias..... LIBRE

Los cinco dias siguientes..... 0,60 pts/m2 dia

Los diez dias siguientes..... 1,20 "

Los diez dias siguientes..... 1,80 "

etc. etc.

G-1.- ENFERMERA Y ESTANCIA DE BUQUES EN EL PUERTO

=====

	<u>Pesetas</u>
Interior:	
Hasta 2000 T.R.B.....	27,-
De 2000 a 7000 T.R.B.....	29,-
De 7000 en adelante.....	33,-
Exterior:	
Hasta 2000 T.R.B.....	513,-
De 2000 a 7000 T.R.B.....	571,-
De 7000 en adelante.....	628,-

Se revisarán durante el 1º de Abril de cada año, según el art. 1º de la O.M. de 4 de Mayo de 1976.

Los barcos nacionales que efectuen navegación exterior, solo pagarán esta el primer día de llegada al primer - puerto español, o bien el último día de salida en caso de embarque.

G-2.- ATRAQUE

=====

	<u>Pts.metro lineal y dia.</u>
Raíces, Ampliación Muelle Este de Ensidesa (Zonas A y B).....	37,-
Muelles Este y Sur de Ensidesa.) (Zonas 1,2,3,4 y 5)).....	29,-
Muelle Sur Dársena de S.Juan. Muelle E. Endasa.)	
Morro (Muelle Sur de Ensidesa).....	22,-
Muelle Oeste de la Dársena de S.Juan) Muelle S.O. Dársena de S.Juan.)	15,-
Muelle s locales de Aviles	
Abarloados.....	mitad de tarifa)

Se revisarán el 1º de Abril de cada año según el art. 1º de la O.M. de 4 de Mayo de 1976.

1.- EMPARQUE, DESEMBARQUE Y TRANSBORDO - MERCANCIAS - Por toneladas o fracción.

(Se revisarán el 1º de Abril de cada año, según el art. 1º de la O.M. de 4 de Mayo de 1976)

Grupo de Mercancías	Clase de Navegación			
	Local o de bahía Embarque y/o De- saembarque.	Cabotaje Embarque y/o Desembarque.	Navegación exterior	
			Embarque	Desembarque
1º	7,40	13,-	31,-	51,-
2º	13,-	20,-	45,-	69,-
3º	18,-	28,-	67,-	102,-
4º	27,-	41,-	93,-	150,-
5º	37,-	53,-	131,-	203,-
6º	51,-	70,-	173,-	270,-
7º	62,-	88,-	216,-	337,-
8º	145,-	204,-	535,-	839,-

G-3.- EMBARQUE, DESEMBARQUE Y TRANSBORDO - PETROLEOS - Por tonelada o fracción.

(Se revisarán el 1º de Abril de cada año, según el art.1º de la O.M. de 4.5.1976)

CLASES DE MERCANCIAS.	CLASES DE NAVEGACION		
	Local ó de Bahía, embarque o desembarque.	Cabotaje, embarque o desembarque	Exterior embarque o desembarque
Petroleo crudo	4,-	7,60	17,-
Gas-oil y Fuel-oil	7,60	17,-	33,-
Asfalto, breas de petroleo, Cok	9,50	20,-	37,-
Gasolina y petroleo refinado	13,-	26,-	46,-
Vaselina y lubricantes	22,-	41,-	76,-
Alquitranes	9,50	20,-	37,-

SANTANDER

TARIFA E.2
ALMACENAJES, LOCALES Y EDIFICIOS

TARIFA E-2.1—ZONA A).

1.º—Fuera de vías:

	Pesetas m.º x día	
	Graneles	General
1.º al 5.º día	0,90	1,—
6.º al 30 día	1,90	2,00
31 al 60 día	5,70	7,60
Del 61 día en adelante	9,40	11,—

2.º—Sobre vías:

1.º al 2.º día	1,10	1,90
3.º al 5.º día	1,90	3,90
6.º al 10 día	3,90	5,70
Del 11 día en adelante	11,—	16,—

TARIFA E-2.2.—ZONA B).

	Pesetas m.º x día	
	Descubierta	Cubierta
1.º al 2.º día	0,—	0,—
3.º al 10 día	0,90	1,60
11 al 30 día	1,30	2,30
Del 31 día en adelante	3,90	5,70

TARIFA E-2.3 —ZONA C)

	Pesetas m.º x día	
	Descubierta	Cubierta
Por metro cuadrado de superficie ocupada	0,90	1,60

TARIFA E-2.4.—LOCALES.

	Pesetas m.º x mes
a) Locales del piso superior de la Lonja de Pescado	23,—
b) Planta baja de las bodegas de artes de pesca	15,—
c) Cabretes de las bodegas de artes de pesca	8,—

EN VIGOR HASTA EL 31 DE MARZO DE 1980.

* REVISIÓN: 1 de abril de cada año.

* FÓRMULA: Aplicación del aumento experimentado por el índice general del coste de la vida en el año anterior disminuido en dos enteros

* D. 31 de 4576. - B.O.E. 3-6-73.



ALMACENES, LOCALES Y EDIFICIOS

REGLAS: Las que figuran en el Anejo n.º 1.

ARTICULADO GENERAL

Comprende la utilización de explanadas, cobertizos, tinglados, almacenes, depósitos, locales y edificios, con sus servicios generales de policía, no explotados en régimen de concesión.

Son sujetos pasivos obligados al pago los usuarios de los correspondientes servicios.

Las bases para la liquidación de esta Tarifa serán fundamentalmente la superficie ocupada y el tiempo de utilización o el peso y tiempo de utilización.

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 sean liquidadas.

Los espacios destinados a tránsito y almacenamiento de mercancías u otros elementos se clasifican, de un modo general, en tres zonas:

- a) Zona de maniobra, inmediata a los atraques de los buques.
- b) Zona de tránsito.
- c) Zona de almacenamiento.

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 este Puerto.

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. En la zona A) esta autorización deberá ser explícita para cada caso.

La utilización de las superficies, con arreglo a esta Tarifa, implica la obligación para el usuario de que, cuando sean retiradas las mercancías o elementos, la superficie liberada deberá quedar en las mismas condiciones de conservación y limpieza que tenía al ocuparse, y de no haberlo hecho, la Junta 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.

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

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

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 canal del muelle, y los otros dos, normales al mismo, redondeando el número de metros cuadrados que resulta para obtener el número inmediato sin decimales. De análoga forma se procederá en tinglados y almacenes sirviendo de referencia los lados de ellos.

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, constituya un entorpecimiento para la normal explotación del puerto.

Cuando se produzca demora en el cumplimiento de la orden de removido, la tarifa, durante el plazo de demora, será el quintuple 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.

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

La Junta del Puerto podrá exigir fianza bastante para garantizar el pago de esta tarifa.

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 termine la descarga, siempre que ésta se haga ininterrumpidamente. Si la descarga se interrumpiese, las mercancías descargadas hasta la interrupción comenzará a devengar ocupación de superficie a partir de ese momento y el resto a partir de la fecha de depósito.

Para las mercancías destinadas al embarque, el plazo de ocupación comenzará a contarse desde la reserva del espacio o el momento en que sean depositadas en los muelles o tinglados, aún en el caso en que no sean embarcadas.

mercancías desembarcadas y que vuelven a ser embarcadas en el mismo o diferente barco, devengarán ocupación de superficie según el criterio correspondiente al tipo de mercancías desembarcadas.

Se tomarán como base de la liquidación la superficie ocupada al final de la operación de descarga, medida según el artículo 10. La superficie se irá reduciendo al levantar la mercancía a efectos de abono, por cuartas partes tomándose la totalidad hasta tanto se haya levantado el 25 por 100 de la superficie ocupada; el 75 por 100 cuando el abono alcance el 25 por 100 sin llegar al 50 por 100; el 50 por 100 cuando rebase el 25 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.

La Junta del Puerto exigirá de aquellos que ocupen ser los propietarios de acuerdo con las correspondientes sentencias o resoluciones los derechos de la presente tarifa demandados por la ocupación de superficie por mercancías o elementos que por cualquier causa se encuentren incursos en procedimientos legales o administrativos.

Después de no se podrá efectuar la retirada de dichas mercancías o elementos sin haberse efectuado efectiva la liquidación correspondiente.

La aplicación por parte de la Junta del Puerto del artículo 12 de esta tarifa podrá iniciarse desde el mismo momento en que exista sentencia o resolución en firme.

REGLAS PARTICULARES

La zona a) es la comprendida entre el cantil del muelle y la fachada de los tinglados, cuando éstos existan, o bien la comprendida entre el cantil del muelle y la línea paralela a éste a la distancia de 25 metros.

La zona b) es la comprendida entre la línea límite de la zona a) y la paralela a ésta a una distancia de 40 metros.

La zona c) comprende todas las explanadas y tinglados o almacenes situados a más de 15 metros de la línea de atraque de los muelles.

La zona pesquera comprende las bodegas para el depósito de artes de pesca y los locales del piso superior de la Lonja de pescado. El servicio de ocupación de los locales de la zona pesquera se prestará previa petición, por escrito, de los usuarios, haciendo constar:

Para los locales del piso superior de la Lonja:

a) El peso y valor en primera venta de la pesca comprada en la Lonja de este puerto en los últimos doce meses.

b) Si se trata de exportador, fresquero, salazonero, etc.

Para las bodegas de artes de pesca:

a) Número y características de sus embarcaciones.

b) El peso y valor de la pesca en primera venta vendidos en la Lonja de este puerto en los últimos doce meses.

5. El ingeniero director del puerto, con arreglo a su criterio y a la vista de las circunstancias que concurran en cada peticionario y, consecuentemente, la importancia del tráfico pesquero que provisionalmente hayan de realizar, autorizará la ocupación de las bodegas de artes de pesca a los armadores que más puedan necesitarlas y de los locales del piso superior de la Lonja a los industriales que igualmente más lo precisen.

6. Las autorizaciones de ocupación se entenderán por plazo de un año.

7. El usuario deberá constituir en la Caja de la Junta, al iniciarse la prestación del servicio, una fianza equivalente al importe mensual de la tarifa.

8. Las bodegas de artes de pesca se utilizarán exclusivamente para almacén de los enseres que comúnmente se emplean en la pesca, y los locales del piso superior de la Lonja se emplearán únicamente para oficina y depósito de los útiles y enseres que se precisen en estas industrias pesqueras. Queda terminantemente prohibido establecer en ellos viviendas y cocinas, así como el encender fuego para cualquier operación, debiendo tener, por lo menos, un extintor de incendios, en buenas condiciones, para el caso en que el fuego se produjese fortuitamente.

9. Los usuarios de todos estos locales quedan obligados a conservarlos y entregarlos, al final del plazo, en las buenas condiciones en que los reciben, no pudiendo realizarse modificación alguna sin solicitar y obtener autorización escrita del ingeniero director del puerto, y quedando en beneficio de la Junta del Puerto todas las obras que se realicen.

10. Queda prohibida la utilización de los locales y bodegas, bajo cualquier concepto o cualquier proporción, por quienes no sean adjudicatarios.

11. El usuario será responsable de todos los daños que por su causa se originen, tanto en el local por él ocupado como en los demás del edificio.

12. La Junta no responde, en ningún caso, de los daños, pérdidas o robos de los enseres o artefactos guardados en los locales y bodegas adjudicados.

13. De los daños ocasionados a la Junta por incumplimiento de las reglas señaladas responderá el usuario, no solamente con el importe de la fianza, sino con los demás bienes que posea.

BILBAO



NEUVAS TARIFAS A PARTIR DEL 12 DE ABRIL
DE 1979 HASTA EL 31 DE MARZO DE 1980



ENTRADA Y ESTADIA DE BARCOS

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 los barcos de hasta 2000 TRB, el 90% de las cantidades que aparecen en la tabla baremo.

Para barcos comprendidos entre más de 2000 y hasta 7000 TRB las cantidades que aparecen en la tabla baremo.

Para barcos que excedan de 7000 TRB el 110% de las cantidades que aparecen en la tabla baremo.

TABLA BAREMO

	Clases de Navegación	
	Cabotaje	Exterior
ZONA I	28	570
ZONA II	17	342

TARIFA G-2

ATRAQUE

Superpuerto, Espigón Princesa España,	50
Muelle Adosado y Espigón 2	36
Reina Victoria, Puntalán de Trasatlánticos	28
Zorroza y Canal de Deusto	21
Cargadero de Zorroza, Portugalete y Muelles de Bilbao	14
Muelles de Desguace	14

BOYAS

Zona de Santurce	50
Mársena de Galdames.	25
Mársena de Azpe y Portu	11



TARIFA G-3

PRODUCTOS PETROLIFEROS

	LOCAL	CABOTAJE	NAVEGACION EXTERIOR	
			EMBARQUE	DESEMBARQUE
Petróleo crudo.....	5,30	11	21	27
Gas-oil y fuel-oil	11	21	42	54
Asfalto, alquitranes brea de petróleo..	13	24	47	61
Gasolina y petróleo refinado.....	16	32	63	81
Vaselina y lubricante	26	53	105	135

P E T R O N O R

Petróleo crudo.....	5,30	9,20	12
Gas-oil y fuel-oil	17	22	29
Asfalto, alquitranes brea de petróleo...	18	24	31
Gasolina y petróleo refinado.....	24	28	35
Vaselina y lubricantes	37	55	71



TARIFA ESPECIAL

EMBARCACIONES DEPORTIVAS Y CRUCEROS TURISTICOS

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

	FONDEADO	ATRACADO
a) De 3 toneladas de registro bruto o inferiores, por mes natural o fracción.....	94	94
b) De más de 3 toneladas de T.R.B., por cada 10 T.R.B. o fracción y por cada día natural o fracción	19	28

Los buques que realicen cruceros turísticos pagarán las siguientes cantidades:

	FONDEADO	ATRACADO
a) Por cada 100 T.R.B. o fracción y día natural de estancia o fracción.....	38	56
b) Por cada pasajero que figura en la lista:		
En clase especial o lujo.....		19
En las demás clases.....		9,40

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,.....	2,80
---	------



TARIFA E-2

ALMACENES, LOCALES Y EDIFICIOS

DESCUBIERTOS DIAS	Z O N A S			
	V	A	B	C
1º al 4º inclusive	47	0	0	0
5º al 19 " "	47	1,90	0,90	0,90
20º al 34 " "	47	2,80	1,40	1,40
35º al 59 " "	47	19	7,50	1,90
60º en adelante	47	47	47	47

CUBIERTOS DIAS	TINGLADOS	ALMACENES
	1º al 4º inclusive	0
5º al 19º " "	3,80	2,80
20º al 34º " "	4,70	3,80
34º al 59º " "	19	3,80
	47	5,60



TARIFA E-5

--

II USO DE VIAS FERREAS Y TRACCION DE VAGONES

a) Vagones de via ancha.....	75
" " " estrecha.....	38
b) Vagones de via ancha.....	38
" " " estrecha.....	19

IV CALABROTOS

Por dia o fracción.....	188
Colocación en bitas.....	132

V PASARELAS

Por dia o fracción.....	188
-------------------------	-----

VI SERVICIO DE BUCERIA

Primera hora.....	1.503
Horas restantes.....	752

VII ALUMBRADO EXTRAORDINARIO DE LA ZONA DE SERVICIO

Por Kw-hora consumido o fracción.....

VIII GUARDERIA

Por metro cuadrado y dia o fracción

	EMBARQUE	DESEMBARQUE
Los dos primeros dias.....	0	0
Dias 3 al 10 ambos inclusive	1,90	3,30
A partir del dia 11.....	3,80	7,50

IX CONSIGNA DE EQUIPAJES DE LA ESTACION MARITIMA

Por dia o fracción:

Maletas o bultos de hasta 20 kg. de peso	1,90
" " " mas de " "	2,40

X APARCAMIENTO DE VEHICULOS

Por dia o fracción.....	9,40
-------------------------	------

TARIFA E-6

--

F BASCULAS

Por cada pesada.....	23
----------------------	----

VALENCIA

TARIFA A APLICAR DESDE 1 DE ABRIL DE 1.979

TARIFA G-1

Aplicación de la tarifa según el tonelaje de registro y la navegación.

<u>CABOTAJE 0'5 A</u>	<u>ZONA I (100%)</u>	<u>ZONA II (60%)</u>
TRB \leq 2.000 Tons. (90%)	25,74	15,44
2.000 < TRB \leq 7.000 Tons. (100%)	28,60	17,16
TRB > 7.000 Tons. (110%)	31,46	18,88
<u>EXTERIOR 10 A</u>		
TRB \leq 2.000 Tons. (90%)	514,80	308,88
2.000 < TRB \leq 7.000 Tons. (100%)	572,00	343,20
TRB > 7.000 Tons. (110%)	629,20	377,52

Reducciones a la tarifa a aplicar.

- Por la estancia: (estas reducciones son incompatibles con otras).
 - Estancia menor de 6 horas 50% de la tarifa.
 - + Estancia mayor de 6 horas pero menor de 12 horas 75% de la tarifa.
- Por el número de entradas:
 - Hasta la entrada número 12 100% de la tarifa.
 - De la entrada número 13 a la 24 85% de la tarifa.
 - De la entrada número 25 en adelante 70% de la tarifa.
- Por la actividad del buque:
 - Inactivos, reparación y desguace 50% de la tarifa.
- Por la llegada:
 - Buques de arribada forzosa 50% de la tarifa.

A = 50 incrementado con el 14,5% = 57,25 = 57,20 ptas.

TARIFA A APLICAR DESDE 1 DE ABRIL DE 1.979

TARIFA G-2

1	LEVANTE	9 m.	36,60	Ptas.	
2	T.L.E.	7 "	28,60	"	
3	T.L.I.	7 "	28,60	"	
4	ADUANA-GRAO	7 "	28,60	"	
5	ESTACION-NAZARET	7 "	28,60	"	
6	T. PONIENTE I.	7 "	28,60	"	
7	T. PONIENTE E.	7 "	28,60	"	
8	{	PONIENTE	9 "	36,60	" (del 1 al 8)
8		PONIENTE	11 "	50,30	" (del 9 al final)
9	E. TURIA I.	11 "	50,30	"	
10	E. TURIA T.	11 "	50,30	"	
11	{	E. TURIA E.	11 "	50,30	" (del 21 al 30)
		E. TURIA E.	9 "	36,60	" (del 31 al final)
12	TURIA	9,25	36,60	"	
13	SUR	14 "	50,30	"	

VARIOS

14	{	CABAÑAL	7 "	28,60	"
		ESP. NORTE	8 "	28,60	"
		LLOVERA	8 "	28,60	"

TARIFA G-3

EMBARQUE, DESEMBARQUE Y TRANSBORDO

PASAJEROS

Clase de navegación	Cubierta y 3ª	Turista y 2ª	Lujo, rente
Clase de navegación	13,70	42,30	133,
Cabotaje	133,90	329,70	527,
Exterior			

Plas. por pasajero:

MERCANCIAS

Grupo de mercancías	Embarque c desembarque	Embarque	Desemb
Grupo de mercancías			
Embarque			
Desemb			

CLASE DE NAVEGACION CABOTAJE EXTERIOR

Plas. por Tm.:

Primero	12,50	30,90	51,
Segundo	19,40	44,60	68,
Tercero	27,40	66,40	101,
Cuarto	40,00	97,30	149,
Quinto	53,80	130,50	202,
Sexto	69,80	172,80	270,
Séptimo	87,00	215,20	336,
Octavo	203,80	534,70	838,

PRODUCTOS PETROLIFEROS

Petróleo crudo	40,70	22,90	30,5
Gas-oil y fuel-oil	22,90	44,60	56,1
Asfalto, alquitranes, breas de petróleo	26,30	50,30	62,5
Gasolina, petróleo refinado	33,20	64,10	83,5
Vaseline, lubricantes	54,90	107,60	137,4

TARIFA A APLICAR DESDE 1 DE ABRIL 1.979

TARIFA ESPECIAL

EMBARCACIONES DEPORTIVAS Y CRUCEROS TURISTICOS

EMBARCACIONES DEPORTIVAS Y YATES DE RECREO

	<u>Fondeo</u> <u>Ptas.</u>	<u>Atracado</u> <u>Ptas.</u>
a) De 3 TRB o inferiores: 95,- Ptas. por mes natural o fracción.		
b) De más de 3 TRB: Por cada 100 TRB o fracción, y por cada día natural o fracción	21,70	30,90

BUQUES QUE REALICEN CRUCEROS TURISTICOS

a) Por cada 100 TRB o fracción, y por cada día natural de estancia o fracción	40,00	58,30
b) Por cada pasajero que figure en la lista: En clase especial o lujo ... 21,70 pts. En las demás clases 9,50 "		

EMBARCACIONES QUE REALICEN EXCURSIONES TURISTICAS O QUE TRANSPORTES PASAJE
DENTRO DEL MISMO PUERTO, BAHIA O RIA.

Por cada pasajero y viaje, sin distinción de clase de pasaje: 2,80 P

TARIFA A APLICAR DESDE 1 DE ABRIL DE 1.979

TARIFA E-2

<u>Días</u>	<u>Descubierta</u>	<u>Cubierta</u>	<u>Cerrada</u>
	<u>m²/día</u>	<u>m²/día</u>	<u>m²/día</u>
<u>ZONA B</u>			
1 al 10	-	-	-
11 al 20	2,10	3,80	5,70
21 al 30	5,70	12,50	19,40
31 en adelante	40,-	77,80	115,60

ZONA C La tarifa será de 1,00 pesetas metro cuadrado y día..

TARIFA A APLICAR DESDE 1 DE ABRIL DE 1.979

TARIFA E-4 (VARADERO)

<u>T A R I F A</u>	<u>Eslora. Metros</u>	<u>Subida y bajada</u>	<u>Estadías</u>	<u>Apuntalamiento</u>
I. Embarcaciones menores de 50 Tm. de peso	Menor de 10	30,90 pts. metro o fracción.	12,50 Pts. metro de eslora y día.	9,50 pts. metro de eslora o fracción.
	De 10 a 20	40,- pts. idem.	16,- pts. idem.	idem.
	Mayor de 20	58,30 pts. idem.	30,90pts. idem.	idem.
II. Embarcaciones de 50 a 150 Tm. de peso	Menor de 20	21,70 pts. Tm.	7,50 pts. Tm. y día.	30,90 pts. Tm. o fracción.
	Mayor de 20	30,90 pts. Tm.	12,50 pts. Tm. y día.	idem.
III. Embarcaciones de más de 150 Tm.	Cualquiera	40,- pts. Tm.	30,90 pts. idem.	40,- pts. Tm. o fracción.

IV. Servicios prestados en días festivos o en horas extraordinarias en días laborables

Sobre la tarifa ordinaria se cobrará por subida o bajada:

Embarcaciones menores de 50 Tm.	470,50 ptas.
" de 50 a 100 Tm.	941,10 "
" mayores de 100 Tm.	1.410,60 "

por metro de eslora y día 9,50 ptas.

Rampa de varada de botes

TARIFA A APLICAR DESDE 1 DE ABRIL DE 1.979

TARIFA E - 5

Uso de vías férreas	30,90 ptas. por vagón.
Equipo buzo	470,50 ptas. hora más 48 pta hora de inmersión.
Bomba de achique	30,90 ptas. hora.
Caseta usuarios	95,00 ptas. m ² y mes.

JUNTA DEL PUERTO DE VALENCIA

MODIFICACION TARIFA E-1 (Equipo)

De conformidad con lo previsto en el artº 3º del Decreto 2060/1972, de 21 de Julio, (B.O. del Estado nº 182, de 31-7-1972), y habiendo aparecido en el B.O. del E. del día 7 de Enero, los índices de precios correspondientes a Agosto de 1.976, la Tarifa E-1 (Equipo) del Puerto de Valencia, a partir de 1º de Marzo, queda establecida del siguiente modo:

<u>Elementos</u>	<u>Tarifa</u>	<u>26-1-77</u>
	<u>Ptas/ hora.</u>	<u>1-1-77</u>
GRUAS PORTICO 3 TM.	944	1.379
GRUAS PORTICO 3/6 TM.	944	1.379
GRUAS PORTICO 6 TM.	1.399	2.021
GRUAS PORTICO 12 TM.	1.834	4.656
GRUAS AUTOMOVILES 1 TM.	425	621
GRUAS AUTOMOVILES 7 TM.	1.416	2.069
PALAS CARGADORAS.	944	1.379
CARRETILLAS ELEVADORAS 3-TM.	661	965
CARRETILLAS TRANSPORTADORAS 3 TM. .	359	524
CUCHARAS AUTOMATICAS 3 TM.	115	-
CUCHARAS AUTOMATICAS 6 TM.	176	238
CUCHARAS AUTOMATICAS 12 TM.	246	333

LA DIRECCION,



En vigor desde 1-3-77

TARIFA A APLICAR DESDE 1 DE ABRIL DE 1.979

TARIFA E-6

	<u>PTAS./HORA</u>
Cabria	7.518,00
Remolcador	2.821,20
Tolvas	229,00
Cintas saquero	188,90
" graneles	303,40
Básculas:	
Tara unidad	21,70
Tm. pesada	3,80
Lancha zarpadora	470,50
Gabarras	376,70
Balancines	303,40
Bragas	115,60
Coche Bomba	1.431,20

RELACION DE EMPRESAS DEDICADAS A LOS
ANALISIS Y TOMAS DE MUESTRAS

Griffith Group services

The approach to supervision, weighing and sampling is determined by the characteristics of the commodity concerned. That is why we have a number of specialist divisions, all with first class capability in terms of facilities available and speed of operation. These are:



High precision analysis at Witham laboratories

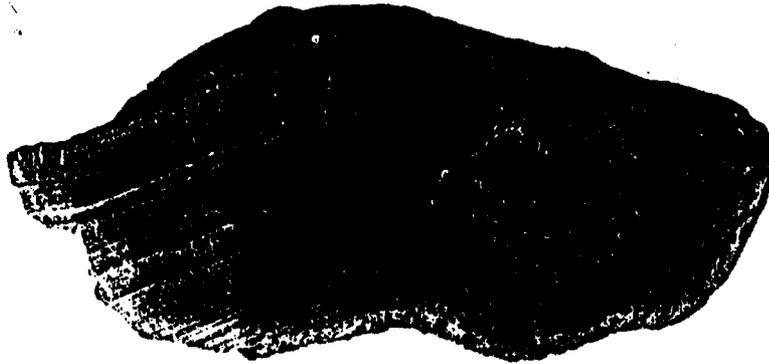
- Minerals and metals
- Geochemical services
- Recycling scrap and residues
- Oil and petrochemicals
- Grain
- Fertilisers
- Marine services
- Industrial services
- Engineering inspection

All divisions of the Griffith Group offer constructive professional advice in loss evaluation and prevention.

The key is flexibility. We can act for one of the contracted parties or unilaterally for all parties involved. We can perform the quality/quantity determinations using our own labour, equipment and facilities (such as in chemical analysis), or we can supervise the work of others, ensuring that the correct procedures are followed. We consider it important to obtain an accurate assessment of the quality and quantity of a commodity at the contracted point of determination and explain fully why, in some cases, the parameters are less than specification or expectation.

There are many ways of reducing risk – and, therefore, saving money. Much depends on the sales contract and, here again, consultation with Griffith can ensure the right conditions for quality/quantity determination for payment purposes.

On the following pages, we explain in detail how the specialist divisions in the Group tackle particular problems.



Minerals and Metals Division

This part of the Griffith organisation is the longest established, the analysis of metals being the very first service provided by the Company. Today, from the operational centre at Witham, our minerals activities are co-ordinated and technical standards are set.

The Division provides a wide range of services including:—

- supervision of loading/unloading and all handling operations
- weighing or supervision of weighing
- sampling or supervision of sampling
- determination of moisture and/or volatile constituents
- chemical analysis

We have the experience and versatility to deal with minerals with differing characteristics, from free-flowing sands to lumpy chrome ore. We can also cope with vastly differing handling facilities and conditions in various parts of the world — particularly in Eastern and Western Europe where coastal smelters are few and transhipment is necessary.

At Griffith we have the necessary expertise to ensure that stevedores, forwarders and smelter personnel obtain truly representative weights and samples. And we can advise clients on potential problems associated with shipping to particular locations.

Worldwide the Group handles metals, minerals & concentrates such as:—

Apatite	Steel scrap
Barytes	Gold*
Bauxite	Noble metals*
Coal	Osmiridium
Colemanite	Silver*
Columbite	Aluminium
Dolomite	Antimony*
Fluorspar	Beryllium*
Ilmenite	Bismuth*
Monazite	Cobalt
Potash	Copper*
Pyrites	Lead*
Quartz	Mercury
Rutile	Molybdenum*
Tantalite	Nickel*
Vermiculite	Sulphur
Chrome ores	Tin*
Ferroalloys	Tungsten*
Iron ores	Uranium
Manganese ores	Vanadium*
Pig iron	Zinc*

*denotes 'and concentrates'



Ships' hold inspection

Chemical analysis

This is the final stage in the evaluation process begun by sampling a mineral or metallurgical material.

The Griffith laboratories have achieved recognition as one of the foremost independent laboratories in the world. Whilst sharing with other laboratories expertise in the analysis of base metals and normal penalty elements, Griffith is set apart from the rest by the enormous depth of expertise and experience in precious metal analysis. For many years Griffith were official assayers to the Bank of England and to this day have one of the few independent laboratories capable of analysing platinum concentrates, osmiridium, as well as complex precious metal bearing scraps and residues.

Despite the increase in the use of modern rapid instrumental analysis techniques, there is still the basic need for accurate classical analysis of materials which can then subsequently be used to calibrate an instrument. The extensive and far-reaching training programmes operating in the Griffith laboratories produce that most difficult of all blends, the versatile specialist, who is vital in this type of business.

In addition to providing clients with laboratory services for evaluation of the materials being bought or sold, the Griffith laboratories are also umpire analysts of international repute.

Cement

Griffith personnel are located in the main cement supply areas throughout the world. We are therefore able to offer full attendance at loading ports to conduct pre-shipment inspection for weight and quality.

Contractual requirements are often very stringent with regard to packaging and stowage of this cargo, and it is essential for the buyers to have representation either in the producing factory, or at the port of shipment, or both, as is very often the case. This ensures that no damaged bags or slings (in the case of pre-slung cargo) are loaded, and also that the weight and quality conform to specifications purchased, such as BSS12.

Fully representative samples are drawn throughout loading operations and are locally subjected to full laboratory chemical analysis and strength tests.



Expert supervision minimises loss and contamination.

During handling of bulk cargoes the main source of loss is spillage from grabs on to the quay or deck of the vessel or into the water. Recovery of this material is a vital aspect of the superintendent's job. The recovered material must be sampled separately from the main cargo as it will inevitably be contaminated.

An efficient superintendent can do much to keep loss to a minimum. For example, spillage into the water can be reduced by save-all aprons. In transhipment operations, especially in Eastern Europe, the lining of rail cars with plastic sheeting is essential to prevent loss and enveloping should be done where cars are not covered. And of course, the superintendent must make sure that the vessel is empty and all material recovered.

Ensuring the cleanliness of all means of transportation—lorry, rail wagon or vessel—is another important function of the superintendent.

With stockpiling the risk of both loss and contamination is very great and this is where Griffith experience is invaluable. Contamination often occurs at loading, especially in general bulk cargo ports where sulphur phosphates and coal are stockpiled near concentrates. The appointment of a Griffith superintendent to control loading enables the source of possible contamination to be identified and steps can be taken to prevent it.

Weighing

Every location has its own weighing facilities and accurate weight determination requires wide experience of all types of equipment such as static (weighbridge), crane, draft survey and weightometer. Evaluation of every means of weighing is a subject for consultation between client and superintendent.

Sampling

It is said that good sampling is a combination of knowledge and commonsense. The Griffith Group brings both to bear on all the established forms of sampling—fully and semi automatic, conveyor belt, stockpile, falling stream, slurry from containers, trucks and railcars.

The Griffith technical staff have given much of their time to automatic sampling and any client with a particular interest in this subject is invited to contact us for detailed literature.

Sample preparation is in some ways the most vital aspect of the sampling operation. This is the stage when the material is finally prepared for chemical analysis and any contamination or

bad handling can seriously prejudice the final results. Griffith has always believed in maintaining the strictest possible standards in sample preparation and we cannot over-emphasise the importance of representation at this stage in the sampling process.

Another vital aspect is moisture determination since any distortions or malpractices at this stage can have a serious effect on the final out-turn weight. Precautions such as sealing ovens, checking thermometers and verifying the drying temperature are all essential.

Size determination is an important aspect in the evaluation of many minerals, particularly iron ore. In the handling of materials that have to be size graded the superintendent's role is to ensure that degradation does not occur because of improper handling of the bulk cargo, and that the increment taken for size determination is truly representative. This is another area where consultation with the client prevents trouble.

Shippers should always discuss with their representatives the handling arrangements and the method to be adopted for loading the vessel. We believe this to be a subject on which more thought should be given in terms of the wording of contractual clauses.



Classical fire assay for precious metals



SUPERVISE empezó su actividad en ESPAÑA en 1920, con el objeto de salvaguardar los intereses de sus Clientes en la misma forma que si ellos mismos estuvieran presentes.

Miembro del grupo mundial General Superintendence Co., Ginebra; (S.G.S.) - con Corresponsales en todos los mas importantes puertos y centros industriales del mundo - diversificó sus actividades sin perder de vista la idea original, es decir la supervisión y la inspección, que continua a ser la pieza clave de sus servicios.

Hoy en dia, distintos GRUPOS DE OPERACIONES cuidan los servicios correspondientes a sus campos de actividad con el objetivo de ofrecer un servicio impecable.

No estando ligada con el comercio en si, SUPERVISE disfruta de una absoluta independencia y neutralidad que, combinadas con la seriedad profesional y la discreción le han llevado a tener un prestigio nacional e internacional que le ha merecido la confianza de un numero constantemente en aumento de Clientes.

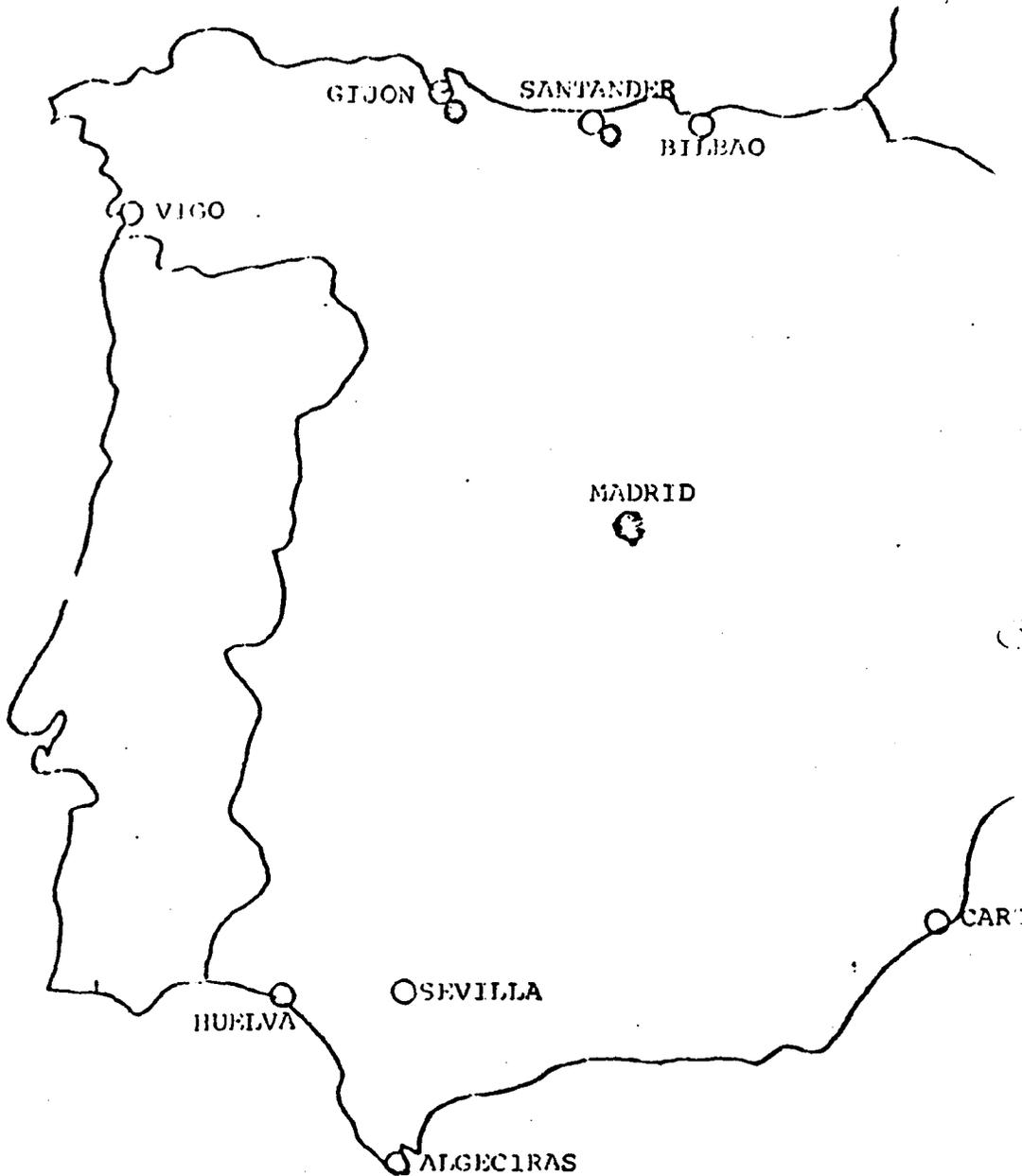
V. Anastasi

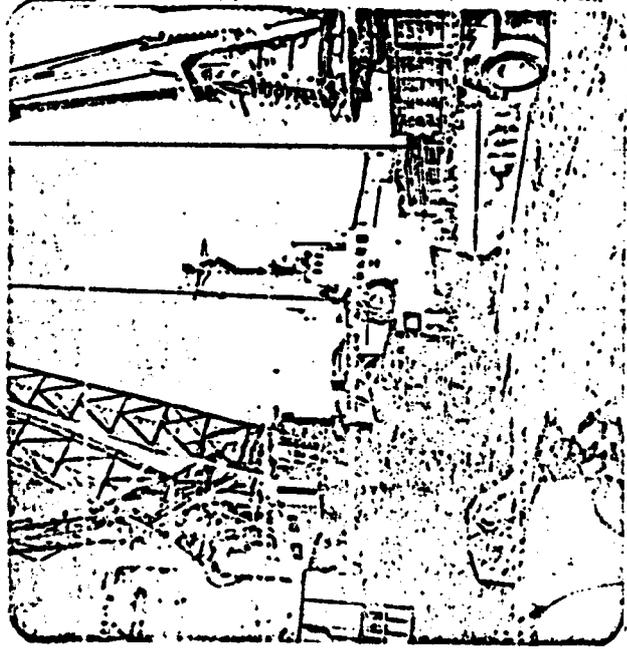
Madrid, April 1976

SUPERVISE ESPAÑA - RED DE OFICINAS

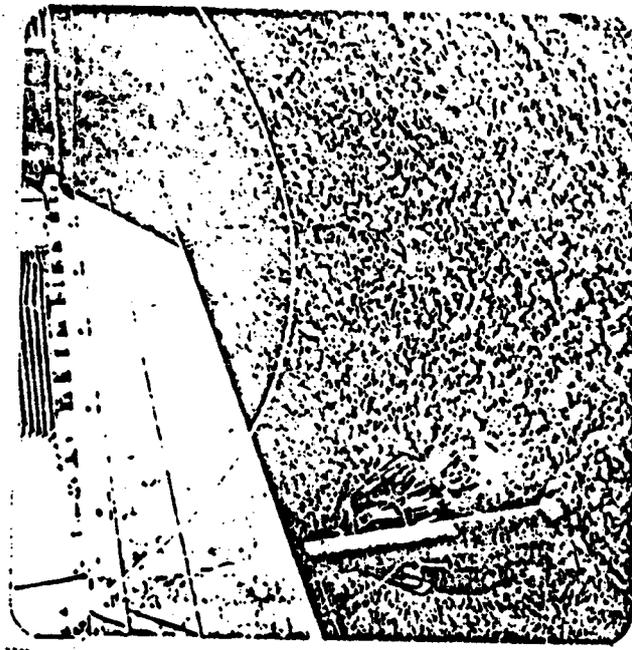
Todas las Oficinas estan conectadas con el Centro Operacional por telex y telefonos. (ver Lista de direcciones adjunta)

- OFICINAS
- ⊙ LABORATORIOS EN FUNCION
- ⊙ LABORATORIOS PREVISTOS





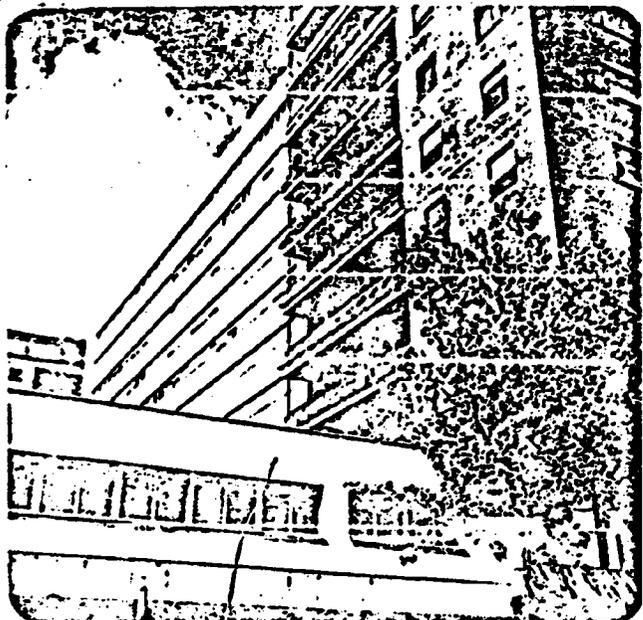
● SUPERVISION A LA CARGA,
DESCARGA Y TRANSBORDO



INSPECCIONES ●

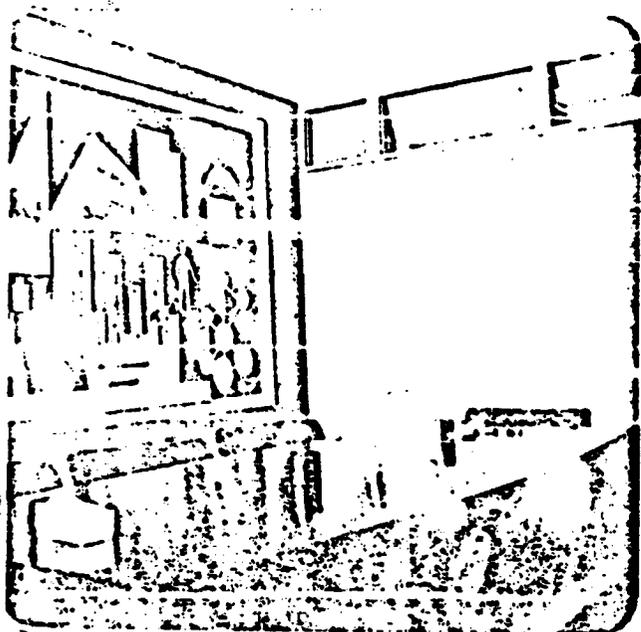


● DESMUESTRE DE CALIDAD, HUMEDAD
Y GRANULOMETRIA



• El Centro de Operaciones en
Generalisimo, 68, Madrid

La sala de telex •



• La sala de Visitas



**LOS SERVICIOS
TRADICIONALES**

Minerales
Metales
Productos Químicos y
Farmacéuticos

- SUPERVISION A LA CARGA, DESCARGA Y TRANSBORDO
para prevenir toda posible falta, recoger el material caído sobre muelle antes del pesaje, informar inmediatamente de toda anomalía que pueda generar dificultades técnicas/económicas
- RECuento DE NUMERO DE BULTOS (TALLY)
con indicación del estado y condición
- INSPECCION DE BODEGAS
- ESTIBA
- CONTROL DE PESO SOBRE CUALQUIER TIPO DE BASCULA
personal experimentado se asegura de que los medio de pesaje estén en perfectas condiciones antes, durante y después del pesaje. Cualquier anomalía es señalada inmediatamente.
- DETERMINACION DE PESO POR CALCULO DE CALADOS
ejecutado por personal marítimo calificado bajo la responsabilidad del G.O.
- DESMUESTRE DE CALIDAD, HUMEDAD Y GRANULOMETRIA
ejecutado por personal acostumbrado a todo sistema de desmuestre, cuidando de que sean observadas las Normas Internacionales
- ANALISIS QUIMICOS (de control, arbitrales e intercambio)

ejecutados por Laboratorios de nuestra Organización o por otros reconocidos, elegidos por el Cliente
- ANALISIS FISICOS (humedad, granulometria, pruebas mecanicas, flow moisture point, etc.)

ejecutados según las Normas Internacionales y conforme a las especificaciones contractuales
- ASISTENCIA TECNICO-COMERCIAL EN

Proyectos de plantas de desmuestre automatico
Modificación de plantas de flotación
Elaboración de contratos

... nuestros expertos a su servicio



LOS NUEVOS SERVICIOS
OFRECIDOS POR S.G.S.

- F.O.Q. - Garantía de Calidad

contra una comisión "Ad Valorem", S.G.S. garantiza las características químicas del producto dentro de los límites de las especificaciones contractuales, siempre que los desmuestres se hayan podido hacer de acuerdo con las Normas Internacionales y los resultados de los análisis hayan sido aceptados por la S.G.S.

Eventuales diferencias a la entrega, son liquidadas directamente por S.G.S. sin que nuestros Clientes sufran perjuicios económicos y/o pérdidas de tiempo en litigios.

- F.O.G. - Garantía de Peso

contra una comisión "Ad Valorem", S.G.S. garantiza el peso determinado en el puerto de carga, siempre que los pesajes, en el mismo y en el de descarga sean materialmente posibles y aceptables.

También en este caso, todas las diferencias son liquidadas por la S.G.S.

- TELECOURIER

gracias a su red de oficinas extendida por todo el mundo, S.G.S. puede ofrecer este nuevo servicio que acelera la entrega de documentos y muestras comerciales importantes. Esto permite a nuestros Clientes obtener una más rápida liquidación de sus transacciones comerciales, ahorrando tiempo e intereses.

TELECOURIER funciona de la siguiente forma:

1. S.G.S. recoge los documentos en el domicilio del Cliente;
2. S.G.S. se ocupa de los trámites necesarios para el embalaje y envío;
3. S.G.S. recoge los documentos en el aeropuerto de destino y los entrega, contra recibo, a los destinatarios.

En casos especialmente urgentes, S.G.S. ofrece O.B.A.C. (Correo A Bordo Acompañado).

IMPORTANTE!!!

Pueden pedir información detallada de estos servicios al CENTRO DE OPERACIONES

Avda. del Generalísimo, 68 - MADRID-16

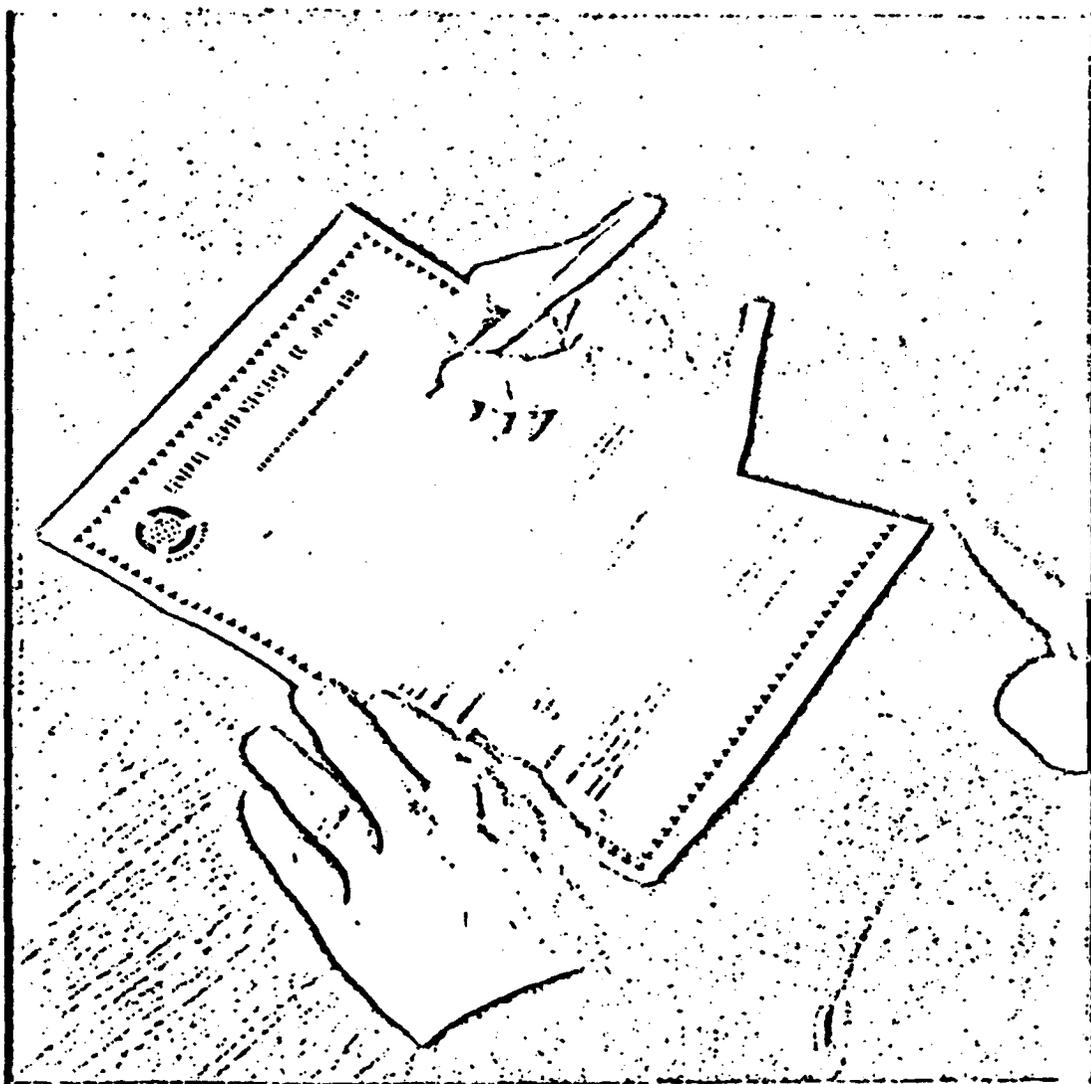
Télex 42136 - tfno. 457 62 00



**EL CERTIFICADO DE INSPECCION DE SUPERVISE:
RECONOCIMIENTO MUNDIAL DE SU PRESTIGIO**

Por cada inspección, SUPERVISE redacta un Certificado. Este documento muestra todos los detalles de la inspección.

Es reconocido en todo el mundo por importadores, exportadores, bancos y, virtualmente, todas las entidades relacionadas con el comercio internacional. Su utilidad está sobradamente probada en las aperturas de créditos, reclamaciones y todo tipo de transacciones relativas a la carga y entrega de mercancías.



INFORMACION LEGAL SOBRE EL IMPUESTO

I.G.T.E.

MINISTERIO DE HACIENDA

Dirección General de Impuestos Indirectos.

ES COPIA

Exp.: K -228/68

LB/CG

En respuesta a su atento escrito de consulta de fecha 14 de mayo me complace informar a V.S. cuanto sigue:

1º.- En opinión de esta Dirección General, en los transportes tanto marítimos como terrestres el Impuesto puede ser repercutido sobre cualquiera de las partes que puedan intervenir en su contratación con la empresa transportista, es decir, tanto sobre el cargador de las mercancías como sobre el consignatario de la misma, pues ambos son usuarios del servicio del transporte que se realiza, con independencia de la persona obligada al pago del transporte, pues sabido es que los transportes pueden realizarse a porte debido.

2º.- En el caso concreto de los transportes que sean consecuencia de ventas marítimas F.O.B. se produce la misma solución apuntada anteriormente: el Impuesto que grava el flete y que está obligado a pagar la empresa naviera o su representante en España si es extranjera, puede repercutirse tanto sobre el cargador de la mercancía como sobre el consignatario aunque el obligado al pago del flete sea este último.

Pero si la venta tiene carácter internacional, dado que el Impuesto no puede repercutirse sobre la persona o entidad extranjera domiciliada o residente fuera de España, en ese caso la repercusión debe hacerse sobre el cargador español, que es el vendedor FOB de la mercancía. Es indudable, aunque el cargador no venga obligado al pago del flete, que interviene en la formalización del correspondiente contrato del transporte al firmar el conocimiento de embarque que sirva de prueba de la existencia del mismo. Para la empresa transportista, tan arrendatario del servicio de transportes es el cargador F.O.B. como consignatario de la mercancía.

3º.- Aunque en los medios interesados circula una Resolución de esta Dirección General que contiene un criterio distinto al expuesto, debe advertirse que dicho criterio fué expuesto como consecuencia de un caso muy particular, en el cual no se expresaron con toda claridad ante este centro directivo las verdaderas circunstancias de hecho de la venta F.O.B. que motivó la contestación aludida.

4º.- En el supuesto de que el cargador español no acepte la tesis expuesta, ni por tanto, la repercusión que le haga la empresa naviera o su representante en España, puede impugnar dicha repercusión ante los tribunales

Económico Administrativos en la forma dispuesta en el Apartado 2) del artículo 11, del Texto refundido de la Ley del Impuesto de 29 de diciembre de 1.966.

59.- Respecto de las importaciones C.I.F., esta Dirección General ha informado reiteradamente que también en estos casos el importe del Impuesto sobre el transporte de llegada puede repercutirse sobre el importador español, bien por ser persona para quien se ejecuta dicho transporte, bien por ser usuario del servicio del transporte realizado, porque en ambos casos, según dispone el artículo 11 anteriormente citado, puede ser sujeto pasivo de la repercusión del Impuesto.

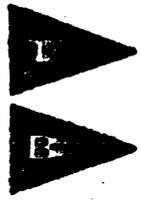
Dios guarde a V.S. muchos años.

Madrid, 19 de Junio de 1.968.

EL DIRECTOR GENERAL



MODELO DE FACTURA F.O.B.



Consignaciones Toro y Betolaza, S. A.

consignatarios de buques - fletamentos



Oficinas:
San Vicente, s/n - edificio alba-planta 5.ª - teléfono 424 82 00
Telegramas: torob
Tel. Ex: 85788-82884 torob
Bilbao-1 - (españa)

INTERCARGO, S.A.

Bilbao, 9-9-79

Uribitarte, 18-20

Buque PADHERG

B I L B A O
=====

Fecha ^{entrada} 24-12-79
_{salida}

Referencia Rh-12

Pda. n.º 1 y 2 de Duisburg

Mercancía Ferromanganeso

Kgs. 753.770 m.º

FACTURABN: 1.168

	DEBE	HABER
Flete.....		
Reembolsos.....		
Carga/descarga buque		
Taslado a 2.ª zona.....		
Carga/descarga de camiones		
Tarifa G-8 J. O. P.128..	96.640,--	
Tasa J. O. P.9,95	717,--	
Cánon Portuarios.....45...	33.975,--	
Juego de conocimientos	600,--	
Gastos Agente de Aduanas.....		
Transporte		
Operaciones Muelle a 175 Pts/Tm.	131.910,--	
<hr/>		
SUB-TOTAL	263.842,--	
2,70% I. G. T. E. s/flete.....	36.175,--	
2,70% I. G. T. E. s/ 131.910	3.562,--	
<hr/>		
TOTAL PTAS. S. E. u O.	303.579,--	

**COBRO AL RETIRAR
EL LEVANTE**

C.I.F.A. 48-00903

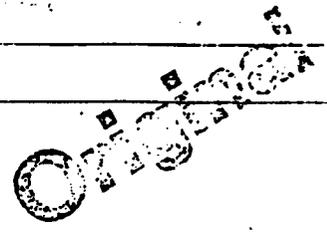
Inscrito en el Registro Mercantil de la Provincia de Vizcaya
en el tomo 32, libro 112 de la sección 3.ª, folio 234, bajo n.º 1.462

Gráficas Gordo-Bilbao

MODELO DE POLIZA GENCON PARA LA EXPOR-
TACION C.I.F.

the Documentary Commission of Shipping of the United Kingdom and the Documentary Commission of the International Maritime Shipping Exchange, Inc.

3. Charter Party of Business (Cl. 1) Charterparty, 1974, Oficina Albia, Bilbao / Spain		4. Charterers' Place of Business (Cl. 1) ...	
5. Vessel's name (Cl. 1) "Myriam del Toro" or sub		6. GRT/NRT (Cl. 1) 791 / 497	
7. Deadweight cargo carrying capacity in tons (abt.) (Cl. 1) abt. 1.100 m/tonc		8. Present position (Cl. 1) now trading	
9. Expected ready to load (abt.) (Cl. 1) see clause no. 21		11. Discharging port or place (Cl. 1) one good and safe, always accessible/leavable berth Rotterdam	
10. Loading port or place (Cl. 1) one good and safe, always accessible/leavable berth Eureka/North Spain			
12. Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo") (Cl. 1) Maolin in bulk and bags, deadweight-stowing, see clause no. 21			
13. Freight rate (also state if payable on delivered or intaken quantity) (Cl. 1) DM 20,00 per m/ton (twenty deutschmarks per m/ton) payable on B/L-weight, fiot, before breaking bulk		14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4) payable net and discountless in Duisburg to Messrs. W. J. J. Transport GmbH., Duisburg	
15. Laytime allowed for loading (Cl. 6) 24 consecutive weather permitting hours, reversible with discharging time		16. Shippers (state name and address) (Cl. 5) ESCSA Explotaciones Ceramicas Espanoles S.A., Eureka	
17. Laytime allowed for discharging (Cl. 6) 24 consecutive weather permitting hours, reversible with loading time		18. Demurrage rate (load. and disch.) (Cl. 7) DM 2,40 per m/ton loaded/dy/rata free despatch	
19. Cancelling date (Cl. 11) see clause no. 21		20. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 15)	



21. Additional clauses covering special provisions, if agreed

The present charterparty to stand for a number of voyages fairly spread throughout the year 1977, each of 1.000/1.100 metric tons, in owners' option, total 15.000 metric tons to be shipped from 1st January 1977 to 31st December 1977, of which about 500 tons in bags and balance in bulk. Laydays per shipment to be mutual agreed between charterers and owners. Stem per shipment to be clarified always 10 days in advance by chrtrs.

22. Freight to be deemed earned when all cargo loaded on board and to be discountless and non-returnable ship and/or cargo lost or not lost.

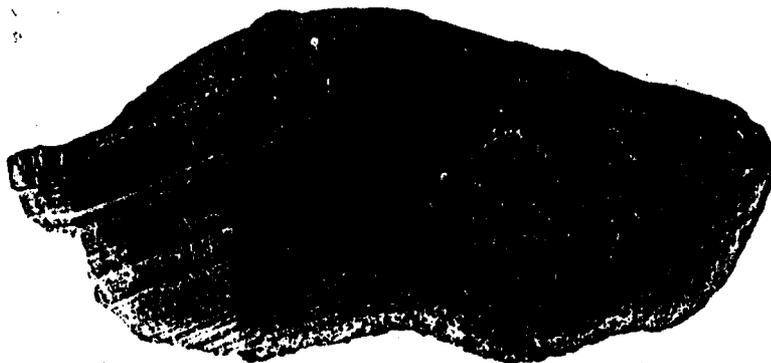
24. Cargo to be loaded, trimmed and discharged free of risk and expense to the vessel within 24/24 consecutive hours, reversible, weather permitting, by shore-cranes only.

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

-see also clauses 23 to 35 as per attached rider, which to be fully

Signature (Owners) MERCA RHEIN, SEE- UND LANDTRAFIK G.M.B.H. AS agents only	Signature (Charterers) 7.4.1977 (siehe unser Schreiben) INTERNATIONAL MARITIME EXCHANGE
---	--

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Conference, Copenhagen



Minerals and Metals Division

This part of the Griffith organisation is the longest established, the analysis of metals being the very first service provided by the Company. Today, from the operational centre at Witham, our minerals activities are co-ordinated and technical standards are set.

The Division provides a wide range of services including:—

- supervision of loading/unloading and all handling operations
- weighing or supervision of weighing
- sampling or supervision of sampling
- determination of moisture and/or volatile constituents
- chemical analysis

We have the experience and versatility to deal with minerals with differing characteristics, from free-flowing sands to lumpy chrome ore. We can also cope with vastly differing handling facilities and conditions in various parts of the world—particularly in Eastern and Western Europe where coastal smelters are few and transhipment is necessary.

At Griffith we have the necessary expertise to ensure that stevedores, forwarders and smelter personnel obtain truly representative weights and samples. And we can advise clients on potential problems associated with shipping to particular locations.



Ships' hold inspection

Worldwide the Group handles metals, minerals & concentrates such as:—

Apatite	Steel scrap
Barytes	Gold*
Bauxite	Noble metals*
Coal	Osmiridium
Colemanite	Silver*
Columbite	Aluminium
Dolomite	Antimony*
Fluorspar	Beryllium*
Ilmenite	Bismuth*
Monazite	Cobalt
Potash	Copper*
Pyrites	Lead*
Quartz	Mercury
Rutile	Molybdenum*
Tantalite	Nickel*
Vermiculite	Sulphur
Chrome ores	Tin*
Ferroalloys	Tungsten*
Iron ores	Uranium
Manganese ores	Vanadium*
Pig iron	Zinc*

*denotes 'and concentrates'

Chemical analysis

This is the final stage in the evaluation process begun by sampling a mineral or metallurgical material.

The Griffith laboratories have achieved recognition as one of the foremost independent laboratories in the world. Whilst sharing with other laboratories expertise in the analysis of base metals and normal penalty elements, Griffith is set apart from the rest by the enormous depth of expertise and experience in precious metal analysis. For many years Griffith were official assayers to the Bank of England and to this day have one of the few independent laboratories capable of analysing platinum concentrates, osmium, as well as complex precious metal bearing scraps and residues.

Despite the increase in the use of modern rapid instrumental analysis techniques, there is still the basic need for accurate classical analysis of materials which can then subsequently be used to calibrate an instrument. The extensive and far-reaching training programmes operating in the Griffith laboratories produce that most difficult of all blends, the versatile specialist, who is vital in this type of business.

In addition to providing clients with laboratory services for evaluation of the materials being bought or sold, the Griffith laboratories are also umpire analysts of international repute.

Cement

Griffith personnel are located in the main cement supply areas throughout the world. We are therefore able to offer full attendance at loading ports to conduct pre-shipment inspection for weight and quality.

Contractual requirements are often very stringent with regard to packaging and stowage of this cargo, and it is essential for the buyers to have representation either in the producing factory, or at the port of shipment, or both, as is very often the case. This ensures that no damaged bags or slings (in the case of pre-slung cargo) are loaded, and also that the weight and quality conform to specifications purchased, such as BSS 12.

Fully representative samples are drawn throughout loading operations and are locally subjected to full laboratory chemical analysis and strength tests.



General analytical laboratories.

Expert supervision minimises loss and contamination.

During discharge of bulk cargoes the main source of loss is spillage from grabs on to the quay or deck of the vessel or into the water. Recovery of this material is a vital aspect of the superintendent's job. The recovered material must be sampled separately from the main cargo as it will inevitably be contaminated.

An efficient superintendent can do much to keep loss to a minimum. For example, spillage into the water can be reduced by save-all aprons. In transshipment operations, especially in Eastern Europe, the lining of rail cars with plastic sheeting is essential to prevent loss and enveloping should be done where cars are not covered. And of course, the superintendent must make sure that the vessel is empty and all material recovered.

Ensuring the cleanliness of all means of transportation—lorry, rail wagon or vessel—is another important function of the superintendent.

With stockpiling the risk of both loss and contamination is very great and this is where Griffith experience is invaluable. Contamination often occurs at loading, especially in general bulk cargo ports where sulphur phosphates and coal are stockpiled near concentrates. The appointment of a Griffith superintendent to control loading enables the source of possible contamination to be identified and steps can be taken to prevent it.

Weighing

Every location has its own weighing facilities and accurate weight determination requires wide experience of all types of equipment such as static (weighbridge), crane, draft survey and weightometer. Evaluation of every means of weighing is a subject for consultation between client and superintendent.

Sampling

It is said that good sampling is a combination of knowledge and commonsense. The Griffith Group brings both to bear on all the established forms of sampling—fully and semi automatic, conveyor belt, stockpile, falling stream, slurry from containers, trucks and railcars.

The Griffith technical staff have given much of their time to automatic sampling and any client with a particular interest in this subject is invited to contact us for detailed literature.

Sample preparation is in some ways the most vital aspect of the sampling operation. This is the stage when the material is finally prepared for chemical analysis and any contamination or

bad handling can seriously prejudice the final results. Griffith has always believed in maintaining the strictest possible standards in sample preparation and we cannot over-emphasise the importance of representation at this stage in the sampling process.

Another vital aspect is moisture determination since any distortions or malpractices at this stage can have a serious effect on the final out-turn weight. Precautions such as sealing ovens, checking thermometers and verifying the drying temperature are all essential.

Size determination is an important aspect in the evaluation of many minerals, particularly iron ore. In the handling of materials that have to be size graded the superintendent's role is to ensure that degradation does not occur because of improper handling of the bulk cargo, and that the increment taken for size determination is truly representative. This is another area where consultation with the client prevents trouble.

Shippers should always discuss with their representatives the handling arrangements and the method to be adopted for loading the vessel. We believe this to be a subject on which more thought should be given in terms of the wording of contractual clauses.



Classical fire assay for precious metals



SUPERVISE empezó su actividad en ESPAÑA en 1920, con el objeto de salvaguardar los intereses de sus Clientes en la misma forma que si ellos mismos estuvieran presentes.

Miembro del grupo mundial General Superintendence Co., Ginebra, (S.G.S.) - con Corresponsales en todos los mas importantes puertos y centros industriales del mundo - diversificó sus actividades sin perder de vista la idea original, es decir la supervisión y la inspección, que continua a ser la pieza clave de sus servicios.

Hoy en dia, distintos GRUPOS DE OPERACIONES cuidan los servicios correspondientes a sus campos de actividad con el objetivo de ofrecer un servicio impecable.

No estando ligada con el comercio en si, SUPERVISE disfruta de una absoluta independencia y neutralidad que, combinadas con la seriedad profesional y la discreción le han llevado a tener un prestigio nacional e internacional que le ha merecido la confianza de un numero constantemente en aumento de Clientes.

V. Anastasi

Madrid, April 1976

- Clause 25: Sunday and holidays, excepted and time allowed on Saturday or a day preceding a holiday or on Monday or a day following a holiday not to count, unless used, unless vessel already on departure. Time used on loading/discharging during notice time to count full.
- Clause 26: Vessel to give free use of light, so far on board.
- Clause 27: Vessel to be suitable for grab discharge.
- Clause 28: Separation of different sorts of bulk cargo and/or bagged cargo to be for shippers/charterers risk and expense.
- Clause 29: Vessels' holds must be clean and dry before loading could commence.
- Clause 30: Overtime to be for account of party ordering same, but crew overtime always to be for owners' account.
- Clause 31: Dues and/or taxes on cargo and/or freight, if any, incl. Spanish taxes IGIB on freight to be for charterers account.
- Clause 32: Owners to nominate agents at both ends.
- Clause 33: Damages to the vessel, if any, done during loading and/or discharging to be for charterers account.
- Clause 34: In case gasoil-price changes more than 10% (actual base delivered Rotterdam Bfl 200,00 per 1.000 liters), during execution of this contract, charterers to pay the supplement-freight in proportion to this increase of the gasoil-price.
- Clause 35: Any dispute arising during execution of the charter-party shall be settled in Duisburg or Bilbao, in owners' option.

MERCATOR
RHEIN-SEE-UND LANDESTRANSFERT GMBH
RHEINALLEE 6, TELEFON 6 10 91
4100 DUISBURG 13