

MOVIMIENTO DE LA DEUDA PÚBLICA DURANTE EL EJERCICIO DE 1967

Capitales

	Deuda en circulación en 1-1-1967	Emitida	Total	Amortizada	En circulación en 31-12-1967	Variación
Deuda Estado ...	75.405.521.115,368	75.425.700.245,739	150.831.021.364,106	1.379.341.119,118	149.501.680.244,988	+ 74.096.359.129,620
Deuda Tesoro ...	10.212.019.570,500	10.212.532.070,500	20.424.551.641,000	38.053.868,000	20.386.497.773,000	- 10.174.478.202,500
Deudas espec. ...	75.448.783.000,000	113.263.815.000,000	188.712.598.000,000		188.712.598.000,000	- 113.263.815.000,000
	161.066.133.685,868	198.902.047.319,238	359.968.171.005,106	1.267.394.987,118	358.600.776.017,988	+ 197.534.652.332,130

LEY 6/1970, de 4 de abril, sobre protección del tráfico marítimo internacional

La cooperación económica y comercial entre los países ha dado frutos en los últimos años, reduciendo o eliminando proteccionismos y restricciones que dificultaban el intercambio comercial, viniendo así a facilitar sensiblemente el desarrollo y la prosperidad en gran parte del mundo.

A pesar de los avances obtenidos gracias a la colaboración entre los países miembros de las organizaciones internacionales competentes, en los últimos tiempos se ha venido dejando sentir en el mundo marítimo la repercusión causada por el progresivo desarrollo de ciertas medidas contrarias a la libertad del comercio, así como por la introducción de determinadas prácticas que atentan contra los principios más elementales del transporte marítimo internacional.

Para el transporte marítimo español resulta de vital importancia evitar cualquiera de las prácticas anteriormente aludidas dado que nuestro intercambio comercial con el exterior se efectúa en un noventa y cinco por ciento por vía marítima y, por tanto, son fáciles de prever los graves perjuicios que se causarían a nuestros intereses navieros al limitar o dificultar su participación en el mismo. En consecuencia, resulta de evidente necesidad establecer unas medidas que garanticen el respeto a nuestros intereses y constituyan, además, una advertencia para evitar en el futuro cualquier género de amenaza a los principios fundamentales de la libertad del comercio marítimo.

De otro lado, se hace preciso adoptar la postura adecuada para que los países extranjeros que han establecido, o en el futuro establezcan, medidas encaminadas a controlar o regular el transporte marítimo internacional desde o hacia tales Estados, no puedan exigir a los intereses navieros españoles la entrega de documentación comercial situada fuera del país que la reclama, o recabar oficialmente de ellos información acerca de materias que por su naturaleza afecten a las posibilidades competitivas de las Empresas.

En España existen antecedentes legales suficientes de orden arancelario para poner en práctica fórmulas de este tipo que contrarresten los efectos perjudiciales a que nuestros productos o medios de transporte puedan ser sujetos por la aplicación de medidas unilaterales desfavorables para aquéllos. Sin embargo, no parece que deba ser de éste carácter el camino a seguir, toda vez que la cuestión planteada es más amplia que la puramente arancelaria recogida en el apartado e) del artículo sexto de la vigente Ley Arancelaria, al estar en juego no sólo el daño que se causa a los servicios marítimos nacionales, sino el futuro del comercio marítimo internacional, y lo que es más grave, las bases comerciales en que debe descansar el transporte mismo.

En consecuencia, y a la luz del principio de que sin perjuicio de la rentabilidad de la explotación, el coste del transporte marítimo debe resultar lo más bajo posible, merced a la participación libre y abierta de todas las empresas interesadas en igualdad de condiciones de competencia, se estima necesario disponer de una Ley que, ajustándose en todo momento a las normas del Derecho Internacional vigente, respete los compromisos contraídos al respecto y autorice al Gobierno para adoptar, cuando lo considere indispensable, las medidas ade-

cuadas para defender la necesaria libertad del comercio marítimo y, por ende, nuestros intereses navieros nacionales.

En su virtud, y de conformidad con la Ley aprobada por las Cortes Españolas, vengo en sancionar:

Artículo primero.—A los efectos de esta Ley, el Estado español declara que sus transportes marítimos continuaran rigiéndose por el principio y los usos de libre competencia que presiden el Comercio marítimo internacional.

Artículo segundo.—Cuando los buques abanderados en España, los fletados al servicio de intereses españoles o el transporte de mercancías y pasajeros realizado o a realizar por aquéllos, sean objeto por parte de otro Estado de medidas contrarias a los principios de libre competencia, podrá el Gobierno español aplicar medidas análogas con carácter recíproco.

Artículo tercero.—Cuando por otro Estado se adopten medidas o admitan prácticas que atenten a la libertad o a las bases comerciales en que se fundamenta el transporte marítimo internacional, podrá el Gobierno español, a propuesta del Ministerio de Comercio, oponerse a esas medidas o actuaciones y aplicar las que resulten más adecuadas a la defensa de los intereses navieros nacionales.

Artículo cuarto.—El Ministerio de Comercio podrá prohibir a toda persona física de nacionalidad española, o extranjera residente en España, y a las sociedades españolas dedicadas a las actividades mercantiles marítimas, que proporcionen a las autoridades extranjeras informaciones o documentos relativos a operaciones realizadas fuera del país que los reclame. Igual prohibición podrá formularse respecto a las sociedades extranjeras que operen en España, acerca de las actividades que realicen en nuestro país, cuando la información exceda de los límites señalados por los usos y convenios internacionales, y pueda implicar perjuicio para los intereses navieros españoles.

Artículo quinto.—Las infracciones a lo dispuesto en el artículo precedente serán sancionadas con multas de veinticinco mil a quinientas mil pesetas.

Corresponde al Ministerio de Comercio la imposición de multas hasta la cuantía de doscientas cincuenta mil pesetas, y al Consejo de Ministros desde dicha cuantía hasta el límite máximo establecido en el párrafo anterior.

Las sanciones impuestas por el Ministro de Comercio serán recurribles en súplica ante el Consejo de Ministros en la forma y términos establecidos en la Ley de Procedimiento Administrativo.

Las resoluciones del Consejo de Ministros ponen fin a la vía gubernativa.

Artículo sexto.—Queda facultado el Ministro de Comercio para dictar las normas necesarias al desarrollo y cumplimiento de esta Ley.

Dada en el Palacio de El Pardo a cuatro de abril de mil novecientos setenta.

FRANCISCO FRANCO

El Presidente de las Cortes.
ALEJANDRO RODRIGUEZ DE VALCARCEL Y NEBREA