



clases A) y C), se estará a lo que señalan los puntos siguientes:

4.1.1. Se entenderá por buque maderero aquel que, especialmente preparado para el transporte de madera en rollo, cuente con medios propios adecuados para la carga, descarga y estiba de ese producto.

4.1.2. Por buque climatizado se entenderá aquel que disponga de elementos aptos para el transporte de productos de carácter perecedero y en especial de fruta.

Los materiales de acero de los buques climatizados y los espesores de aislamiento no serán los especiales para buques frigoríficos, ni los citados buques estarán contruidos según las normas de clasificación de estos últimos.

4.2. En caso de insuficiencia de demanda de crédito para alguno de los tráficos comprendidos en este artículo, se podrá convocar concurso con condiciones diferentes a las figuradas en el artículo octavo. Dichas condiciones se establecerán previo acuerdo de los Ministerios de Hacienda, Industria y Comercio. Si el concurso resultara desierto, se podrá encomendar la construcción y posterior explotación de los buques a la Empresa Nacional «Elcano».

4.3. Cuando circunstancias extraordinarias de interés para la economía nacional aconsejen la construcción de determinados buques, el Gobierno establecerá las condiciones de concesión de los oportunos créditos. Estos buques no podrán participar en los tráficos protegidos.

Art. 5.º Serán requisitos indispensables para poder optar a la concesión del crédito:

5.1. Alcanzar las dimensiones empresariales mínimas que respecto a buques mayores de 100 T. R. B., se señalan en el artículo siguiente, bien respecto a la propia Empresa, bien por asociación, fusión o agrupación de varias Empresas. A estos efectos, será tenido en cuenta el tonelaje de la nueva construcción solicitada, excluyéndose del cómputo el T. R. B. mayor de veinticinco años que en ese momento se posea.

5.2. Que sus flotas carezcan de tonelaje de edad superior a veinticinco años o se comprometan a su desguace, en la forma que se especifica en el artículo séptimo.

Art. 6.º Las dimensiones mínimas empresariales a que se alude en el artículo anterior serán las siguientes:

6.1. En tonelaje.

6.1.1. Disponer de una flota global superior a 6.000 T. P. M. para construcciones que hayan de adscribirse a líneas o servicios tramp nacionales.

6.1.2. Disponer de una flota global superior a 10.000 T. P. M. para construcciones que hayan de adscribirse a líneas o servicios tramp continentales.

6.1.3. Disponer de una flota global superior a 40.000 T. P. M. para construcciones que hayan de adscribirse a líneas transoceanicas.

6.1.4. Disponer de una flota global superior a 100.000 T. P. M. para construcciones que hayan de adscribirse a servicios tramp transoceanicos de carga seca.

6.1.5. Disponer de una flota global superior a 200.000 T. P. M. para construcciones que hayan de adscribirse a tráfico de petróleo crudo.

6.1.6. Disponer de una flota global superior a 10.000 T. P. M. para construcciones que hayan de adscribirse a transportes frigoríficos o climatizados.

6.1.7. Disponer de una flota global superior a 8.000 T. P. M. para construcciones que hayan de adscribirse a transportes especiales y los no comprendidos en los apartados anteriores.

Cuando un mismo peticionario solicite simultáneamente construcciones comprendidas en más de uno de los apartados anteriores, la dimensión mínima requerida para tal caso será la suma de las que para cada clase le corresponda.

6.2. En número de unidades:

6.2.1. El número de unidades que constituya la flota no podrá ser inferior a tres menores de 5.000 T. P. M. o dos mayores de este tonelaje.

Art. 7.º El compromiso de desguace de buques de edad superior a veinticinco años se ajustará a las siguientes condiciones:

7.1. Cuando los créditos solicitados se refieran a buques cuyo tonelaje de registro bruto sea superior al del conjunto de buques de edad mayor de veinticinco años que en ese momento se posean, el compromiso expreso de desguace se referirá a la totalidad de estos últimos.

7.2. Cuando el tonelaje a construir sea igual o menor al del conjunto de buques de edad superior a veinticinco años que se posean, se estará a lo que disponen los puntos siguientes:

7.2.1. Cuando el porcentaje de edad superior a veinticinco años no exceda del 25 por 100 del total de la flota de la Empresa solicitante, el compromiso de desguace se referirá a la totalidad del tonelaje superior a veinticinco años.

7.2.2. Cuando el porcentaje de tonelaje de edad superior a veinticinco años exceda del 25 por 100, se comprometerán a desguazar, además de dicho 25 por 100, el 30 por 100 del exceso, y en todo caso el tonelaje a desguazar no será inferior al 100 por 100 de aquel cuya construcción se haya solicitado, debiendo darse de baja al entrar en servicio la nueva construcción.

Art. 8.º 8.1. De acuerdo con las clases de tráfico que se especifican en el artículo cuarto, los beneficios a disfrutar serán los siguientes:

Clase	Máximo porcentaje crédito según valor buque	Plazo máximo de amortización (En años)	Primas a la construcción	Desgravación fiscal
A	80	10	100 %	100 %
B	75	8	85 %	100 %
C	80	10	100 %	100 %
D	80	8	100 %	100 %
E	80	10	100 %	100 %
F	A determinar por la Administración en cada caso			
G	80	10	100 %	100 %
H	80	10	100 %	100 %
I	80	10	100 %	100 %
J	80	8	100 %	100 %
K	K.1	65 cabotaje	75 %	100 %
	K.2	65 crudo	75 %	100 %
L	75	8	90 %	100 %
M	80	8	100 %	100 %
N	65	8	80 %	100 %

A partir del 31 de diciembre de 1968 los beneficios antedichos serán revisables cada seis meses, y afectarán a todas aquellas solicitudes que en el momento de la revisión se hallen pendientes de la autorización del crédito.

8.2. Los buques de pasaje mayores de 10.000 T. R. B. y los de turismo mayores de 1.000 T. R. B. podrán disfrutar de un crédito de hasta el 80 por 100 del valor del buque, con un plazo máximo de amortización de catorce años, así como de la totalidad de las primas a la construcción y desgravación fiscal.

A estos efectos, se entenderá por buque de turismo aquel dedicado exclusivamente a servicios de crucero.

8.3. Los buques celulares que se construyan para transporte de contenedores que sobrepasen las 15.000 T. P. M. disfrutarán de un crédito cuya cuantía alcanzará el 80 por 100 del valor buque, con un plazo máximo de amortización de doce años, y de la totalidad de las primas a la construcción y desgravación fiscal.

Los contenedores necesarios para la explotación de este tipo de buques disfrutarán de un crédito equivalente al 80 por 100 de su valor, amortizable en un plazo máximo de cinco años.

Art. 9.º Las Empresas de nueva construcción podrán solicitar créditos con objeto de financiar las construcciones necesarias para cumplir las condiciones mínimas citadas en el artículo sexto, siempre y cuando se comprometan a que su capital sea por lo menos del 30 por 100 del valor total de aquéllas, que deberán tener desembolsado totalmente en el plazo de diez meses, a partir de la autorización del primer crédito solicitado.

En el caso de Empresas ya constituidas que no alcancen por sí mismas o mediante asociación, fusión o agrupación con otras, las condiciones mínimas a que se refiere el artículo sexto, podrán asimismo solicitar crédito para la construcción de las unidades necesarias que le permitan alcanzar dichas condiciones, previo compromiso de ampliación y posterior desembolso o, en su caso, sólo desembolso de capital por una cifra mínima equivalente al 30 por 100 del valor de las nuevas construcciones. El desembolso de este capital deberá tenerse efectuado totalmente, como en el caso anterior, en el plazo de diez meses, a partir de la autorización del primer crédito solicitado.

En ambos casos, la correspondiente autorización de crédito se concederá a reserva de la justificación de estos requisitos ante el Instituto de Crédito a Medio y Largo Plazo.

Art. 10. No se autorizará ningún crédito mientras los armadores no justifiquen a satisfacción del Instituto de Crédito a Medio y Largo Plazo, que disponen de fondos bastantes para financiar el porcentaje del valor del buque no cubierto por el crédito, estimándose éste en la forma establecida en el artículo primero.

Art. 11. Las solicitudes de crédito deberán presentarse por duplicado en el Instituto de Crédito a Medio y Largo Plazo, quien remitirá un ejemplar a la Subsecretaría de la Marina Mercante, a fin de que por ésta se informe, en el plazo máximo de diez días, si el peticionario cumple las condiciones exigidas en los artículos anteriores, así como sobre la clasificación del buque a construir.

Art. 12. Las peticiones de crédito pendientes de resolución en el Instituto de Crédito a Medio y Largo Plazo, presentadas a través de la Banca privada y del Banco de Crédito a la Construcción, quedarán en suspenso hasta tanto los interesados no notifiquen por instancia dirigida a dicho Instituto su deseo de acogerse a esta disposición.

El Ministerio de Hacienda, a propuesta del Instituto de Crédito a Medio y Largo Plazo, establecerá en su caso el momento en que proceda la intervención del Banco de Crédito a la Construcción por darse la circunstancia para ello exigida en el párrafo segundo del artículo primero.

## MINISTERIO DE HACIENDA

*CORRECCION de erratas de la Orden de 3 de junio de 1968 por la que se actualiza el «Índice de Criterios de clasificación arancelaria» con la inclusión de nuevas notas complementarias aclaratorias y la modificación de determinados criterios.*

Padecido error en la inserción de la citada Orden, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 146, de fecha 18 de junio de 1968, se transcribe a continuación la oportuna rectificación:

En la página 8857, primera columna, párrafo segundo de «Clasificación arancelaria», línea primera, donde dice: «Son manufacturas, estatuillas, etc. ...», debe decir: «Sus manufacturas, estatuillas, etc. ...».

## MINISTERIO DE LA GOBERNACION

*RESOLUCION de la Dirección General de Sanidad por la que se modifica la de 5 de mayo de 1953 («Boletín Oficial del Estado» del 17) que regulaba la fabricación y comercio de la mantequilla.*

Para dar cumplimiento a lo dispuesto en la Orden del Ministerio de la Gobernación de fecha 27 de enero de 1958, por esta Dirección General se dictó la Resolución de 5 de mayo del mismo año regulando la fabricación y comercio de la mantequilla, estableciéndose en su artículo 10 la exigencia de que todos los bloques, paquetes o formatos de mantequilla que expidan las fábricas o almacenes al por mayor cuando el peso de cada uno de ellos exceda de 250 gm. y no estén contenidos en envases herméticamente cerrados deberán llevar un precinto de Sanidad Nacional adherido exteriormente al envoltorio de cada bloque, el cual, según el artículo 11, se ajustará a normas de carácter general y será propuesto por el Sindicato Nacional de Ganadería.

El Sector de Productos Lácteos del citado Sindicato Nacional eleva a esta Dirección General un escrito con fecha 6 de marzo del corriente año por el que manifiesta que se ha planteado al «Servicio de Protección y Fomento del Consumo de la Mantequilla» la necesidad de que fuese suprimido el precinto de Sanidad Nacional adherido exteriormente al envoltorio de cada bloque, paquete o formato de mantequilla, ya que, aparte

Art. 13. Los Ministros de Hacienda, Industria y Comercio, dentro de sus respectivas competencias, podrán dictar las normas complementarias que estimen precisas para el mejor cumplimiento de esta Orden.

### NORMA TRANSITORIA

No obstante lo establecido para la clase K.2 en el párrafo 8.1 del artículo octavo, las peticiones de crédito para buques superiores a 50.000 T. P. M. que expresamente contengan el compromiso de exportar o fletar a largo plazo en el extranjero durante el bienio 1968/69 buques menores de 25.000 T. P. M. que en el momento de la publicación de esta disposición estén dedicados al transporte de crudos y sean propiedad del peticionario, se beneficiarán en la parte proporcional al tonelaje total exportado o fletado, aumentado en un 50 por 100, del 80 por 100 del crédito y del 100 por 100 de las primas a la construcción naval, condicionándose el abono de los últimos plazos del crédito y de las primas al previo cumplimiento de los compromisos contraídos.

Lo que comunico a VV. EE. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a VV. EE.  
Madrid, 3 de julio de 1968.

CARRERO

Excmos. Sres. Ministros de Hacienda, Industria y Comercio.

de los inconvenientes de orden práctico que ha demostrado su utilización, no tiene en realidad, ninguna eficacia y además en el Código Alimentario Español recientemente promulgado no se hace mención del mismo.

Vistas las anteriores alegaciones, esta Dirección General, teniendo en cuenta que por el Código Alimentario no se prevé la exigencia del referido precinto, por lo cual en la Reglamentación que actualmente está en estudio no ha de incluirse tampoco, así como también los inconvenientes de orden práctico aducidos por la Organización Sindical y su falta de garantía actual, ha tenido a bien acceder a lo solicitado y, en consecuencia, disponer:

Artículo 1.º Queda suprimida la obligatoriedad de que los bloques o paquetes de mantequilla lleven adherido el precinto de Sanidad Nacional, impuesto por la Resolución de esta Dirección General de 5 de mayo de 1958, y, consiguientemente, derogados los artículos 10 y 11 de la citada disposición, subsistiendo la vigencia de todos los demás requisitos regulados en la misma.

Lo que digo a V. S. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. S.

Madrid, 31 de mayo de 1968.—El Director general, Jesús García-Orcóyen.

Sr. Subdirector general de Sanidad Veterinaria.

## MINISTERIO DE COMERCIO

*DECRETO 1472/1968, de 4 de julio, por el que se establece un contingente libre de derechos, para la importación de desbastes planos de hierro y acero («SLABS») de más de 1.000 kilogramos de peso y de un espesor superior a 120 milímetros (P. A. 73.07-B-4-A).*

El Decreto novecientos noventa y nueve/mil novecientos sesenta, del Ministerio de Comercio, de treinta de mayo, autoriza en su artículo segundo a los Organismos, Entidades y personas interesadas para formular, de conformidad con lo dispuesto en el artículo octavo de la Ley Arancelaria, las reclamaciones o peticiones que consideren conveniente en relación con el Arancel de Aduanas.

Como consecuencia de reclamaciones formuladas al amparo de dicha disposición y que han sido reglamentariamente tramitadas por la Dirección General de Política Arancelaria, oído el preceptivo informe de la Junta Superior Arancelaria, y teniendo en cuenta la insuficiencia transitoria de la producción nacional, resulta conveniente establecer un contingente arancelario, libre de derechos, para la importación de desbastes planos de