



## LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

---

Real Decreto 1080/1986, de 30 de mayo, por el que se establecen primas al desguace de buques mercantes y se crea la Comisión para la renovación y modernización de la flota mercante.

---

Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones  
«BOE» núm. 136, de 7 de junio de 1986  
Referencia: BOE-A-1986-14682

---

### TEXTO CONSOLIDADO

#### Última modificación: 4 de junio de 2011

El Real Decreto 720/1984 y la Orden de 16 de mayo de 1985 vinieron a instituir un marco jurídico administrativo propiciador del armónico desenvolvimiento de los servicios marítimos españoles de línea regular. Sin embargo, dichas disposiciones difícilmente pueden servir por sí solas para lograr los objetivos a que se dirigen; esto es, la existencia de una flota mercante eficiente y competitiva. Para ello, resulta preciso adoptar medidas complementarias y específicas capaces de animar las decisiones de renovación de tonelaje, señaladamente en los segmentos donde la obsolescencia y el alto consumo energético resultan más pronunciados, de modo que, finalmente, se produzca un ajuste general de la oferta a las necesidades de la demanda en los diferentes tráficos.

El desguace de buques, como solución al desajuste de la flota, se viene aplicando en diferentes países que adolecen de problemas similares a los nuestros; constituye una medida aconsejada por diversos Organismos económicos, como la OCDE, y ha sido aprobada en el contexto general del Plan de flota por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos en su reunión del 29 de enero de 1986:

Se hace ahora necesaria una disposición que, ajustándose a las previsiones contenidas en el mencionado Plan de Flota, instaure en nuestro ordenamiento las ayudas económicas que, en forma de primas al desguace, sirvan de instrumento coadyuvante para redimensionar y adecuar las características técnicas de nuestra flota mercante a las exigencias que demanda la moderna explotación naviera en el seno del mercado nacional e internacional del transporte marítimo.

Por otra parte, la necesidad de asegurar un alto grado de coordinación y participación entre los distintos intereses públicos implicados en la gestión y aplicación de las primas a su objetivo de mejora de la competitividad y renovación de la flota hace aconsejable la creación y funcionamiento de un órgano colegiado e interdepartamental, con capacidad para informar vinculadamente los distintos planes de desguace, así como para conceder la prima que en cada caso corresponda.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 30 de mayo de 1986,

DISPONGO:

**Artículo 1. °**

A los efectos de facilitar la renovación y modernización de la flota mercante española, las Empresas navieras nacionales debidamente inscritas en el Registro de Empresas Marítimas, establecido en el Decreto 1494/1968, de 20 de junio, podrán percibir ayudas económicas en forma de primas al desguace en los términos previstos en el presente Real Decreto y disposiciones que lo desarrollen.

Las primas al desguace serán tramitadas por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de acuerdo con el procedimiento que por dicho Departamento se determine.

TÍTULO I

**De las primas al desguace con sustitución**

**Artículo 2. °**

Se establecen primas al desguace de buques mercantes españoles construidos con anterioridad al 1 de enero de 1978, cuando lleve aparejada la sustitución de aquellos por otros de nueva construcción en astilleros nacionales y en las cuantías que en cada caso determine la Comisión para la renovación y modernización de la flota mercante prevista en el artículo 12 del presente Real Decreto.

Excepcionalmente, la Comisión citada en el párrafo anterior podrá conceder primas al desguace a los buques mercantes españoles construido a partir del 1 de enero de 1978, cuando ello se juzgue necesario en función de la adecuación de determinada clase de buques al plan de renovación y modernización de la flota mercante.

**Artículo 3. °**

La cuantía de las primas al desguace con sustitución de buques mercantes se situarán necesariamente entre los límites que para cada clase de buques y tamaños se señalan a continuación:

Buques-tanque (incluidos OBOS): De 2.000 a 9.000 pesetas/TPM.

Graneleros: De 2.000 a 7.500 pesetas/TPM.

Otros buques: De 12.000 a 16.000 pesetas/TPM.

**Artículo 4.**

Para disfrutar de primas al desguace con sustitución de buques mercantes españoles, además de la aprobación de la Comisión para la renovación y modernización de la flota mercante, se precisará el cumplimiento de los requisitos siguientes:

a) Las Empresas solicitantes deberán aportar bajas de buques mercantes que se hallen inscritos en la lista segunda con anterioridad al 1 de enero de 1978 o, excepcionalmente, a partir de dicha fecha y que correspondan a la misma clase que el del proyecto de nueva construcción, según la clasificación establecida en el artículo anterior.

b) Igualmente deberán aportar las Empresas solicitantes certificación de estar al corriente en el pago de la Seguridad Social.

c) La Comisión para la renovación y modernización de la flota mercante podrá admitir como bajas e efectos de las primas mencionadas en este Real Decreto, además de los desguaces propiamente dichos, cualquier otra forma por la que sea dada de baja una unidad y que pueda ser razonablemente asimilada al desguace por la Comisión.

d) La libertad de cargas y gravámenes de los buques cuya baja se ofrezca, lo que, en todo caso, se acreditará mediante la oportuna certificación del Registro Mercantil correspondiente. En el caso de existir cargas y gravámenes podrá concederse la prima si el solicitante acredita fehacientemente el consentimiento de los titulares de los créditos y derechos garantizados.

e) Las bajas aportadas no podrán rehabilitarse en ningún caso.

f) El desguace deberá efectuarse en astilleros o industrias españolas debidamente autorizadas.

**Artículo 5. °.**

Como regla general, y sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 6.° y 7.° siguientes, las bajas de buques mercantes aportadas para la percepción de primas al desguace deberán serlo a razón de tres toneladas de peso muerto desguazadas por dos como mínimo y tres como máximo del proyecto de nueva construcción, y el importe de la prima de desguace no podrá exceder del 10 por 100 del valor que a dicha nueva construcción asigne la Comisión para la renovación y modernización de la flota mercante.

**Artículo 6. °.**

En los casos en que la sustitución sea inferior a la proporción de dos toneladas de peso muerto nuevas por cada tres viejas, el importe de la prima se reducirá en un 30 por 100, con la excepción de los petroleros de crudos, en los que no operará reducción alguna.

**Artículo 7. °.**

Cuando la sustitución sea superior a la proporción de tres toneladas nuevas por cada tres viejas, el importe de la prima podrá ser incrementado en los casos en que, a juicio de la Comisión de renovación y modernización de la flota mercante, no afecte al equilibrio del segmento del tráfico correspondiente.

Los incrementos a que se refiere el párrafo anterior y los límites máximos específicos del importe de la prima en cada caso serán los siguientes:

a) Sustitución que supere hasta un 15 por 100 la proporción de 3 TPM nuevas/3 TPM viejas:

1. Buques de línea regular: La prima se incrementará en un 15 por 100, y el importe total de la prima no superará el 11 por 100 del valor de la nueva construcción.

2. Otros buques: La prima se incrementará en un 10 por 100. El importe total de la prima no superará el 10,5 por 100 del valor de la nueva construcción.

b) Sustitución que supere el 15 por 100 y sea inferior al 25 por 100 de la proporción 3 TPM nuevas/3 TPM viejas:

1. Buques de línea regular: La prima se incrementará en un 25 por 100, y el importe total de la prima no superará el 11,5 por 100 del valor de la nueva construcción.

2. Otros buques: La prima se incrementará en un 20 por 100. El importe total de la prima no superará el 11 por 100 del valor de la nueva construcción.

c) Sustitución que supere el 25 por 100 de la proporción 3 TPM nuevas/3 TPM viejas:

1. Buques de línea regular: La prima se incrementará en un 30 por 100, sin que su importe total pueda superar el 12 por 100 del valor de la nueva construcción.

2. Otros buques: La prima se incrementará en el 25 por 100, sin que su importe total pueda superar el 11,5 por 100 de la nueva construcción.

**Artículo 8. °.**

Las valoraciones de los buques de nueva construcción a que se refieren los artículos anteriores se efectuarán por la Comisión para la renovación y modernización de la flota mercante aplicando los criterios para la determinación del valor base a efectos de prima establecidos en el Reglamento de Primas a la Construcción Naval aprobado por Orden de 24 de mayo de 1985 («Boletín Oficial del Estado» del 28).

**TÍTULO II**

**De las primas al desguace sin sustitución**

**Artículo 9. °.**

Se establecen primas al desguace para los buques mercantes españoles construidos en astilleros nacionales antes del 1 de enero de 1982 en las cuantías que en cada caso

determine la Comisión para la renovación y modernización de la flota mercante, prevista en el artículo 11 del presente Real Decreto.

La Comisión para la renovación y modernización de la flota mercante española podrá, en casos excepcionales, conceder primas al desguace de buques construidos a partir del 1 de enero de 1982.

**Artículo 10.**

Las primas al desguace sin sustitución a que se refiere el artículo anterior no podrán exceder de las siguientes cuantías, según los casos:

a) Buques construidos con anterioridad al 1 de enero de 1978:

- Buques tanque (incluidos OBOS): 400 pesetas/TPM.
- Graneleros: 800 pesetas/TPM.
- Otros buques: 1.200 pesetas/TPM.

b) Buques construidos entre el 1 de enero de 1978 y el 31 de diciembre de 1981:

500 pesetas/TPM

**Artículo 11.**

Para disfrutar de primas al desguace sin sustitución de buques mercantes españoles, además de la aprobación de la Comisión para la renovación y modernización de la flota mercante, se precisará el cumplimiento de los requisitos siguientes:

a) Empresas navieras solicitantes deberán acreditar, mediante oportuna certificación del Registro Mercantil, que los buques a desguazar se encuentran libres de cargas y gravámenes o, en su caso, certificación de aceptación de los acreedores hipotecarios.

b) Igualmente deberán aportar las Empresas solicitantes certificación de estar al corriente en el pago de la Seguridad Social.

c) Los buques a desguazar deberán encontrarse inscritos en la segunda lista con anterioridad al 1 de enero de 1978, entre dicha fecha y el 31 de diciembre de 1981 o, excepcionalmente, con posterioridad al 31 de diciembre de 1981, según los casos.

d) Las bajas aportadas no podrán rehabilitarse en ningún caso.

e) El desguace deberá efectuarse en astilleros o industrias españolas debidamente autorizadas.

TÍTULO III

**De la Comisión para la renovación y modernización de la flota mercante española**

**Artículo 12.**

(Derogado)

**Artículo 13.**

La Comisión para la renovación y modernización de la flota mercante española tendrá las siguientes competencias:

a) Gestionar el sistema de las primas al desguace establecidas en el presente Real Decreto, autorizando los planes de desguace y, en su caso, sustitución, presentados por las Empresas navieras, elaborando al efecto informes vinculantes.

b) Conceder, en cada caso, las primas al desguace dentro de las limitaciones establecidas por el presente Real Decreto.

c) Conciliar y coordinar los intereses sectoriales de los Departamentos representados en la propia Comisión y en materia de primas al desguace, de acuerdo con las necesidades de la flota mercante.

d) Cualesquiera otras que puedan serle asignadas en relación con las materias reguladas en el presente Real Decreto.

**Artículo 14.**

La Comisión para la renovación y modernización de la flota mercante española aplicará en su examen y autorización de los proyectos de desguace y, en su caso, sustitución de buques, así como en la fijación concreta de la cuantía de las primas, entre otros, los siguientes criterios:

- a) Necesidad de ajuste en el segmento de tráfico en que venía operando el buque.
- b) Antigüedad y nivel tecnológico.
- c) Competitividad en relación a las flotas de los países de la CEE.
- d) Impacto y adecuación de los nuevos buques a los segmentos de tráfico en que operarían.
- e) Incorporación de nuevas tecnologías ahorradoras de combustible y adaptadas a tráficos especializados.
- f) Creación de empleo.
- g) Agrupación de Empresas para la presentación de proyectos conjuntos de desguace, sustitución o explotación naviera.
- h) Trayectoria económica y financiera de la Empresa o Empresas solicitantes.

Al objeto de una mejor ponderación de los distintos criterios, la Comisión podrá solicitar informe o conceder audiencias a los Organismos o Asociaciones que estime conveniente.

**Artículo 15.**

El funcionamiento de la Comisión para la renovación y modernización de la flota mercante española no implicará incremento de gasto público, debiendo utilizar, para el mejor cumplimiento de sus fines, los servicios de los Ministerios en ella representados.

**DISPOSICIÓN ADICIONAL**

El montante global de las primas al desguace a conceder cada anualidad deberá mantenerse dentro de los límites de los créditos que para ello se consignan en los correspondientes Presupuestos Generales del Estado.

**DISPOSICIONES FINALES**

**Primera.**

El presente Real Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

**Segunda.**

La vigencia del presente Real Decreto será hasta el 31 de diciembre de 1988.

**Tercera.**

Se faculta al Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, en el ámbito de sus competencias, para dictar las normas necesarias para el cumplimiento y desarrollo del presente Real Decreto.

Dado en Madrid a 30 de mayo de 1986.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones,  
ABEL CABALLERO ÁLVAREZ

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.  
Más información en [info@boe.es](mailto:info@boe.es)