

I. Disposiciones generales

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

1382

ORDEN de 18 de enero de 1985 sobre liberalización del transporte marítimo.

Excelentísimos señores:

Fue en el año 1959 cuando, con la entrada de nuestro país en distintos Organismos Internacionales, se hizo posible comenzar la instauración de un nuevo orden económico que, despegando de caducos planteamientos de autarquía, se iría después paulatinamente acomodando a las corrientes liberalizadoras que hoy impregnan los sistemas económicos y comerciales de los países que constituyen nuestro inmediato entorno dentro de la comunidad internacional y en cuyas Instituciones políticas y económicas comunes tiende ahora, con irreversible vocación, a integrarse España.

Fue así como el Gobierno español elevó al Fondo Monetario Internacional y a la Organización Europea de Cooperación Económica un memorándum fechado el 30 de junio de 1959, en cuya virtud, y en lo que hace al comercio exterior, se circunscribían a un limitado número, mediante una especificación listada en un anejo, las mercancías que quedaban sometidas al régimen de comercio de Estado. Se declaraba además que, en adelante, la política española en la materia se dirigiría decididamente a la restricción continuada de aquel régimen de comercio en favor del liberalizado para finalmente, cuando las circunstancias internas lo permitiesen, conseguir su completa eliminación.

Y efectivamente, durante el transcurso de las dos décadas y media transcurridas desde entonces, la lista de mercancías sometidas a comercio liberalizado ha conocido cierto incremento a costa de las inicialmente encuadradas en la de régimen de comercio de Estado, y si bien éstas siguen existiendo en algún número, están definitivamente llamadas a extinguirse en el momento en que nuestro ordenamiento jurídico resulte modificado para acoger y acomodar en su seno al comunitario.

El propio fundamento histórico de la implantación y supervivencia del régimen de comercio de Estado en nuestro país explica que dicho concepto haya siempre caminado estrechamente unido al hecho de la obligación legal de efectuar el transporte marítimo de las mercancías sometidas a aquel régimen en buques de pabellón nacional.

De este modo, y tras diversas vicisitudes legales que pasan por la derogación del Decreto de 28 de mayo de 1943, efectuada por la disposición final derogatoria de la Ley de 12 de mayo de 1956 de Protección y Renovación de la Flota Mercante, así como por el acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos de 15 de marzo de 1963, se llega a la Orden de la Presidencia del Gobierno de la misma fecha en la que se continúa vinculando la reserva del transporte en buques de bandera española y el régimen de comercio de Estado.

Con todo, no cabe ignorar que la mencionada Orden de 15 de marzo de 1963 se encuentra penetrada por un profundo principio de naturaleza liberalizadora, viniendo a constituir de hecho y de derecho un instrumento al servicio de esa dinámica ant'intervencionista a que se hacía referencia y que, debido a la histórica conexión de ambos, se manifiesta paralelamente tanto en el fenómeno de la clasificación de los regímenes de comercio como en el de la reserva de bandera.

Pero si los conceptos de comercio de Estado y reserva de bandera en el transporte marítimo internacional habían hasta entonces corrido parejos la mencionada disposición, al reservar a buques nacionales en el transporte de petróleo crudo de importación, vino a declarar una evidente quiebra del aparente principio de interrelación ineludible entre ambos conceptos.

Y es que, en efecto, cuando razones estratégicas de abastecimiento derivadas de los imperativos relativos a la seguridad nacional así lo exigen, resulta imprescindible acudir al instrumento de la reserva de bandera, configurado como categoría autónoma, no necesariamente vinculada a la personalidad del agente que efectúa las importaciones ni, en general, a la magnitud y naturaleza de la intervención que el Estado pueda ejercer en el control de los despachos para el consumo interno de las mercancías importadas.

Posteriormente disposiciones vinieron a completar el cuadro de restricciones, al principio general de libertad en el tráfico marítimo. Así, mientras la Orden del Ministerio de Comercio de 18 de noviembre de 1963 introducía la necesaria flexibilidad para evitar el colapso de las importaciones de las mercancías sometidas al régimen de reserva de bandera cuando no existiese

buque nacional disponible, la del mismo Ministerio de 24 de febrero de 1977 adoptaba dicho régimen a las peculiaridades del transporte marítimo de línea regular.

Desde otra perspectiva, la naturaleza transnacional que es inmanente a la propia idea del transporte marítimo que sirve nuestro comercio exterior aconseja incluir en la repetida Orden de la Presidencia de 15 de marzo de 1963, enmendada por la de 20 de septiembre de 1966, las disposiciones precisas para que por la Administración se pudiese ejercer la debida tutela de los intereses nacionales relativos al control de tráfico de divisas y de la identidad de los operadores de nuestra flota mercante. Por ello se exigía la conformidad de la Subsecretaría de la Marina Mercante para que por los navieros se pudiesen modificar las tarifas de las líneas regulares o las condiciones de fletamento, requiriendo también de dicha conformidad la celebración de contratos de fletamento por viajes sucesivos o por tiempo.

La acusada dispersión que ofrece el cuadro normativo descrito, la aparición de disposiciones posteriores de mayor rango que, como el Real Decreto 720/1984, de 28 de marzo, establecen una más adecuada regulación en lo tocante al régimen de fletos en las líneas regulares y, en definitiva, la propia coherencia que ha de presidir la política española en relación con los compromisos internacionales adquiridos, hacen aconsejable proceder a una urgente revisión de las disposiciones vigentes en esta materia.

La presente Orden tiene así por objeto refundir y clarificar la normativa sobre política marítima española en materia de reserva de bandera, así como la de control sobre quienes operan nuestros buques. De un lado, se desvincula definitivamente el régimen de reserva de pabellón del propio de comercio de Estado, de suerte que la mencionada reserva únicamente pesará sobre una reducida lista de mercancías que se continúa considerando como de primera necesidad estratégica y no pueden, por tanto, quedar sujetas a los continuos vaivenes que experimenta el mercado de fletos. De otro, se modifica el régimen de autorizaciones de policía o de control de fletamentos, compatible, por su propia naturaleza no constitutiva, con la libertad de mercado, y dirigido únicamente a permitir una más eficaz identificación de las transacciones monetarias producto de la actividad comercial de quienes a título de propietarios, navieros o fletadores tienen que ver con la explotación de nuestra flota mercante.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Economía y Hacienda y de Transportes, Turismo y Comunicaciones, previo informe de la Comisión Interministerial de Tráfico Marítimo, creada por el acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos de fecha 18 de junio de 1984, y con la aprobación de dicha Comisión Delegada,

Este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Artículo 1.º Los transportes marítimos internacionales de importación y exportación de mercancías a granel en régimen de cualquier modalidad de fletamento se efectuarán en régimen de libertad de tráfico y contratación, con tal de que los buques cumplan con las prescripciones de seguridad, prevención de la contaminación y condiciones de trabajo a bordo en los términos que prescriben los Convenios Internacionales suscritos por España.

Se exceptúan del régimen previsto en el párrafo anterior las importaciones de las mercancías señaladas en el anexo de la presente Orden, que deberán ser transportadas en buques propiedad de Empresas navieras nacionales inscritas en el Registro de Empresas Marítimas establecido por el Decreto 1494/1968, de 20 de junio.

Art. 2.º Por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones se propondrán periódicamente a la Comisión Interministerial de Tráfico Marítimo para su aprobación las tarifas de fletos máximos aplicables en el transporte marítimo a las mercancías relacionadas en el anexo a que se refiere el artículo anterior.

Las relativas a fletos de crudos y cereales-pienso serán posteriormente remitidas, por la Comisión Interministerial de Tráfico Marítimo, a la Junta Superior de Precios para su informe y ulterior aprobación definitiva por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, de acuerdo con lo previsto en el Decreto 2895/1977, de 28 de octubre.

Art. 3.º La Dirección General de la Marina Mercante queda facultada para autorizar el transporte marítimo de las mercancías señaladas en el anexo en buques de bandera extranjera en aquellos casos en que no exista tonelaje nacional adecuado y disponible en función del tipo de transporte.

A los efectos de lo previsto en el párrafo anterior, las Empresas Importadoras o Fletadoras deberán solicitar la autorización correspondiente a la Dirección General de la Marina Mercante con el plazo suficiente que permita comprobar la disponibilidad de buque español.

Art. 4.º Las mercancías relacionadas en el anexo de la presente Orden que se transporten en régimen de líneas regular deberán serlo por servicios españoles de líneas marítimas regulares internacionales en los términos previstos en el Real Decreto 720/1984, de 28 de marzo, siempre y cuando aquellos servicios existan en las áreas marítimas de los países de donde procedan las referidas mercancías y sin perjuicio de lo previsto en los Convenios bilaterales que sobre transporte marítimo hayan sido o puedan ser suscritos por España.

Art. 5.º El fletamento, en cualquiera de sus modalidades, de buques mercantes nacionales a personas o Entidades extranjeras requerirá de la autorización de la Dirección General de la Marina Mercante.

Los fletadores españoles de buques mercantes extranjeros, en cualquier modalidad de fletamento, deberán notificarlo previamente a la Dirección General de la Marina Mercante, en los términos que ésta determina.

Art. 6.º Por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones se adoptarán las medidas oportunas para impedir la descarga de importación en puertos españoles de las mercancías transportadas en buques extranjeros, contraviniendo lo dispuesto en la presente Orden.

Art. 7.º Hasta que en cumplimiento de lo previsto en el artículo 2.º de la presente Orden se fijen nuevas tarifas máximas de fletes, seguirá en vigor la Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de 8 de marzo de 1984 sobre tarifas para el transporte de cereales-pienso, así como la de 21 de febrero de 1984 del mismo Departamento y la Resolución de 31 de marzo de 1984, de la Dirección General de la Marina Mercante, sobre tarifas de transporte de crudo.

Art. 8.º Quedan facultados el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones y la Dirección General de la Marina Mercante para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el cumplimiento y desarrollo de la presente Orden ministerial.

Art. 9.º La presente Orden entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», en cuyo momento quedarán derogadas las siguientes disposiciones:

Orden de la Presidencia del Gobierno de 15 de marzo de 1963 sobre fletes para la importación en régimen de comercio de Estado e importación de petróleo crudo.

Orden del Ministerio de Comercio de 18 de noviembre de 1963 por la que se regula el transporte marítimo de las mercancías comprendidas en la Orden de 15 de marzo de 1963.

Orden del Ministerio de Comercio de 29 de septiembre de 1968 sobre normas para modificar tarifas y condiciones de fletamento.

Orden del Ministerio de Comercio de 24 de febrero de 1977 sobre protección a las líneas marítimas regulares de bandera nacional.

Orden del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de 26 de julio de 1977 sobre fletes para importación de carne congelada en buques nacionales.

Lo que comunico a VV. EE. para su conocimiento y efectos. Madrid, 16 de enero de 1985.

MOSCOSO DEL PRADO Y MUÑOZ

Excmos. Sres. Ministros de Economía y Hacienda y de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

ANEXO

| Partida o subpartida arancelaria | Mercancía |
|----------------------------------|--|
| 24.01 | Tabaco en rama o sin elaborar; desperdicios de tabaco. |
| 24.02 | Tabaco elaborado; extractos o jugos de tabaco. |
| 27.01 | Hullas; briquetas, ovoides y combustibles sólidos análogos obtenidos a partir de la hulla. |
| 27.02 | Lignitos, coque y sus aglomerados. |
| 27.09 | Aceites crudos de petróleo o de minerales bituminosos. |
| 27.10 | Aceites de petróleo o de minerales bituminosos (distintos de los aceites crudos); preparaciones no expresadas ni comprendidas en otras partidas, con una proporción en peso de aceites de petróleo o de minerales bituminosos igual o superior al 70 por |

| Partida o subpartida arancelaria | Mercancía |
|----------------------------------|--|
| 27.11 | 100, y en las que estos aceites constituyan el elemento base. |
| 27.14 | Gas de petróleo y otros hidrocarburos gaseosos. |
| 55.01 | Betún de petróleo, coque de petróleo y otros residuos de los aceites de petróleo o de minerales bituminosos. |
| 55.03 | Algodón sin cardar ni peinar. |
| 55.04 | Desperdicios de algodón (incluidas las hilachas), sin cardar ni peinar. |
| 55.04 | Algodón cardado o peinado. |
| Capítulo 2 | Carnes y despojos comestibles. |
| 09.01 | Café, incluso tostado o descafeinado; cascara y cascarrilla de café; sucedáneos de café que contengan café, cualesquiera que sean las proporciones de la mezcla. |
| 10.01 | Trigo y morcajo o tranquillón. |
| | B) Los demás: |
| | I.b) Los demás: |
| | 1. De trigo blando. |
| | 2. Morcajo o tranquillón. |
| | II.b) Los demás de trigo duro. |
| 10.02 | Centeno. |
| | B) Otros. |
| 10.03 | Cebada. |
| | B) Otras. |
| 10.04 | Avena. |
| | B) Otras. |
| 10.05 | Maíz. |
| | B) II. Los demás. |
| 10.06 | Arroz. |
| | B) Los demás. |
| 10.07.91.C | Sorgos. |
| | II. Los demás. |
| 11.01 | Harinas de cereales. |
| 11.02 | Grañones y sémolas. Granos mondados, perlados, partidos, aplastados o en copos, excepto el arroz de la Partida 10.06; gérmenes de cereales, enteros, aplastados, en copos o molidos. |
| 15.07.A | Aceite de oliva. |
| 15.07.73 | ccc) Aceite de soja. |
| 15.07.76.1 | ddd) Aceite de colza; aceite de mostaza. |
| 15.07.72 | eee) Aceite de algodón. |
| | fff) Aceite de sésamo; aceite de girasol. |
| 15.07.75 | — de girasol. |
| 15.07.82.3 | — de sésamo. |
| | ggg) Los demás. |
| 15.07.76.2 | — de nabina. |
| 15.07.78 | — de maíz (de germen de maíz). |
| 15.07.82.9 | — los demás. |
| 17.01.B | Azúcares de remolacha y de caña en estado sólido, en bruto. |
| 22.09 | Alcohol etílico sin desnaturalizar de grado alcohólico inferior a 80 grados. |
| 23.02 | Salvados, moyuelos y demás residuos del cernido de la molinada o de otros tratamientos de los granos de cereales y leguminosas. |
| 23.07 | Preparados forrajeros con adición de melazas o de azúcar; otros preparados del tipo de los que se utilizan en la alimentación de los animales. |

Las partidas y posiciones estadísticas mencionadas en el presente anexo corresponden a las contenidas bajo esta numeración en los aranceles actualizados con esta fecha.