

# I. Disposiciones generales

## MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

**14952** *ACUERDO de cooperación sobre Marina Mercante entre España y la República de Camerún, hecho en Yaundé el 10 de mayo de 1986.*

### ACUERDO DE COOPERACION SOBRE MARINA MERCANTE ENTRE ESPAÑA Y LA REPUBLICA DE CAMERUN

España de una parte,  
República de Camerún de otra parte:

A la vista del acuerdo comercial firmado el 4 de febrero de 1964 entre los dos países.

Deseosos de asegurar el desarrollo armonioso de la cooperación en materia de Marina Mercante entre España y la República de Camerún.

Deseosos de contribuir al progreso de la navegación comercial internacional basada en los principios generales reconocidos en el derecho internacional en el ámbito de la Marina Mercante y en el espíritu del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, han convenido lo siguiente:

#### TITULO PRIMERO

##### Objeto y definiciones

###### ARTÍCULO 1.º

###### Objeto

El presente Acuerdo tiene por objeto organizar las relaciones marítimas entre España y la República de Camerún, asegurar una mejor coordinación del tráfico y evitar cualquier medida que perjudique al desarrollo normal de sus transportes marítimos bilaterales.

###### ARTÍCULO 2.º

###### Definiciones

A los fines del presente acuerdo:

Por «puerto de matriculación» de un buque se entiende el puerto en cuyo registro está el buque matriculado.

Por «autoridad marítima» se entiende el Ministro encargado de la Marina Mercante y los funcionarios en los que pueda delegar la totalidad o parte de sus atribuciones.

Por «buque de una parte contratante» se entiende todo buque matriculado en un puerto de dicha parte, explotado o fletado por una de sus Compañías marítimas nacionales y que enarbore su pabellón. Este término no incluye, sin embargo, a los buques de guerra, los buques de investigación hidrográfica, oceanográfica, científica, ni a los buques de pesca.

Por «Compañía marítima nacional» se entiende una Empresa porteadora naviera cuya sede social se encuentre en el territorio de una de las partes contratantes, la mayoría de su capital sea propiedad de intereses nacionales, públicos o privados, y cuyo control efectivo se encuentre en ella, y que este reconocida como tal por la autoridad marítima.

El conjunto de los armadores pertenecientes a cada una de las partes contratantes tendrá la consideración de un solo armador a los efectos de los intercambios por vía marítima entre los dos países.

Por «tripulantes de un buque» se entiende el capitán y cualquier persona que desempeñe servicios a bordo relacionados con su explotación, navegación o mantenimiento y que figure en el rol de tripulación.

#### TITULO II

##### Buques y marinos

###### ARTÍCULO 3.º

###### Nacionalidad de los buques y documentos a bordo

Los documentos que certifican la nacionalidad de los buques, los certificados de tonelaje y demás documentos a bordo expedidos

o reconocidos por la autoridad marítima de una de las partes contratantes serán asimismo reconocidos por la otra parte.

###### ARTÍCULO 4.º

###### Trato de los buques en los puertos

A los fines del presente Acuerdo, las dos partes contratantes acuerdan mutuamente concederse el trato de nación más favorecida conforme a las disposiciones del Acuerdo comercial de 4 de febrero de 1964, firmado entre los dos países.

No obstante, se excluyen del presente Acuerdo las actividades relacionadas con el cabotaje nacional, la navegación interior, el practicaje, el remolque, el salvamento y operaciones de reflote, cualquier servicio portuario, de radas y playas, así como cualquier otra actividad reservada al pabellón nacional de acuerdo a la legislación nacional de cada una de las partes contratantes.

El hecho de que los buques mercantes de una de las partes contratantes efectúen la navegación entre dos puertos de la otra parte para descargar mercancías procedentes del extranjero, o embarcar mercancías con destino al extranjero, no tendrá consideración de cabotaje.

###### ARTÍCULO 5.º

###### Accidentes en el mar

En caso de que un buque de una de las partes contratantes sufriera un accidente en el mar (abordaje, varada, naufragio, etc.), dentro de las aguas bajo la jurisdicción nacional de la otra parte, al buque, a su tripulación, a sus pasajeros y a su carga se les concederán en todo momento protección y asistencia por esta parte contratante, conforme a las Convenciones Internacionales en vigor.

La carga y los objetos puestos a salvo del buque mencionado en el párrafo anterior estarán exentos de derecho de aduana mientras no sean destinados al consumo en el territorio de esta parte contratante.

###### ARTÍCULO 6.º

###### Buques nucleares

Los buques de una de las partes contratantes de propulsión nuclear o que transporten sustancias nucleares u otras sustancias peligrosas o nocivas adoptarán las medidas necesarias para impedir la contaminación de las aguas situadas bajo la jurisdicción nacional de la otra parte contratante. En cualquier caso, deberán atenerse a las prácticas y normas de esta última.

###### ARTÍCULO 7.º

###### Obligaciones especiales relativas a los buques

Los buques de las partes contratantes evitarán todo acto que atente a la paz, al orden o a la seguridad del Estado, así como cualquier otra actividad que no esté relacionada con su misión y tránsito.

###### ARTÍCULO 8.º

###### Garantía de daños y perjuicios

Cada una de las partes contratantes se compromete a hacer cumplir a las partes responsables las sentencias dictadas por los Tribunales de la otra parte contratante en litigios relacionados con la utilización de un buque que pertenezca, sea explotado o fletado por un armador de la primera parte contratante, bien con el transporte de mercancías o pasajeros en ese buque, de acuerdo con la legislación nacional en vigor en cada Estado y a las Convenciones Internacionales de las que son partes.

###### ARTÍCULO 9.º

###### Enjuiciamiento de tripulantes

Las dos partes contratantes, estando adheridas a la Convención de Viena relativa a las relaciones consulares, acuerdan referirse a

dicha Convención, así como a cualquier otra Convención bilateral, en el caso de que un tripulante de un buque de una de las partes contratantes cometiera un delito a bordo del buque, durante su estancia en las aguas territoriales de la otra parte contratante.

No obstante, las disposiciones previstas en el párrafo anterior no se aplicarán en los casos siguientes:

- a) El delito comprometa la seguridad y el orden público del Estado de residencia.
- b) El delito se haya cometido contra una persona ajena a la tripulación o súbdito del Estado donde se encuentre el buque.
- c) Las consecuencias del delito afecten al Estado de residencia.
- d) El enjuiciamiento sea necesario para luchar contra el tráfico de estupefacientes o de armas.

Las disposiciones del presente artículo no afectarán a los derechos de control e investigación que las autoridades de cada una de las partes contratantes poseen, de Acuerdo con sus legislaciones respectivas.

#### ARTÍCULO 10

##### *Documento de identidad de los marinos*

Cada una de las partes contratantes reconocerá los documentos de identidad de los marinos, expedidos por la autoridad marítima de la otra parte, y concederá a los titulares de dichos documentos los derechos mencionados en el artículo 11 del presente Acuerdo, sujetos a la observación de las disposiciones nacionales respectivas.

Los citados documentos son:

Para los marinos de buques españoles: La tarjeta de identidad profesional marítima o la libreta de inscripción marítima;

Para los marinos de buques cameruneses: La «livret professionnel maritime» (libreta profesional marítima) y un pasaporte válido;

Cualquier otro documento de identidad conforme a la Convención número 108 de la OIT.

#### ARTÍCULO 11

##### *Derechos reconocidos a los marinos titulares de los documentos de identidad*

Los marinos titulares de un documento de identidad de los mencionados en el artículo 10 del presente Acuerdo están autorizados, en su calidad de tripulantes de un buque de la parte contratante que ha expedido el documento de identidad, a permanecer en tierra sin visado, durante la escala de su buque en un puerto de la otra parte contratante, siempre que el capitán de su buque o el consignatario del mismo hayan cumplimentado los trámites en vigor en ese puerto.

Las personas titulares de los documentos de identidad citados en el artículo 10 del presente Acuerdo están autorizados a entrar en territorio de la otra parte contratante en calidad de pasajeros, a transitar por el mismo con el fin de incorporarse a su buque, a regresar a su país por el medio más rápido y más directo, o a viajar por cualquier otro motivo que haya sido previamente aprobado por la autoridad de esta otra parte contratante.

En los casos citados en el párrafo anterior los marinos deberán poseer los visados respectivos de la otra parte contratante, que serán expedidos de pleno derecho por las autoridades competentes en la frontera del territorio de esta parte.

Cuando un tripulante titular de uno de los documentos de identidad citados en el primer párrafo sea desembarcado en un puerto de la otra parte contratante por razones de salud, las autoridades competentes concederán las autorizaciones necesarias para que el interesado pueda, en caso de hospitalización, permanecer en su territorio.

Las personas titulares de los documentos de identidad citados en el artículo 10 que no posean la nacionalidad de una de las partes contratantes, recibirán los visados de entrada o de tránsito requeridos en el territorio de la otra parte contratante, a condición de que se garantice el regreso al territorio de la parte contratante que haya expedido el documento de identidad.

Las disposiciones del presente Acuerdo no afectarán al derecho de las partes contratantes para tomar las medidas necesarias para la salvaguarda y la protección del orden público, de la salud y de la seguridad pública.

#### TITULO III

##### *La cooperación en materia de equipos y formación*

#### ARTÍCULO 12

##### *Equipamiento marítimo y portuario*

A petición del Gobierno de la República de Camerún, el Gobierno español le concederá su ayuda para el desarrollo de su

flota mercante y de vigilancia costera, de sus puertos marítimos y de todas las instalaciones y equipamiento destinados al transbordo de mercancías y asistencia a los buques.

#### ARTÍCULO 13

##### *Formación marítima*

A petición del Gobierno de la República de Camerún, el Gobierno español le concederá su ayuda para la formación de personal de tierra y de navegación en los establecimientos de enseñanza españoles especializados en disciplinas marítimas, en el ámbito de la navegación y de la gestión marítima.

En el marco de la formación de personal, España facilitará las prácticas a bordo de alumnos cameruneses en buques mercantes españoles.

Las escuelas españolas que admitan a súbditos cameruneses aceptarán que éstos efectúen sus prácticas a bordo de buques cameruneses y reconocerán los certificados de fin de prácticas emitidos por los armadores y visados por la autoridad marítima nacional competente.

Convenios especiales establecerán las condiciones bajo las que se efectúen las acciones de formación citadas en los párrafos anteriores, especialmente las que conciernen al número para un período determinado, así como las condiciones de las prácticas de los alumnos cameruneses a bordo de buques españoles, de acuerdo con los principios del presente Acuerdo.

#### ARTÍCULO 14

##### *Creación y puesta en funcionamiento de una Escuela de Marina Mercante*

A petición de la República de Camerún, España concederá su ayuda para la creación, equipamiento y puesta en funcionamiento de una Escuela de la Marina Mercante camerunesa en el marco de las prioridades fijadas en el desarrollo de la cooperación técnica entre los dos países.

#### TITULO IV

##### *Tráfico marítimo*

#### ARTÍCULO 15

##### *Derechos de tráfico*

Cada uno de los armadores o grupos de armadores autorizados por una de las partes contratantes, tendrá el derecho de participar en el transporte de mercancías susceptibles de tráfico de línea, incluido el vino a granel y la madera, intercambiados por vía marítima entre los dos países, cualquiera que sea el puerto de embarque, según el espíritu del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, particularmente en lo que se refiere al reparto del tráfico entre los armadores nacionales, en el seno del presente Acuerdo, en tonelaje y en valor sobre la base 40 por 100, 40 por 100, 20 por 100. Cada parte contratante se compromete a garantizar a la otra parte derechos de tráfico de al menos un 40 por 100.

En lo referente a otros tráficos distintos a los de línea regulares, las dos partes contratantes favorecerán una participación igualitaria y equilibrada de sus armadores, reconocidos como tales por las autoridades competentes y ello sin perjuicio de sus compromisos internacionales.

En lo que concierne al tráfico de línea, las dos partes contratantes se comprometen a que sus armadores nacionales establezcan una conferencia, o sección de conferencia particular, o cualquier otra estructura comercial que les asegure una parte equilibrada del tráfico. Estas preservarán los derechos de participación de terceros, según las modalidades a definir de común Acuerdo. Las dos partes velarán por el respeto de los armadores a las decisiones adoptadas.

Sin perjuicio de los compromisos internacionales, cada parte contratante dispondrá soberanamente de los derechos de tráfico que le corresponda, de acuerdo con los términos del presente Acuerdo.

#### ARTÍCULO 16

##### *Tarifas de fletes*

Las tarifas y condiciones de transporte deberán ser aprobadas por las autoridades marítimas competentes de las partes contratantes.

Dentro del espíritu del Código de Conducta de las Conferencias, las tarifas de fletes preferenciales y de promoción aplicables en el tráfico entre los dos países, serán negociadas por la Conferencia, sección de Conferencia o cualquier otra estructura comercial creada, con los representantes de los cargadores de ambos países.

**ARTÍCULO 17**  
*Reserva de pabellón*

El presente Acuerdo respetará la legislación existente en cada uno de los dos países en materia de reserva de pabellón.

**TITULO V**  
**Disposiciones generales y finales**

**ARTÍCULO 18**

*Comisión Mixta de Cooperación Marítima*

Para la aplicación del presente Acuerdo se crea una Comisión Mixta de Cooperación Marítima, compuesta por representantes de las dos partes contratantes. Esta Comisión será competente para tratar todas las cuestiones derivadas de la aplicación del presente Acuerdo. Esta se reunirá cada año, alternativamente en uno u otro país, en sesión ordinaria, y en sesión extraordinaria en el país de la otra parte de la que la haya solicitado, en el plazo de treinta días a contar desde la fecha de dicha solicitud.

**ARTÍCULO 19**

*Duración*

El presente Acuerdo se concierta para un período de tres años. Será renovable por Acuerdo tácito por períodos de tres años, salvo denuncia en cualquier momento por una de las partes contratantes, tras seis meses de preaviso.

**ARTÍCULO 20**

*Revisión*

El presente Acuerdo podrá ser revisado de común Acuerdo a petición de una de las partes contratantes. Las modificaciones que se acuerden entrarán en vigor tras el intercambio de las notas diplomáticas.

**ARTÍCULO 21**

*Entrada en vigor*

El presente Acuerdo entrará en vigor cuando las dos partes contratantes se hayan notificado el cumplimiento de los requisitos exigidos por sus legislaciones respectivas.

Las dos partes acuerdan, no obstante, la aplicación provisional de las disposiciones del presente Acuerdo a partir de su firma.

Hecho en Yaundé el 10 de mayo de 1986, en dos ejemplares, en lengua francesa y española, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Por la República de Camerún,  
William Eteki Mboumoua,  
Ministro de Asuntos Exteriores

Por España,  
Manuel Piñeiro Souto,  
Embajador de España

El presente Acuerdo se aplica provisionalmente desde el día 10 de mayo de 1986, fecha de su firma, de conformidad con lo dispuesto en su artículo 21.

Lo que se hace público para conocimiento general.  
Madrid, 2 de junio de 1986.—El Secretario general técnico, José Manuel Paz y Agueras.

**MINISTERIO  
DE ECONOMIA Y HACIENDA**

**14953** CORRECCION de errores de la Orden de 21 de abril de 1986 por la que se dictan las normas para la elaboración de los Presupuestos Generales del Estado para 1987.

Advertidos errores en el texto de la mencionada Orden, se transcriben las oportunas rectificaciones:

En el «Boletín Oficial del Estado» número 99, de fecha 25 de abril de 1986, se han producido los errores que se detallan:

Página	Dice	Debe decir
14731	133.B Promoción y Difusión Cultural en el exterior.	133.B Cooperación, Promoción y Difusión Cultural en el Exterior.
14731	133.B Exposición Universal Sevilla 1992.	133.C Exposición Universal Sevilla 1992.
14731	134.B Integración de España en la C.E.E.	134.B Coordinación de la Acción de España en las Comunidades Europeas,
14732	413.B Ordenación Farmacéutica.	413.B Evaluación y control de medicamentos y productos sanitarios.
14732	443.C Información didáctica a los consumidores.	443.C Protección de los derechos de los consumidores e impulso asociativo.
14733	551.A Cartografía, Geodesia, Geofísica, Metrología, Astronomía y Astrofísica.	551.A Cartografía, Geodesia, Geofísica, Metrología, Astronomía y Astrofísica.
14735	Extructura Operativa.	Estructura Operativa.
14736	(Falta.)	226.08 Gastos Reservados.
14736	227.04 Custodia depósitos y almacenaje.	227.04 Custodia depósito y almacenaje.
14736	311 (Falta.)	311 Intereses de obligaciones y bonos, en divisas. - Desarrollo por clases de divisas y emisiones.
14736	311 Prima de reembolso de obligaciones y bonos - Desarrollo por emisiones.	312 Prima de reembolso de obligaciones y bonos. - Desarrollo por emisiones.
14737	609 Inmovilizado material.	609 Inmovilizado inmaterial.

**MINISTERIO DEL INTERIOR**

**14954** ORDEN de 28 de mayo de 1986 por la que se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 23 de mayo de 1986, sobre informes de aptitud necesarios para la obtención de licencias y permisos de armas.

Presentados recursos de reposición contra lo dispuesto en el párrafo segundo del artículo 1.<sup>º</sup> del Real Decreto 2283/1985, de 4 de diciembre, por el que se regula la emisión de los informes de aptitud necesarios para la obtención de licencias, permisos y tarjetas de armas, y acordada por el Consejo de Ministros en su reunión del día 23 de mayo de 1986, la estimación parcial de dichos recursos, se considera necesario publicar, para general conocimiento y cumplimiento, la parte dispositiva de la Resolución correspondiente, que dice así:

Se estiman los recursos de reposición interpuestos contra el Real Decreto 2283/1985, de 4 de diciembre, por el que se regula la emisión de los informes de aptitud necesarios para la obtención de licencias, permisos y tarjetas de armas, cuyo artículo 1.<sup>º</sup>, al final de su párrafo 2.<sup>º</sup>, donde dice: «Asimismo quedan exceptuadas las autorizaciones especiales de colecciónista y las tarjetas de herramientas industriales y de armas de las categorías 6.<sup>a</sup> 1 y 9.<sup>a</sup> 2», quedará redactado diciendo: «Asimismo quedan exceptuadas las autorizaciones especiales de colecciónista y las tarjetas de herramientas industriales y de armas de las categorías 6.<sup>a</sup> y 9.<sup>a</sup> 2».

Madrid, 28 de mayo de 1986.

BARRIONUEVO PEÑA