

20-7.53

1016.1.III.ESP  
AGR.-PESCA

3-4/46)

DOCUMENTO TRABAJO N° 2  
LOS PUERTOS PESQUEROS Y LA INTEGRACION  
DE ESPAÑA EN LA COMUNIDAD ECONOMICA  
EUROPEA: GENERALIDADES

Vigo, mayo de 1.984



**S. COOPERATIVA DE  
ARMADORES DE PESCA  
DEL PUERTO DE VIGO**

**VIGO**

LOS PUERTOS PESQUEROS Y LA INTEGRACION DE  
ESPAÑA EN LA COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA:  
GENERALIDADES

LOS PUERTOS PESQUEROS Y LA INTEGRACION DE  
ESPAÑA EN LA COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA:

GENERALIDADES

- SUMARIO -

1) INTRODUCCION

- EL CONTROL DE LOS PUERTOS POR LAS ORGANIZACIONES DE PRODUCTORES.
- INCIDENCIA DE LOS PUERTOS EN LA ESTRUCTURA DE -- COSTOS.
- LOS PUERTOS ESPAÑOLES COMO COMPETIDORES DE LOS - COMUNITARIOS.
- OBJETIVO DEL TRABAJO.

2) EL CARACTER PRIVADO DE LAS ORGANIZACIONES DE PRO--  
DUCTORES

3) LA LIBERALIZACION O PRIVATIZACION DE LA COMERCIA--  
LIZACION DEL PESCADO, ES UNA CONDICION IMPRESCIN--  
DIBLE Y PREVIA.- LAS COFRADIAS DE PESCADORES

4) LAS CONCESIONES DE LONJAS EN LOS PUERTOS

5) UNA NECESARIA MODIFICACION DE LAS ESTRUCTURAS Y --  
ORGANOS PORTUARIOS

6) EL ABARATAMIENTO DE LAS DESCARGAS POR LA MODERNI--  
ZACION Y MINORACION DEL INTERVENCIONISMO PUBLICO

- LA PERVIVENCIA DE LA O.T.P., CON SUS ACTUALES --  
FUNCIONES, ES NOCIVA PARA LA PESCA.
- LA MECANIZACION DE LAS DESCARGAS

7) PUERTOS PESQUEROS.- ASPECTOS PRACTICOS QUE CONVEN--  
DRIA CUIDAR

- SERVICIO DE VIGILANCIA Y SEGURIDAD
- MUELLES Y LINEAS DE ATRAQUE
- INSTALACIONES PARA SERVICIOS Y ALMACENES Y CHA--  
BOLAS PARA LAS EMPRESAS ARMADORAS
- TARIFAS PORTUARIAS

8) LA MEJORA DE LA COMERCIALIZACION DESDE ORIGEN: ---  
ECONOMIA PARA LAS EMPRESAS Y PARA EL CONSUMIDOR

9) RECAPITULACION

ANEXO 1):

- LEGISLACION SOBRE JUNTAS DE PUERTOS.
- PUERTOS EN REGIMEN DE AUTONOMIA.
- COMISION ADMINISTRATIVA DE GRUPOS DE PUERTOS.

ANEXO 2):

PROYECTO TECNICO Y PRESUPUESTO PARA LA MECANIZACION  
DE LA DESCARGA DE PESCA FRESCA

ANEXO 3):

PROYECTO TECNICO Y PRESUPUESTO PARA LA MECANIZACION  
DEL LAVADO DE CAJAS PARA LA DESCARGA DE PESCA FRESCA

- Permite el lavado, tanto con agua fría como ca--  
liente.
- No sólo efectúa lavado, sino la total desinfección

de estos envases.

ANEXO 4):

PROYECTO TECNICO Y PRESUPUESTO PARA LA MECANIZACION  
DE LA DESCARGA DE PESCA CONGELADA

ANEXO 5):

PROYECTO Y PRESUPUESTO TECNICO DE FABRICA DE HIELO,  
CAPAZ DE PRODUCIR Y SUMINISTRAR 150 TM./DIA

LOS PUERTOS PESQUEROS Y LA INTEGRACION DE  
ESPAÑA EN LA COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA:  
GENERALIDADES

1) INTRODUCCION

Pudiera, en principio, sorprender el hecho de elaborar un documento en torno al posible impacto de la adhesión de España a la Comunidad Económica Europea, ligando el tema pesquero con los puertos. Pero -como veremos más adelante- ello está plenamente justificado.

La estructura y funcionamiento de los puertos tienen una importancia básica, ya que inciden en la composición de costos de las unidades pesqueras de forma significativa.

Asimismo, el hecho de la creación de las Organizaciones - de Productores -que regularán las actividades comerciales de - la pesca, estableciendo normas de comercialización y controlando la retirada de productos de las lonjas- ha de llevar implícito un cierto control de las mismas sobre toda la actividad - pesquera.

Es éste el punto de vista desde el que pretendemos analizar esta problemática.

## EL CONTROL DE LOS PUERTOS POR LAS ORGANIZACIONES DE PRODUCTORES

La creación de las Organizaciones de Productores será un hecho ineludible desde el momento en que ingresemos en la ---- C.E.E. En un documento anterior analizábamos algunos aspectos en torno a esta problemática. En el presente trabajo, se pretende tratar de establecer la relación que puede existir entre dichas Organizaciones y los puertos.

Es obvio que la mecánica de la política de mercados de -- los productos de la pesca comunitaria requiere una interven--- ción de la venta por parte de las referidas Organizaciones. Es--- tas, a su vez, deberán tener un cierto grado de autofinancia--- ción, aparte de la ayuda estatal o comunitaria, y no podrán -- funcionar debidamente en puertos con escasa oferta de pescado.

Con toda seguridad, el ingreso español en la C.E.E. y la puesta en vigor de estas Organizaciones va a requerir una concentración de la oferta en un número menor de puertos, en comparación con el que se viene utilizando hasta el presente momento. Así pues, algunos puertos están llamados a ser grandes centros de distribución de pescado a nivel nacional, con unas Organizaciones de Productores fuertes, y otros se limitarán a abastecer una oferta más o menos local. Habrá pues que prever que este mecanismo de concentración de la oferta se va a produ--- cir y, por tanto, habrá que preparar a los puertos, tanto desde el punto de vista tecnológico como legislativo, para que -- puedan adaptarse al nuevo funcionamiento de las Organizaciones de Productores.

También está claro que ciertos puertos están llamados a -- servir como puntos de referencia de la C.E.E., con el fin de -- poder establecer los "precios de referencia" y los "precios- -- guía" anualmente. Tan sólo los puertos que tengan un determina--- do volumen de trabajo podrán jugar este papel.

Es evidente que las Organizaciones de Productores deben -

controlar, de alguna manera, la mecánica de la actividad pesquera, ya que representan un organismo híbrido entre una Asociación y una Sociedad Mercantil, y deben supervisar el cumplimiento de las normas de calidad, con objeto de aplicar debidamente los mecanismos de retirada y referencia, así como establecer aquellas normas de comercialización que se consideren más oportunas.

Por todo ello, convendrá repasar la legislación actual sobre puertos y su ligazón con las entidades representativas o corporativas, los tipos de concesiones que existen y lo que representan estas concesiones para las unidades pesqueras. Algunas de ellas pueden suponer un abaratamiento de los costos, -- pero estamos seguros de que otras sólo servirían como entes impositivos artificiales, por lo que tendrán que ser revisadas.

#### INCIDENCIA DE LOS PUERTOS EN LA ESTRUCTURA DE COSTOS

Se habla con frecuencia de que nuestro ingreso en la C.E.E. va a suponer una oportunidad dorada para la pesca española, basándose en el hecho de que superamos a los países comunitarios en esta actividad.

Esta afirmación es una verdad a medias, ya que existen ciertos países con flotas remozadas que pueden ser competidores -y, de hecho, ya lo están siendo- dentro de nuestro propio mercado. Estas flotas, en muchos casos, funcionan con una estructura de costos inferior a la de nuestras embarcaciones de fresco, siendo la renovación de estas últimas uno de los objetivos primordiales que no deben perderse de vista dentro del contexto del ingreso español en la C.E.E.

No obstante, el tema que tratamos de desarrollar aquí no es el de la renovación de la flota, sino la incidencia de los puertos en los costos de explotación de un buque. Una embarcación se defiende de muchas maneras, pero, desde luego, la más segura es la de que pueda efectuar mareas rápidas, llenando lo antes posible las bodegas. El costo de la descarga constituye

una parte importante en la explotación del buque, de ahí que cuanto más anticuado sea este proceso de descarga, más gastos le serán ocasionados al mismo.

Es obvio que las descargas en los puertos españoles se encuentran encarecidas artificialmente por la pervivencia de estructuras como la Organización de Trabajos Portuarios, que impiden totalmente esta modernización. Se da la paradoja de que existen muchas especies de fresco que no se traen a puerto, -- porque sus descargas supondrían unos costos mucho mayores que los precios que las mismas pudieran obtener en primera venta. Uno de los objetivos del presente estudio, es el de analizar -- este tipo de incidencia.

#### LOS PUERTOS ESPAÑOLES COMO COMPETIDORES DE LOS COMUNITARIOS

No debemos olvidar que, una vez hayamos ingresado en la Comunidad Económica Europea, nuestros barcos estarán, prácticamente, en situación de igualdad con los comunitarios.

Los puertos, en consecuencia, entrarán en competencia --- unos con otros, operándose en España una cierta desventaja, toda vez que los puertos franceses e ingleses se encuentran mucho más cerca de los caladeros de pesca que los nuestros y, en gran parte de ellos, existe una mayor tecnificación en las descargas.

Por todo ello, se hace doblemente necesaria la modernización de las terminales de descarga en los puertos españoles, -- no sólo para aumentar la productividad y mejorar el rendimiento económico de nuestras unidades, sino para evitar también -- que éstas se vean tentadas de utilizar otros puertos distintos al de origen y, asimismo, con el fin de poder atraer, incluso, a buques de otras nacionalidades, afianzando los puertos españoles como centros de distribución de pescado.

La renovación tecnológica en el campo de la tecnología -- portuaria, se convierte pues en una necesidad imperiosa cuando

se contempla desde el prisma de la Comunidad Económica Europea. Por ello, con mayor motivo, habrá que revisar la mecánica operativa de descargas en los puertos.

### OBJETIVO DEL TRABAJO

Con el presente estudio -que es el segundo que presenta - la Sociedad Cooperativa de Armadores, en lo que hace referencia a la adhesión de España a la Comunidad Económica Europea se pretende, al igual que con el anterior, el disponer de un documento de trabajo sobre el que basar nuestras discusiones, si bien centrándonos ahora en otros temas, tales como la estructura de los puertos y su incidencia en la composición de costos de las unidades pesqueras, así como en el control económico de las mismas, bien directa o indirectamente, por las Organizaciones de Productores.

Esperamos haber logrado, con el presente documento de trabajo, nuestro objetivo.

### 2) EL CARACTER PRIVADO DE LAS ORGANIZACIONES DE PRODUCTORES

En los Reglamentos de la Comunidad Económica Europea núm. 2142/70, de 20 de octubre de 1.970 (Diario Oficial de las Comunidades Europeas de 27 de octubre de 1.980), y núm. 100/76, de 19 de enero de 1.976 (Diario Oficial de 28 de enero de 1.976), precisamente en el mismo Título, el II, y con el mismo número de Artículos el 5º, encontramos una idéntica y coincidente definición de "Organización de Productores", de las que se desprende claramente el carácter privado que han de tener y tienen en los países comunitarios este tipo de entidades.

Es indudable esta conclusión, cuando se lee que es aquella:

"Constituida por iniciativa de productores, con el fin de asegurar el ejercicio racional de la pesca y mejora de --

las condiciones de venta de su producción".

Luego, la iniciativa y voluntad para llevar a cabo el acto fundacional parte y se impulsa por los propios interesados -los productores- y no de la actividad administrativa o legislativa, a quienes competería únicamente dotar del marco jurídico, si no lo hubiera, en el que éstas deban encajarse y las normas genéricas -con independencia de su autoregulación estatutaria- que han de servirle de pauta de comportamiento.

Asimismo, es patente que la finalidad para la que se --- constituye es una finalidad privada de satisfacción y mejora de su propia actividad, y solamente de manera indirecta ejerce una actividad no pública sino positiva para la Sociedad, - al mejorar y ordenar sus propios rendimientos, canalizar la - competencia y autocontrolar la calidad.

Precisamente por esa vertiente favorecedora se contem--- plan en los citados Reglamentos y funcionan así en los Esta--- dos Comunitarios, determinadas ayudas y subvenciones con las que en una actividad de fomento, las Administraciones Estatales, cuidan, favorecen e incentivan la creación y permanencia de estas entidades.

Esta definición y carácter se mantienen en el Reglamento Comunitario 3796/81, de 29 de diciembre de 1.981 (D.O. 31/12/81), también en su Artículo 5º, y se refuerzan contemplando - los Artículos 5º y 6º del Reglamento Comunitario núm. 2062/80, de 31 de julio de 1.980 (D.O. 1/8/80), en donde se regula el procedimiento para la obtención del reconocimiento de las Organizaciones de Productores, a fin de gozar de los beneficios de fomento que disfrutan. Entre esta documentación se encuentra el acta constitutiva y los estatutos, lo cual refleja su creación por canales de formación de voluntad colectiva privada, y no por una decisión administrativa.

3) LA LIBERALIZACION O PRIVATIZACION DE LA COMERCIALIZACION DEL PESCADO, ES UNA CONDICION IMPRESCINDIBLE Y PREVIA.-  
LAS COFRADIAS DE PESCADORES

Sabemos, y así quedó muy claramente expuesto en nuestro anterior documento de trabajo, denominado "LA ORDENACION DE MERCADO DE LOS PRODUCTOS PESQUEROS.- CREACION DE LAS ORGANIZACIONES DE PRODUCTORES", que éstas se configuran como un elemento básico para la ordenación de los mercados, y que es éste precisamente su arma de trabajo y su propia razón de existir, sin la cual se encontraría inerte e inválida. Al tener que ser las Organizaciones de Productores entidades de naturaleza jurídica privada, para poder llegar a una homologación con el resto de los Estados Comunitarios, estamos ya enfrentándonos con una situación de hecho, más o menos antigua, en la que el inicio de la fase comercializadora -la primera venta- se encuentra en manos de corporaciones de derecho público, merced a la permanencia en el disfrute, casi exclusivo, de la explotación de las lonjas pesqueras.

Se podría tratar de mantener la argumentación de que, dado que estas corporaciones de derecho público -concretamente las Cofradías de Pescadores- aglutinan a buen número de armadores y detentan en muchos puertos la explotación de las lonjas de pescado, serían las llamadas a ejercer la actividad y función de las Organizaciones de Productores. Pero, como veremos más adelante, hay razones de peso que hacen descartar en absoluto tal posibilidad.

La primera traba importante, la constituye el hecho de que las Cofradías de Pescadores son Corporaciones de Derecho Público, nacidas en su día en el seno de la extinguida Organización Sindical y hoy inmersas en la estructura orgánica de la Secretaría General de Pesca Marítima, Dirección General de Ordenación Pesquera y Subdirección General de Ordenación Marítimo-Pesquera y Cofradías de Pescadores. En determinadas Comunidades Autónomas también han sido transferidas a éstas, entrando en su entramado administrativo. Tienen, por tanto, una

relación orgánica con la Administración, bien sea la central del Estado o la correspondiente Autónoma. Su personal es - procedente de la Administración Institucional de Servicios - Socio-Profesionales (AISS), transferidos después con las pro - pias Cofradías, y que dependen, funcional y orgánicamente, - del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación o del ór - gano autónómico correspondiente.

Las propias funciones asignadas a las Cofradías por su Decreto Ordenador núm. 670/78, de 11 de marzo de 1.978, se - circunscriben al desarrollo de fines de interés general, de carácter público, como:

- "a) Organos de consulta de la Administración en la prepa - ración, aplicación y elaboración de normas que afec - ten a temas de interés general pesquero; y,
  
- b) Organos de colaboración con la Administración sobre acciones o reformas para el desarrollo y mejora de - la industria extractiva de la pesca y su comerciali- zación, contempladas en función del interés común -- del sector. En particular, colaboran con el Institu- to Social de la Marina, bajo las directrices de éste, dentro de la normativa reguladora de dicho Instituto".

El acto fundacional de estas Cofradías no depende sola- mente de la voluntad de sus miembros, sino también de un ac- to administrativo, denominado de "ratificación" en el Decre- to antes mencionado (Artículo 4º.3) y en el Artículo 10º de la Orden Ministerial de desarrollo de aquél. Obsérvese que - este acto no es de control de legalidad o de adecuación a la legalidad vigente, como ocurre con cualquier entidad jurídi- ca privada sometida a inscripción registral, sino de "ratifi- cación" en el sentido de "aprobar o confirmar actos, pala- - - bras o escritos, dándoles por valederos o ciertos" (según de - finición del Diccionario de la Academia de la Lengua).

Se podría afirmar, sin paliativos, que las Cofradías de

Pescadores son el único y último reducto del Sindicalismo Vertical que permanece vigente. Efectivamente, nacidas ya en los primeros tiempos del sistema sindical del anterior régimen político, se encuadraban dentro del Sindicato Nacional de la Pesca y, en la esfera provincial, en los correspondientes sindicatos provinciales y en la Delegación de Sindicatos y, posteriormente, de la Organización Sindical. Permaneció así hasta el final. Su definición la encontramos en el Artículo 116° del Decreto 599/1.973, de 29 de marzo, (B.O.E. 3/4/73), hoy derogado:

"Las Cofradías de Pescadores estarán constituidas, en el ámbito local y comarcal, a través de sus correspondientes Organizaciones Profesionales, por las empresas y sus trabajadores, las familias y los trabajadores autónomos cuya actividad sea la pesca, y se integrarán, en el ámbito provincial, en los correspondientes Sindicatos de Pesca".

A pesar de la Ley de 1 de abril de 1.977, sobre Derecho de Asociación Sindical, y del Real Decreto-Ley 31/77, de 2 de junio, que establece el marco de libertad sindical de acuerdo con los Convenios 98 y 87 de la Organización Internacional del Trabajo y la práctica en la mayoría de los Estados, dejando sin efecto la sindicación obligatoria y estableciendo el sindicalismo horizontal; las Cofradías de Pescadores siguieron existiendo y funcionando de la misma forma, salvo su adscripción al Sindicato Nacional de la Pesca, que, al desaparecer, se sustituyó por la dependencia (hoy) del M.A.P.A.

Para ello, se hizo una hábil operación de mutación legislativa, más teórica que práctica, contenida en el Decreto 670/78, de 11 de marzo, en la que pretenden camuflar o solucionar el tema con la mera afirmación de que:

"Sus competencias no limitarán la libertad sindical, ni los derechos que la Ley 19/1.977, de 1 de abril, reco-

noce a las Organizaciones de empresarios y de trabajadores de la pesca" (Artículo 1º)",

y en el reconocimiento de su continuidad, como claramente se observa en sus disposiciones transitorias:

"Las Cofradías de Pescadores y las Federaciones ya existentes, subsistirán al amparo del presente Real Decreto en el número y con la demarcación territorial que tienen, sin perjuicio de los acuerdos que posteriormente adopten los órganos de gobierno de las mismas, los cuales deberán constituirse en el plazo de 6 meses... Hasta ese momento mantendrán sus órganos de gobierno... sin perjuicio de la Ley 19/1.977, de 1 de abril, y sus normas de desarrollo y sus competencias quedarán limitadas a las señaladas en este Real Decreto. Las Cofradías y sus Federaciones quedarán legalmente subrogadas en la titularidad de los bienes y derechos de las actuales entidades de la misma denominación y ámbito. El personal de las actuales Cofradías y sus Federaciones continuará vinculado a las entidades pesqueras que las sustituyen..."

Léase que se mantuvieron las mismas que había, con su misma demarcación, su mismo personal y haciendo lo mismo que seguían haciendo, extralimitándose en sus competencias, irrogándose una representatividad empresarial que nunca tuvieron, ni tienen, aunque sorprendentemente han sido tradicionalmente llamadas por todas las Administraciones para ser escuchadas como entidades representativas, a veces sustituyendo a las Asociaciones legalmente constituidas e, incluso, en algunas ocasiones para contraponerlas o amortiguar justas reivindicaciones empresariales. La misma inercia de funcionamiento, la exigencia estatutaria de una mayoría absoluta, reforzada para disolver la corporación que engloba empresarios y trabajadores, la detentación habitual de concesiones de lonjas -de las que, más adelante, hablaremos- que les deja pingües beneficios que, frecuente

mente, reparten indirectamente, cumpliendo así funciones - que evidentemente no son de interés general, sino que constituyen unas ataduras y cabos demasiado fuertes para ven-cer.

Ciertamente, las Cofradías, independientemente de su discutible legalidad y adecuación al orden constitucional vigente, no pueden asumir el papel de asociaciones sindicales o empresariales, ni de sociedades o empresas cooperativas, porque su actividad pública está limitada a funciones de interés general y dentro de su marco de competencias administrativas.

#### 4) LAS CONCESIONES DE LONJAS EN LOS PUERTOS

En la actualidad, el Artículo 3º de la Circular de 28 de setiembre de 1.955, de la Comisaría General de Abastecimientos y Transportes (B.O.E. 2/10/55), obliga a que la totalidad de la pesca fresca capturada y descargada sea sometida a venta en régimen de subasta -con carácter general, por el procedimiento "a la baja" en las lonjas, factorías o lugares que hagan sus veces-. No obstante, la propia Circular, en su Artículo 4º, nos recuerda la facultad expresada en el Artículo 1º de la Orden Ministerial de 8 de julio de 1.949 (B.O.E. de 12/7/49), de:

"Desarrollar por sí mismos (los armadores) todas las - fases del ciclo comercial, hasta la venta directa al público de la pesca capturada en sus embarcaciones, - quedando exceptuados a concurrir a la venta en lonja".

De tal forma que, si bien en la actualidad la práctica totalidad de la pesca fresca se vende en lonja, nada impide que se aborde una importante labor de comercialización directa que, evidentemente, favorecería los rendimientos de los propios armadores y el abaratamiento del abastecimiento por la simplificación del proceso comercializador.

Paralelamente, se podría conseguir una mayor agilidad del abastecimiento y, seguramente, unas mayores garantías y - controles de calidad en la puesta de venta al público del producto. Esta es una labor ingente, que precisa de una -- fuerte organización que la impulse y desarrolle, con es--- tructura y funcionamiento empresarial. Es incuestionable - que las Organizaciones de Productores puedan estar llama-- das a desarrollar este importante papel.

Los puertos son bienes de dominio público, destinados para el ejercicio de las actividades del tráfico marítimo industrial y comercial. La venta en lonja del pescado fresco desembarcado, es la regla general impuesta en este tipo de tráfico marítimo. Luego, evidentemente, las lonjas pesqueras son un servicio público enclavado dentro de una zona de dominio público. Por tanto, para gozar de estas instalaciones portuarias (los edificios o locales que sirven para la actuación de la lonja) y para la propia explota--- ción de este servicio público, es menester un acto adminis--- trativo solemne de otorgamiento del uso de esa zona de dominio público y de la gestión o explotación del servicio. Se desconoce el acto administrativo habilitante de estas - situaciones (desde luego en lo que respecta al Puerto de - Vigo) y, por tanto, también cuáles son sus condiciones, -- cuál su terminación o plazo de rescisión, etc...

Lo único que se conoce, es la tarifa que la Cofradía de Pescadores percibe por esa gestión de servicio público. Esta se cifra en el 1% del valor alcanzado en primera venta de este pescado desembarcado, lo cual, además de representar unas cifras altísimas -que no se justifican ni por la gestión, ni por el costo que le representa-, suponen un encarecimiento artificial del producto ya en origen. Si la tarifa viene definida como el precio o contraprestación -- que el usuario ha de satisfacer por el disfrute o utiliza--- ción de un servicio público, ésta, por fuerza, ha de guardar concordancia y proporcionalidad con la utilidad e im-- portancia de dicho servicio, así como, en parte, con la --

parte alícuota correspondiente para el mantenimiento del servicio. Pasarse de esos límites nos enfrentaría ante una medida de abuso de poder rayana con la expropiación injusta. Es obvio que inflar la tarifa sobre la lógica cifra -- proporcionada al servicio que se presta, so pretexto de financiar la vida y funcionamiento de la prestataria del mismo en régimen de concesión administrativa, cae fuera de toda lógica y del principio administrativo de velar por la economía del servicio, que preside toda la actuación contractual administrativa en los sistemas que la Ley de Contratos del Estado establece. Los concursos, subastas o concursos-subastas para concesión de un servicio público, se fallan a favor de quien, ateniéndose a las cláusulas de licitación, se compromete a prestarlo en las mejores condiciones económicas.

La tarifa del 1% que disfrutaban las Cofradías, rebasa con creces este límite de proporcionalidad al servicio dado, y cualquier entidad que concursase en términos de igualdad de oportunidades, ofrecería unas tarifas sustancialmente más reducidas. No es lícito que esta Corporación de Derecho Público, cuyos recursos de mantenimiento han de ser (Artículo 5º del Decreto 670/78):

- "1. Las cuotas o derramas que se acuerden.
2. Las ventas y productos de su patrimonio.
3. Las donaciones, legados, ayudas y subvenciones que puedan serle atribuidos, y que sean aceptados por sus órganos de gobierno.
4. Los precedentes de servicios convenidos".

basen toda su economía y financiación en la tarifa de unos servicios que serán, en definitiva, los que mantengan a dicha Corporación, sustituyendo a los restantes recursos que deberán ser los principales, fundamentalmente, las cuotas

o derramas.

Habiéndose otorgado la concesión de la Lonja del ---- Puerto de Vigo a la Cofradía de Pescadores en el año 1.964, ésta continúa su explotación mediante la aplicación del su puesto excepcional de la prórroga de la concesión, utiliza da ya cuatro veces -la última vence en junio del presente año-. Lo normal es la reversión de la explotación al venci miento del plazo contractual, como establece el Artículo - 78° de la Ley de Contratos del Estado, y Art. 231° de su - Reglamento:

"Cuando finalice el plazo contractual, el servicio re- vertirá a la Administración, debiendo el empresario - entregar las obras e instalaciones a que esté obliga- do con arreglo al contrato y en el estado de conser- vación y funcionamiento adecuados".

Con ello y la debida publicidad, se garantiza la ---- igualdad de oportunidades y el posible mejoramiento del -- propio servicio público, tanto en las características de - su prestación como en las condiciones económicas para el - usuario del mismo que, de alguna forma, es el interés que persigue el sistema estricto de contratación administrati- va, regulada en la Ley de Contratos del Estado.

En las circunstancias actuales, es palmaria la conve- niencia de la reversión de las Lonjas para adecuar su fun- cionamiento a los nuevos tiempos que a la pesca le toca vi vir y al imprescindible cambio que en las estructuras por- tuarias hay que imprimir, al objeto de no quedar desengan- chados, una vez más, del tren de la evolución económica de nuestro entorno europeo. Por tanto, es improcedente la re- novación de las concesiones hoy vigentes, hasta en tanto - no se creen las Organizaciones de Productores que serán -- los más lógicos detentadores de esta misión.

5) UNA NECESARIA MODIFICACION DE LAS ESTRUCTURAS  
Y ORGANOS PORTUARIOS

Las estructuras administrativas de los puertos, establecidas en la Ley 27/1.968, de 20 de junio, su Reglamento al Título I (Puertos en régimen de Organismos Autónomos), aprobado por Decreto 1.350/1.970, de 9 de abril, y en el Real Decreto 1.958/1.978, de 26 de junio, encorsetan demasiado las posibilidades expansivas de algunos puertos pesqueros. De ahí que sea predecible que las Organizaciones de Productores se ahogarían, terminando por perecer por asfixia, si se vieran forzadas a actuar dentro de las estructuras portuarias en su funcionamiento actual.

Los puertos del litoral español se dividen en tres categorías:

- a) Puertos de interés general, a los que se les concedió el Régimen de Autonomía. (Huelva, Barcelona, Bilbao y Valencia).
- b) Puertos de interés general, regidos por una Junta del Puerto (Organismo Autónomo).
- c) Puertos de menor interés, administrados conjuntamente por Comisión Administrativa de Grupos de Puertos.

Estas tres categorías de puertos son regidos y administrados por un Organismo Autónomo, que engloba bajo su competencia toda el área geográfica portuaria de su esfera de influencia, sean cuáles sean sus diferenciaciones en razón a sus especializaciones de tráfico y actividad. Están regidos por unos órganos colegiados, de quienes dependen los órganos ejecutivos -Ingenieros-Directores- que, a su vez, atienden a las obligaciones que, funcional y administrativamente, les vinculan con las Autoridades de la Administración Central (o Autonomía en su caso) Periféri-

ca y con el propio Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

Estos órganos colegiados están formados por un Presidente y un Vicepresidente, nombrados por la Administración, unos Vocales pertenecientes a los distintos órganos administrativos relacionados con el puerto, como el Comandante de Marina, el Presidente de la Diputación o Cabildo o el Alcalde, el Abogado del Estado, Administrador de Aduanas, el Director del Puerto, unos Vocales representativos de los sectores económicos interesados en el Puerto, Cámaras Oficiales y Entidades Profesionales, y unos Vocales - representativos del personal. Esta composición deja la representación empresarial disminuida, en relación con los restantes sectores representados.

El funcionamiento y régimen de actuación de estos organismos, adopta la dinámica administrativa de su propia conformación, alejada, por tanto, de la mayor agilidad -- propia del dinamismo empresarial. Un paso adelante lo --- constituye la modalidad de los puertos en Régimen de Autonomía, acercándose al régimen empresarial regido por un - Consejo de ~~Admin~~istración, con mayores atribuciones, aunque bien es cierto que en su composición sigue manteniéndose un fuerte núcleo de representantes de la Administración.

En determinados grandes puertos se da una dualidad - de actividades de tráfico marítimo que, por sus caracte-- rísticas, peculiaridades y actividades, son netamente diferenciadas. El tráfico comercial de la flota mercante en nada tiene que ver con el tráfico industrial de la flota pesquera. En la primera, nos encontramos con una activi-- dad del sector de servicios que se cumple con el mero --- transporte y la descarga. Por el contrario, la flota pesquera tiene dos peculiaridades propias y definidas; una - su radicación o permanencia en el puerto base que le da - cobijo, y, otra el desarrollo en él de todas las fases --

propias de su actividad industrial extractiva y los ciclos derivados de él, como el transporte, la comercialización, la reparación, los suministros, la descarga y cierto grado de clasificación y manipulación, etc...

Estas dos realidades distintas, exigen dos marcos geográficos y dos órganos de gestión diferentes. Así contemplamos cómo esta situación se ha hecho patente en los grandes puertos en donde las dos actividades han cobrado importancia, delimitando zonas portuarias separadas. De la misma forma, los servicios -por ser distintos- son también específicos para cada uno de ellos. Evidentemente, la gestión y gobierno de estas dos entidades diferenciadas han de estar individualizadas.

De alguna manera las Organizaciones de Productores tenderán a seleccionar y concentrar la actividad pesquera en determinados puntos del litoral. Esta concentración obedecerá al mantenimiento de la importancia alcanzada tradicionalmente por determinados puertos pesqueros, así como también por la entidad que vayan alcanzando otros en el juego del peso industrial y comercial pesquero dentro de la esfera del mercado comunitario. Unos se mantendrán o ascenderán, y los últimos harán saber su importancia en relación a la calidad, cantidad y economía de los servicios que ejerzan, y dentro de una gestión eficaz y rápida.

#### 6) EL ABARATAMIENTO DE LAS DESCARGAS POR LA MODERNIZACION Y MINORACION DEL INTERVENCIONISMO PUBLICO

Las descargas de la pesca, como consecuencia del entorno estructural de las mismas, a través de la monopolización en la contratación de trabajo de los estibadores portuarios por la Organización de Trabajos Portuarios, lejos de ser un mero y simple servicio auxiliar de la actividad pesquera, debido a la inflación artificial de sus costes, se han convertido en un grave factor adicional a

la grave crisis en la que se encuentra inmerso el sector.

La realidad actual de la pesca no permite absorber - los costos de tal servicio con su presente estructura. Se hace preciso, por ello, el estudio y puesta en marcha de sistemas racionales acordes, que permitan llevarlos a cabo bajo nuevos aspectos de planificación y mecanización.

Es necesaria la urgente instalación de modernas terminales de descarga pesquera mecanizadas y tecnificadas - al máximo - estudios que ya han sido desarrollados por empresas españolas y cuyos proyectos, enormemente ambiciosos, el sector podría llevar a cabo en el supuesto de contar con las concesiones de las lonjas pesqueras y demás - muelles de descarga, y disponiendo también de personal -- propio totalmente desligado de la O.T.P.

Hoy, en nuestro puerto, los trabajos de descarga, -- clasificación, pesaje, limpieza de neveras, limpieza de - cajas, estiba de hielo, etc..., se desarrollan inconcebiblemente igual que hace cincuenta años, cuando, en realidad, existen modernas máquinas que son utilizadas en puertos europeos, consiguiendo con ello ofrecer un mejor tratamiento al pescado, desarrollar el trabajo con mucha más rapidez e higiene, rebajar enormemente los costos, etc... Con ello queremos decir que España, en el momento de su - integración en la C.E.E., tendrá que sufrir la competencia de los puertos europeos en situación de inferioridad, como consecuencia de no haber sabido mecanizarse a tiempo y hacerlos competitivos.

#### LA PERVIVENCIA DE LA O.T.P., CON SUS ACTUALES FUNCIONES, ES NOCIVA PARA LA PESCA

En la realización del trabajo, priman las facultades de organización del trabajo de la O.T.P.: jornadas y horarios impuestos por ella; número de personas que han de -- componer cada equipo de descarga ("manos"); número de per

sonas para cada puesto de trabajo; y, además, detalles -- que conforman el poder de organización y dirección del -- trabajo, propios de la actividad empresarial.

Durante la ejecución del trabajo, se produce, con -- frecuencia, desobediencia a las órdenes dictadas por la -- empresa, a través de sus personas de confianza. En cual-- quier relación normal de trabajo, esto se evita o corrige mediante el poder disciplinario empresarial. Pero aquí es te poder no existe: se limita a las faltas leves, que --- corresponden a una sanción máxima de pérdida de tres tur-- nos de trabajo.

Esto quiebra de tal manera la imprescindible facul-- tad de dirección empresarial, que la desobediencia a las órdenes de trabajo son norma de conducta, y las coaccio-- nes, las exigencias de sobreprimas en metálico o en pesca do para acceder a descargar, los insultos, amenazas e, in cluso, violencias físicas, suceden con frecuencia ante la impotencia empresarial y la pasividad de la O.T.P., en la que reside la facultad sancionadora por faltas graves y - muy graves.

Todo este panorama se produce en las relaciones con unos trabajadores cuyas retribuciones sobrepasan las ---- 10.500,- pesetas por día de trabajo, aparte de los pagos diferidos, lo que representa un costo de mano de obra, su mando la Seguridad Social y la tasa de administración, de más de 18.000,- pesetas por trabajador y día.

Finalizadas las descargas, hay que rendir una decla-- ración de salarios a la O.T.P., liquidándose los costos - de Seguridad Social, según sus pautas y directrices, pues to que ella lo administra y liquida; inexplicable función de intermediario, con suplantación, una vez más, del rol empresarial. También, en ese momento, hay que abonar una -

"tasa de administración" totalmente injustificada, porque la O.T.P. nada administra, y menos a petición o interés - de las empresas, sino todo lo contrario. También, en ese momento, se liquidan unas cantidades llamadas "diferidos", que se corresponden a las partes proporcionales de las pagas extraordinarias, vacaciones y antigüedades, que deberan abonarse a los propios trabajadores, como es norma en los de carácter temporal, junto al salario del día, o, en su momento, si fueran trabajadores fijos de plantilla.

Pues bien, estos problemas apuntados tienen como consecuencia que en la estructura de costos de explotación - de un buque pesquero de fresco, la parte correspondiente a descargas, en algunos pasos, es la tercera en su impor-tancia económica, superior a los correspondientes a redes y útiles de pesca, a los de reparaciones, conservación, o, a la amortización propia del buque, etc....

Es evidente que ni el Real Decreto 2.302/80, de 24 - de octubre, por el que se modificó la estructura adminis-trativa de las actividades laborales y empresariales en - los puertos de interés general, ni su Orden Ministerial - de Desarrollo, de 16 de junio de 1.981, ni tampoco las modificaciones que se efectuaron en la Ordenanza de Estiba-dores Portuarios -por Orden Ministerial de noviembre de - 1.980-, han servido para paliar el problema. Antes, al -- contrario, sólo han creado el desconcierto, al mantener - la supervivencia de unas estructuras que, a nuestro pare- cer, son desacordes con los ordenamientos constitucional y legal vigentes.

De esta forma:

- 1) Los costos de las descargas se elevan cada vez -- más desproporcionalmente al incremento de los -- otros costos.

- 2) La productividad, la disciplina y la paz social, se resquebrajan crecientemente.
- 3) El pescado, producto alimenticio de primera necesidad, se encarece y pierde calidad por un inadecuado tratamiento o por una excesiva demora en el traslado al frigorífico.
- 4) Es prohibitivo, para los buques de alto tonelaje - supeditados a descargar con estibadores, la captura de especies populares como la caballa, el jurel, la solla, la raya, el cazón, la bacaladilla, etc..., de bajo costo en el mercado, y cuyo precio en primera venta no compensa el costo de descarga.
- 5) No se pueden establecer sistemas de racionalización y mecanización de las descargas, a la altura de puertos de igual importancia extranjeros, que no sólo abaratarían el producto, sino que también harían menos duro el trabajo.

#### LA MECANIZACION DE LAS DESCARGAS

La mecanización de las descargas de pescado, constituye un ambicioso proyecto acariciado desde hace ya varios años, durante cuyo transcurso no se ha cesado de estudiar, informarse y solicitar proyectos encaminados a dicho fin. En este empeño se ha girado una visita a los puertos ingleses, en donde existe la descarga mecanizada, en algunos de ellos invitando a los cualificados técnicos redactores de los proyectos.

Los beneficios de una mecanización de este tipo son incuestionables, y redundan en una variada gama de aspectos positivos; así pues:

- a) Se regularizaría el sistema de descarga de cada -

buque; con lo cual, al poder preverse anticipadamente y con certeza su duración, se podría elaborar un calendario que, anotando los días de espera, podría influir en el abaratamiento de costos portuarios para cada buque y la dedicación de estos durante los períodos de inactividad a las distintas operaciones de mantenimiento, reparaciones, abastecimientos, etc..., con precisión de fechas y subsiguiente minoración de costos en muchas ocasiones.

- b) Esta regularización conllevaría, asimismo, una mayor normalización del ritmo de las operaciones -- subsiguientes de transporte y almacenamiento frigorífico que, por cuanto repercutiría en un mejor trato del pescado descargado, entrañaría un mejor trato al destinatario del producto: el consumidor.
- c) La disminución considerable de la actividad normal de los operarios, traería consigo un notable aumento del bienestar en la prestación del trabajo, con un consiguiente decrecimiento en el riesgo latente de accidentes y enfermedades profesionales.
- d) Esta racionalización y adaptación a la técnica de los tiempos que vivimos tiene, inevitablemente, - que operar un abaratamiento para la propia descarga a largo plazo, ya que, indudablemente, los estudios, proyectos, construcción e instalación de los elementos de mecanización tienen un alto costo, cuya compensación ha de conseguirse no sólo - con los beneficios señalados en los tres apartados anteriores, sino también en algo más tangible para la empresa concesionaria.

Pero, para que este proyecto pueda convertirse en -- realidad, habrá que conseguir alcanzar unos condicionan--

tes muy elementales. Tales son: los de que se pueda producir una reducción en las plantillas mínimas de operarios, como elemento abaratador de costos y como garantía de que la disminución de riesgos sea cierta al impedir personal ocioso, por falta de labor real y que, por inatento a las operaciones, esté expuesto a negligentes accidentes en la zona de operaciones.

Por otro lado, y, dado que la costosa maquinaria para las operaciones de descarga requieren un exquisito cuidado y manejo, el personal que las atienda ha de ser de entera confianza de la empresa y, por tanto, de libre elección, y ha de ser preparado concienzudamente para alcanzar un grado óptimo de reeducación profesional, cuya función asumiría la propia empresa, puesto que también asume los riesgos y costos de los posibles fallos.

Por último, además es preciso que esta relación de confianza mutua, empresa-operario, se articule y descansa en una relación contractual de trabajo directa y nítida, de tal forma que si la voluble y maleable condición humana frustra aquella confianza individualmente otorgada en el momento de la contratación, pueda ser sustituida la persona para salvaguardar aquellos beneficios que se trataban de conseguir.

Evidentemente que la mecanización de la descarga exigiría, de alguna forma, si no una concesión de muelle o instalación portuaria, sí, cuando menos, un acotamiento susceptible de vigilancia eficaz para salvaguardar la conservación de los costosos elementos mecánicos.

Pero, evidentemente, en la pesca fresca hay dos elementos beneficiosos de la mecanización que se potencian, cuales son: el abaratamiento de costos y la conservación del pescado.

Los costos actuales de las descargas de pescado son

tan elevados que constituyen uno de los elementos más importantes en el costo total de la actividad. Como apuntábamos en la introducción, el costo/kilo de pescado fresco descargado oscila entre las 10 y 30 pesetas, impidiendo, de hecho, la captura de especies de bajo precio en el mercado. Esto conlleva, de alguna manera, una selectividad en las especies y, por consecuencia, un factible desajuste en las mismas.

Las condiciones actuales de la pesca en España obligan a encarar el futuro con un especial énfasis en la competitividad, de cara al movimiento exportación-importación de pescado y, sobre todo, de cara a una posible integración en el Mercado Común.

De otro lado, la función empresarial extractiva de la pesca tiene asumido su justo rol en la Sociedad, de tal forma que no sólo entiende que ha de lograr un rendimiento óptimo que garantice su propia continuidad, sino que esta continuidad es un valor inestimable para el bienestar social, al mantener y crear puestos de trabajo productivos. Por añadidura, existe otro fin social que es menester cuidar, cual es el de extraer un producto alimenticio, muy rico en proteínas, en las mejores condiciones de mercado, para que pueda formar parte, cada vez en mayor medida, de la cesta alimenticia de mayor número de ciudadanos. Obviamente, tales fines hay que buscarlos con un abaratamiento del producto, que se puede lograr con la disminución de los costos superfluos o injustificados en relación a tales fines.

Es obvio que la mecanización de las descargas puede conseguir esos beneficios, siempre que se salven aquellos condicionantes enunciados.

La concentración y especialización de los puertos pesqueros, merced a la actividad de las Organizaciones de Productores, hace que en cada uno de estos, a su vez, se

puedan adoptar soluciones homogéneas y generalmente válidas para la modernización y mecanización de las descargas, con lo que, a su vez, se estaría produciendo una mayor -- agilidad en estas operaciones, un mayor cuidado en la calidad y menor deterioro del producto ofertado, y un abarata-- miento de los costos, porque con los elementos mecáni-- cos de la descarga se haría posible el paso inmediato de la mercancía de las expertas manos del marinero (cuya re-- tribución depende, en gran medida, del valor en venta del pescado y de los beneficios brutos de la campaña pesque-- ra) a las clasificadoras ya en el inicio o prologómenos -- de la comercialización. La actuación de los estibadores -- de la Organización de Trabajos Portuarios sería totalmen-- te innecesaria, por carencia de función, por lo que el -- abaratamiento, ya sólo por este concepto, sería sensible-- mente notorio. Este abaratamiento permitiría la captura -- de especies cuyo bajo costo no soporta estos costos arti-- ficiales tan elevados.

#### 7) PUERTOS PESQUEROS.- ASPECTOS PRACTICOS QUE CONVENDRIA CUIDAR

Conviene detenernos, en este momento, en unas cuan-- tas mejoras concretas y determinadas, cuya mejora o am-- pliación es necesario acometer como primera medida, sobre todo en los puertos pesqueros llamados, por su importante actividad, a ser base de operaciones de una significativa flota pesquera nacional y, posiblemente, extranjera, si -- logramos que sus servicios y la red de comercialización -- posterior sea ágil, eficaz y competitiva. Nos estamos re-- firiendo a puertos en los que, muy posiblemente, se asen-- tarían Organizaciones de Productores de importancia.

No pretendemos aquí hacer un listado exhaustivo de -- necesidades, ni siquiera presentar un baremo de importan-- cia. Sí queremos señalar algunos "puntos negros" o caren-- cias en los puertos:

### SERVICIO DE VIGILANCIA Y SEGURIDAD

Los puertos son un bien de dominio público, bajo --- la competencia de un organismo público. Estas zonas costeras suelen estar limitadas o cerradas. Suelen también los organismos que las administran, contar con un número, normalmente suficiente, de funcionarios y empleados. Entre - las competencias y funciones asignadas a estos órganos, - tanto en la legislación general portuaria como en los reglamentos particulares, son los servicios de vigilancia y policía.

Es cabal pensar que en las tarifas portuarias se está abonando una parte alícuota de todos los servicios que el puerto presta, y para el mantenimiento de las propias instalaciones y personal. Por tanto, es evidente que se - abona una prestación o tarifa para gozar de una seguridad en una zona pública, normalmente acotada y cerrada, y cuyos accesos son, por tanto, fáciles de vigilar. Se hace - más patente esta conclusión, si tenemos en cuenta que las Juntas de muchos puertos suelen tener acumuladas unas reservas elevadas, que no se justifican si algún o algunos servicios están deficientemente prestados.

No obstante lo anterior, el nivel de delitos contra la propiedad e, incluso, contra la seguridad de las personas, se viene observando que aumenta en las zonas portuarias.

### MUELLES Y LINEAS DE ATRAQUE

Como ya dejamos apuntado en otro lugar de este trabajo, los puertos pesqueros, en razón de la actividad que - en ellos se desarrolla, tienen una mayor necesidad de instalaciones porque en ellos no se realizan tan sólo operaciones de descarga, sino también pequeñas reparaciones, - clasificación y manipulado de la pesca, inicio de la commercialización, transporte, almacén de pertrechos y vitua

llas, carga de éstas y de los aparejos, etc...

Hay que dotar de elementos precisos para todo ello en una cuantía que es difícil determinar, dada la variedad de puertos y sus distintas carencias y necesidades.

#### INSTALACIONES PARA SERVICIOS Y ALMACENES Y CHABOLAS PARA LAS EMPRESAS ARMADORAS

El desarrollo actual de la actividad pesquera, requiere de estar dotado de instalaciones de servicios muy dispares, cuya cercanía o inmediatez al área en donde se desencadena todo el tráfico pesquero es vital, tanto para la mejora de la gestión empresarial como para la reducción de los costos que dicha explotación industrial entraña.

La atención al profesional de la mar, cuyo tiempo desembarcado es humano y preciso facilitar sea dedicado a su descanso y familia, impone también la cercanía del buque respecto de los servicios de la empresa.

Este tipo de instalaciones de servicios generales son casi desconocidas y exiguas en nuestros puertos, y los almacenes o chabolas escasos, anticuados y raquíticos, dado el gran volumen que adquieren los aparejos y utensilios de los pesqueros.

#### TARIFAS PORTUARIAS

Las tarifas portuarias vigentes se inspiran en la Ley de 27 de enero de 1.966, sobre Régimen Financiero de los Puertos, que fundamenta la necesidad de recaudación de fondos para los organismos portuarios, para cubrir los gastos de su explotación, concesión, depreciación de las instalaciones, así como en base también a un rendimiento razonable de los mismos.

Pensamos, tal vez, que dicha Ley pueda resultar anacrónica, por cuanto en la fecha de su promulgación -año - 1.966- no se podía contemplar la realidad pesquera actual, puesto que, incluso, prácticamente no existía, por citar un ejemplo, la pesca congelada.

Entendemos, consiguientemente, que dicha Ley ha soslayado contemplar la realidad de la pesca como lo que es; una industria extractiva con procesamiento a bordo de las embarcaciones y, por tanto, no se le puede dar el mismo tratamiento que al simple tráfico mercante o de cabotaje. A título de ejemplo, podemos citar la tarifa G-1, en la que, curiosamente, se asimila a la flota pesquera con la navegación exterior e, incluso, no se contemplan ciertas excepciones de trato preferencial, como se dan a la flota de cabotaje.

Exigimos una estructuración a fondo de las tarifas aplicables a la pesca, que contemplen a la actividad como una industria extractiva y no como un simple y mero tráfico portuario. Así, pudiera ser interesante el estudio, como inicialmente se preveía en la Ley, de una tarifa específica para la pesca que la exima de las demás.

Queremos destacar también el elevado costo de tarifas por servicios auxiliares, que presta la Junta del Puerto. Citaremos como ejemplo, el suministro de energía eléctrica, por el que se nos liquida un coste del kilovatio muy superior a los facturados directamente por la compañía eléctrica; igual sucede con los suministros de aguas, alquileres de grúas, maquinillas y otro material auxiliar, cuyo elevado coste incide en gran manera sobre las explotaciones pesqueras.

8) LA MEJORA DE LA COMERCIALIZACION DESDE ORIGEN:  
ECONOMIA PARA LAS EMPRESAS Y PARA EL CONSUMIDOR

Actualmente, el consumo de pescado en España se está

considerando como un artículo de lujo, cuando, en realidad, no debería ser así. Al ama de casa se la está orientando hacia el consumo de unas determinadas especies, normalmente de elevado valor, prescindiendo de otras, quizá tan ricas en proteínas, pero cuyo margen comercial, por los canales actuales, impide sean ofrecidas al ama de casa.

Sería muy interesante que la Administración se diera cuenta de ello y tratara de ayudar a que las propias empresas pesqueras crearan sus propios canales de comercialización a través de las Organizaciones de Productores, potenciando la creación de puestos de venta reguladores en todas las plazas, procurando que las especies a que antes nos referíamos, eminentemente populares, lleguen al ama de casa en mayor cantidad y calidad que las que hoy aparecen en los mercados.

Con la comercialización directa existe la posibilidad de acercarle al ama de casa los pescados que la misma demande a precios mucho más asequibles, evitando con ello el encarecimiento ficticio, o lo que es igual, que el precio del pescado se duplique o triplique desde que éste es vendido en primera venta, hasta que llega al ama de casa.

El inmediato paso es modernizar (adecentar y asear) las Lonjas Pesqueras, puestas en manos o explotadas por el propio Puerto (en el esquema que se va a trazar), o llevadas por las propias Organizaciones de Productores, como un servicio más a sus miembros, como una garantía para su propio funcionamiento comercializador y fiscalizador y "de retirada". En este último planteamiento, se podría entender el funcionamiento de las Lonjas como un servicio más a sus miembros, con un costo o tarifa de utilización englobable ya en la propia cuota a satisfacer a la Organización de Productores por sus miembros y, por tanto,

dentro de sus presupuestos anuales de funcionamiento. (Es to es un abaratamiento sustancioso también respecto al actual 1% sobre el valor de venta en Lonja, que se abona a los actuales concesionarios de las Lonjas).

Como quiera que la comercialización directa de la -- pesca del armador al consumidor está actualmente permiti- da (si no lo estuviera, habría que hacerlo), al poder --- ejercer las Organizaciones de Productores la función co-- mercializadora de los productos de sus miembros, se po--- dría acometer una importante labor de reducción de cana-- les o escalas de comercialización, mediante un sistema -- adecuado de transporte en arrendamiento o propiedad y --- puestos de venta mayoristas e, incluso, minoristas en lu- gares distintos y distantes de nuestra geografía, con lo que, de nuevo, la calidad y rapidez en el abastecimiento aumentarían, se produciría un abaratamiento del producto al consumidor y un posible mayor beneficio al industrial. Por tanto, es necesario que las Lonjas Pesqueras las de-- tenten las Organizaciones de Productores, manteniendo la posibilidad de su venta directa como mayorista y al públi- co, por parte de los propios armadores, comercializando - las Organizaciones de Productores.

#### 9) RECAPITULACION

Es incuestionable que en España se han de crear las Organizaciones de Productores de la Pesca, tanto sea de - cara al ingreso en la Comunidad Económica Europea como si este ingreso no se produce, para alcanzar un nivel de com- petitividad comercial del sector, similar al de otros paí- ses, en un área que, desde el punto de vista industrial, somos punteros.

Para esta tarea, hemos de huir de tentaciones innova- doras y precipitadas, cuyo fruto más probable sería la -- acumulación de errores; sino, por el contrario, adoptar -

la organización, naturaleza, estructura, etc... de estas Organizaciones tal como, con éxito, vienen funcionando en los países comunitarios.

Al hilo de estas afirmaciones, que ya razonamos, entendemos que sobradamente en nuestro anterior Documento de Trabajo sobre este tema, seguimos manteniendo lo que decíamos en aquel trabajo, en el sentido de que hay que elaborar la norma jurídica habilitante para su creación.

Tal norma, entendemos que ha de abrir un amplio cauce de libertad, para que la importante función comunitaria que van a desempeñar las Organizaciones de Productores sea emprendida por todos aquéllos que, con suficiente potencia, representación, ímpetu y condiciones, estén dispuestos a desarrollarla sin exclusividad, y sin exclusiones tampoco para los individuos que pretenden asociarse a ellas. Sin configurarse como un monopolio. Sin revestirla de carácter orgánico administrativo o público, detentador de un servicio público en exclusiva.

Por el contrario, la forma es la usada en los países comunitarios, inscribiéndolas en la esfera de las personas jurídicas de carácter privado. Para ello, lo más adecuado, nos parece que sería la posibilidad de una libre constitución de éstas "a novo", o bien incluso la transformación de determinadas personas jurídicas ya existentes, con experiencia, potencia y representación consolidadas en este nuevo tipo de entidades (Organizaciones de Productores), o bien incluso la posibilidad de que estas personas jurídicas, ya en funcionamiento en el sector pesquero (Cooperativas, Asociaciones), asuman esta función y finalidad con las transformaciones estatutarias y demás que sean precisas. Se pueden ofrecer también todas estas alternativas. También se podría ofrecer una última alternativa, tendente a que las Cofradías de Pescadores pudieran concurrir a esta tarea, transformándose en Organizaciones de Productores, perdiendo, lógicamente, su condi--

ción pública para entrar en el juego de la lucha de la -- libre competencia.

Nos queda, por tanto, únicamente apuntar, a modo de recordatorio, los puntos concluyentes que se desprenden - de este trabajo:

- a) Es urgente la creación de las Organizaciones de Productores de la Pesca, con la configuración --- privada que tienen en los países de la Comunidad Económica Europea. A tal fin, se hace preciso la norma habilitante para su creación y reconocimiento. Lo más lógico es que dicho papel lo asuman -- las Cooperativas o las Asociaciones de Armadores, aunque podría admitirse que, en aquellos puertos en donde éstas no existiesen, lo hagan las Cofradías de Pescadores perdiendo su "status" público y modificando, consecuentemente, sus Estatutos.
- b) Es vital que estas Organizaciones de Productores detenten y rijan las Lonjas de venta de pescado - en el puerto, pudiendo así cumplir su misión comercializadora y favoreciendo la creación de canales directos y simplificados de todo el proceso comercializador, abaratando los costos de la industria pesquera, de la escala comercializadora y del producto respecto al consumidor. Paralelamente, se aseguraría una mayor calidad de este producto alimenticio.

En íntima conexión con ello, es imprescindible la revisión de las concesiones de las Lonjas actualmente vigentes y la no renovación de éstas, hasta que entren en acción las Organizaciones de Productores y se operen las necesarias transformaciones consecuentes en las estructuras de los --- puertos.

- c) Es importante una transformación de los órganos de gestión y administración de los puertos, separando los pesqueros y dotándoles de un régimen de autonomía rápido y eficaz, que sea capaz de atender la diferenciada y compleja gama de servicios que la industria pesquera necesita a un costo razonable.

La propia habitualidad y continuidad de la actividad portuaria que requieren los buques pesqueros, aglutinados y servidos por sus Organizaciones de Productores, Cooperativas y Asociaciones, hace que sus necesidades sean permanentes y que las soluciones a éstas sean suficientes en el marco de su propia actuación privada. Además, las propias transformaciones tecnológicas de los buques y de mecanización en las descargas y suministros, indica claramente que la variopinta, esporádica y poco especializada actividad del tráfico mercante, puede aconsejar el mantenimiento de estructuras y servicios como los actuales, mientras que en la pesquera haya que operar con criterios bien distintos.

Estos órganos han de ser capaces de mejorar y ampliar las instalaciones y servicios portuarios, logrando que nuestros puertos sean competitivos en el mercado europeo, atrayendo un importante número de pesqueros para que aquí sienten sus bases y se integren en nuestras Organizaciones de Productores.

- d) Es incuestionable y sabido que la estructura y régimen de las descargas portuarias ha de transformarse, devolviendo sus justas competencias y atribuciones a las empresas, eliminando condicionantes de hombres y costos inflados y desproporcionados a la necesidad y servicio, y con la suficien-

te flexibilidad para abordar una modernización y mecanización, que redundará en la mejora de la calidad del producto, en la reducción de costos, en el equilibrio de capturas de una gama más amplia de especies, al poder capturar también las de bajo precio para el consumidor.

Consecuencia de ello parece incuestionable - que, en las descargas de buques pesqueros, no tenga que intervenir la Organización de Trabajos Portuarios ni los estibadores de ella dependientes, por que las empresas pesqueras por sí, a través de -- sus Organizaciones, son autosuficientes para abordar estas tareas con su propio personal, a diferencia del tráfico mercante que tiene un carácter esporádico, no fijo en un puerto determinado, --- mientras que en el pesquero las empresas permanecen en el mismo durante años.

- e) Por último, dejar constancia que las tarifas portuarias están establecidas con un criterio de generalidad que perjudican a la industria pesquera, por lo que se debe proceder a una adecuación de las tarifas portuarias a este tipo de industria, considerando su interés nacional, la procedencia de no encarecer inútilmente la explotación en origen y la necesidad de ofrecer unos puertos atractivos en el concierto del mercado europeo.

Las tarifas portuarias para el tráfico pesquero -en el contexto e hipótesis que sostenemos como ideal en este trabajo- habrían de ser unificadas y distintas a las vigentes, englobando en una sola todos los servicios que necesariamente - el buque pesquero utiliza en el puerto, reduciendo las tarifas de servicios especiales para los - que tienen uso esporádico y tendiendo a la proporcionalidad de la prestación con su costo y al man

tenimiento y mejora de las instalaciones para su propio servicio.

Vigo, mayo de 1.984

ANEXO 1)

- LEGISLACION SOBRE JUNTAS DE PUERTOS
- PUERTOS EN REGIMEN DE AUTONOMIA
- COMISION ADMINISTRATIVA DE GRUPOS DE PUERTOS

## C) Administración Institucional

### § 26. JUNTAS DE PUERTOS Y ESTATUTO DE AUTONOMIA (1)

Ley 27/1968, de 20 de junio

(«BOE» núm. 149, de 21 de junio de 1968)

#### TITULO PRELIMINAR

##### De la administración de los puertos

1. La Administración de los puertos de interés general y de refugio a los que no se aplique

(1) Como señala su preámbulo, la presente Ley responde al propósito de adecuar la estructura, funcionamiento y competencia de los Organismos encargados de la administración de los puertos españoles a la Ley 1/1968 de 26 de diciembre («BOE» núm. 25, de 29 de enero) que estableció el régimen financiero de los puertos (g 13), de 1911 y el Decreto de 29 de enero de 1952.

Su título I fue desarrollado por el Decreto 1350/1970, de 9 de abril («BOE» núm. 118, de 13 de mayo; corrección de errores en «BOE» núm. 141, de 13 de junio), que aprobó su Reglamento de ejecución. El anterior Reglamento, aprobado por Decreto de 19 de enero de 1928 («Gaceta» núm. 21, de 21 de enero), modificado por los Decretos de 14 de junio de 1952 («BOE» núm. 177, de 25 de junio) y 1129/1953, de 9 de mayo («BOE» núm. 123, de 26 de mayo) no ha sido derogado expresamente ni por la Ley que anotamos ni por su Reglamento citado, aunque creemos hay que considerarlo sin vigencia, al no figurar entre las normas subsidiarias del nuevo Reglamento para las materias del previstas en el mismo y no poder tampoco aplicarse al título II de la Ley al no regular tampoco el moderno Estatuto de autonomía reservado para determinados puertos de elevado tráfico anual.

(2) La Orden de 12 de abril de 1960 («BOE» núm. 106, de 3 de mayo) dictó normas sobre adaptación de las disposiciones que regulan las Juntas de Puertos a la Ley de Entidades Estatales Autónomas, de 26 de diciembre de 1954 («BOE» núm.

refugio de la Nación podrá llevarse a efecto en régimen de Organismo autónomo (2) o de Estatuto de autonomía.

2. Los puertos de interés general y de refugio a los que no se aplique

mero 311 de 29 de diciembre; corrección de errores en «BOE» núm. 4, de 5 de enero de 1959. Como Organismo autónomo, las Juntas de Puerto aparecen clasificadas en el grupo B), dependientes del Ministerio de Obras Públicas ( hoy Obras Públicas y Urbanismo) por el Decreto 1349/1962 de 14 de junio («BOE» núm. 146, de 19 de junio; corrección de errores en «BOE» núm. 169, de 16 de julio), modificado por los Decretos 2149/1967, de 19 de agosto («BOE» núm. 223, de 25 de septiembre) y 2764/1967, de 27 de noviembre («BOE» núm. 284, de 28 de noviembre).

Dado que el artículo 7.º de la presente Ley determina las competencias específicas de las Juntas de Puertos, señalaremos en notas a sus apartados el régimen general que les afecta por su condición de Organismo autónomo.

Tengáanse en cuenta también, como normas subsidiarias en el régimen jurídico de las Juntas de Obras, además de las señaladas en la disposición final primera del Reglamento de 9 de abril de 1970 (g 27) la Ley de Puertos de 19 de enero de 1928 (g 10) y su Reglamento, aprobado por Decreto de 19 de enero de 1928 (g 11). Como es sabido, existe cierta polémica sobre si la vigente Ley de Puertos es la de 7 de mayo de 1960 o la citada de 19 de enero de 1928.

En nuestra opinión, los argumentos favorables a la vigencia de esta última se han visto fortalecidos al hacer expresa referencia a la misma el artículo 47 del Real Decreto 2063/1979, de 3 de agosto (g 22), por el que se estructura el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, que, al enu-

alguno de los regimenes del número anterior serán administrados por la actual Comisión Administrativa de Grupos de Puertos (1).

2. 1. Los puertos particulares se regirán por su propia concesión y los de interés local serán administrados por la Corporación a que pertenecan (2).
2. Cuando el Estado financie parte de las obras de un puerto de interés local intervendrá su administración en la forma que reglamentariamente se determine (3).

### TITULO PRIMERO

#### De los puertos en régimen de Organismos autónomos

##### CAPITULO PRIMERO

###### Naturaleza y estructura

3. 1. Los puertos en régimen de Organismos autónomos tendrán per-

tenar las distintas competencias de la nueva Dirección General de Puertos y Costas, señala lo siguiente: "todo ello dentro de las competencias establecidas en las Leyes de Puertos y de Costas de 18 de enero de 1928 y 28 de abril de 1968, respectivamente, y demás disposiciones vigentes en la materia".

(1) Véase el Real Decreto 1958/1978, de 26 de junio (-BOE- núm. 196, de 17 de agosto), que reproduce en el § 28. Puertos (§ 10) sobre obras construidas por particulares en los puertos; la Ley 55/1976, de 28 de abril (§ 16), sobre puertos deportivos; y el Decreto 1018/1968, de 11 de mayo (-BOE- núm. 128, de 25 de mayo), sobre servicios de prácticas en puertos y atracaderos particulares.

(2) Téngase en cuenta la clasificación general de los puertos españoles contenida en el Decreto 1730/1961, de 6 de septiembre (§ 12), especialmente su artículo 4.º, que establece, por exclusión de las listas de puertos de interés general y de refugio (art. 1.º), de interés general (art. 2.º) y de refugio local (art. 3.º) los considerados de carácter local, especificando, al tiempo, el sistema de elección de obras y proyectos de su construcción en los mismos.

(3) Véase el artículo 2.º de la Ley de Puertos Estatales Autónomas, de 26 de diciembre de 1958 (-BOE- núm. 311, de 13 de enero de 1959), y el artículo 4.º del Decreto 1598/1977, de 26 de julio (-BOE- núm. 159, de 5 de julio). De conformidad con el artículo 67.º del Real Decreto 2083/1976, de 3 de agosto (§ 22), sobre normas

sionalidad jurídica y patrimonio propios, independientes de los del Estado (4).

2. Se les encomienda expresamente en el sistema de descentralización la organización, gestión y administración del puerto respectivo; la planificación, proyecto, ejecución y conservación de sus obras e instalaciones; la ordenación de la zona portuaria y sus futuras ampliaciones y enlace de los transportes marítimos y terrestres a través del propio puerto.

También corresponderá a dichos Organismos la dirección, organización y gestión de los servicios afectos al puerto, así como su régimen de policía, de circulación en los muelles y en su zona de servicio; el establecimiento de los servicios complementarios y especiales del puerto y, en general, todo lo necesario para facilitar el tráfico marítimo portuario y conseguir la rentabilidad y productividad de la explotación del puerto (5).

3. Los repetidos Organismos autónomos estarán adscritos al Ministerio de Obras Públicas (6), y les será de

En materia de policía gubernativa, téngase en cuenta los artículos 2.º y 3.º del Real Decreto 1316/1977, de 2 de junio (-BOE- núm. 141, de 14 de julio) que asigna a la Guardia Civil, con carácter exclusivo, la vigilancia de puertos, costas y fronteras y vías de comunicación (artículo 2.º) y a la Policía gubernativa las funciones de control de entrada y salida de puertos y aeropuertos nacionales de nacionales y extranjeros (art. 3.º). Véase, asimismo, la Orden de 16 de febrero de 1978 (-BOE- núm. 47, de 24 de febrero) que lo desarrolla. Téngase también en cuenta los apartados e) y d) del artículo 4.º de la Ley 55/1976, de 4 de diciembre (-BOE- núm. 293, de 8 de diciembre), que confirman las anteriores atribuciones a favor del Cuerpo General de Policía y Guardia Civil.

En materia de Aduanas, véanse los artículos 33.º a 40.º de la Ordenanza de Aduanas, aprobadas por Decreto de 17 de octubre de 1947 (§ 38), que regulan el servicio de vigilancia, y el Decreto 2082/1974, de 4 de julio (-BOE- núm. 173, de 20 de julio) y la Orden de 10 de abril de 1975 (-BOE- núm. 97, de 23 de abril) que regulan el funcionamiento y competencia de la Inspección de Aduanas.

(6) Hoy Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, de acuerdo con la reorganización ministerial efectuada por el Real Decreto 1598/1977, de 26 de julio (-BOE- núm. 159, de 5 de julio). De conformidad con el artículo 67.º del Real Decreto 2083/1976, de 3 de agosto (§ 22), sobre normas

a que se refiere el apartado anterior, el Gobierno, a propuesta del Ministro de Obras Públicas, podrá encomendar su administración a la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos (3).

6. La denominación de estos Organismos se hará agregando a la expresión genérica "Junta del Puerto" el nombre específico del que administran (4).

caso la facultad a que se refiere el artículo siguiente.

Art. 2.º El Gobierno, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, podrá encomendar a la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos la administración de aquellos puertos, que estuviesen regidos por Juntas de Puertos y no alcanzan, simultáneamente, y con referencia a la fecha en que se haga aplicación de esta facultad, los niveles señalados en el artículo anterior.

Art. 3.º El Ministro de Obras Públicas y Urbanismo podrá proponer al Gobierno la modificación de los niveles señalados en el artículo 1.º, cuando varíen las circunstancias que han servido de base para su fijación.

Art. 4.º Por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo se reorganizará la distribución de aquellos Grupos de Puertos en los que sea necesario integrar a los puertos que, en virtud de la aplicación del presente Real Decreto, dejan de estar a cargo de las actuales Juntas de Puertos.

Art. 5.º El presente Real Decreto entrará en vigor el día de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado".

Véase el artículo primero del Reglamento de este Real Decreto (§ 27).

- (3) Véase el artículo 2.º del Reglamento de esta Ley (§ 27).

Respecto de las Comisiones Administrativas de Grupos de Puertos, véase su Decreto reguador de 28 de junio de 1978 en el § 28.

- (4) Véase el artículo 3.º del Reglamento (§ 27).

Sobre denominaciones y competencia de las Juntas de Puertos, véase el Decreto 3268/1968, de 29 de diciembre (-BOE- núm. 13, de 15 de enero de 1969), así como la Orden de 13 de mayo de 1973 (-BOE- núm. 148, de 19 de junio) que establece la competencia de las Juntas de Puertos, Puerto Autónomo de Huelva y Comisiones Administrativas de Grupos de Puertos, limitándola a sus zonas de servicio, definidas en el artículo 27 de la vigente Ley de Puertos (§ 10). Véase, asimismo, la Orden de 30 de junio de 1977 (-BOE- número 280, de 23 de diciembre) y el Decreto 754/1978, de 14 de abril (-BOE- número 95, de 21 de abril; corrección de errores en -BOE- núm. 147, de 21 de julio) en

aplicación la Ley de Entidades Estatales Autónomas (1).

4. Reglamentariamente, por Decreto y previo informe de la Organización Sindical, se establecerá el nivel de tráfico anual y el económico que un puerto deba alcanzar para que pueda serle de aplicación el régimen establecido en el presente título (2).

5. Cuando el puerto no alcance el nivel de tráfico anual y el económico

orgánicas de dicho Ministerio, las Juntas de Puertos, las Comisiones Administrativas de Grupos de Puertos y los Puertos Autónomos, pasan a relacionarse directamente con el titular del Departamento, a través de la Dirección General de Puertos y Costas, reguadora en el artículo 47 del citado Real Decreto (antes de Puertos y Señales Marítimas).

Téngase también en cuenta el Decreto 3519/1974, de 28 de noviembre (-BOE- número 9, de 10 de enero de 1975) y la Orden de 30 de junio de 1977 (-BOE- núm. 280, de 23 de noviembre) sobre determinación de funciones y estructura de cada una de las Juntas de Obras y Servicios de Puertos.

(1) De 28 de diciembre de 1958 (-BOE- núm. 311, de 28 de diciembre; corrección de errores en -BOE- núm. 4, de 5 de enero de 1959). Téngase en cuenta que la Ley de Contratos del Estado, texto articulado aprobado por Decreto, de 23 de abril de 1965 (-BOE- núm. 97, de 23 de abril; corrección de errores en -BOE- núm. 132, de 3 de junio) derogó sus artículos 41.º a 47.º en lo referente a la contratación de obras, servicios y suministros (disposición final segunda) y la Ley 11/1977, de 4 de enero (-BOE- núm. 7, de 8 de enero), General Presupuestaria, las referentes a la Hacienda Pública (disposición derogatoria).

- (2) Por Real Decreto 2514/1978, de 28 de septiembre (-BOE- núm. 258, de 28 de octubre), ha quedado fijado el nivel de tráfico anual y económico, en aplicación del apartado que anotamos. Su texto dispositivo establece lo siguiente:

Artículo 1.º Los niveles de tráfico anual y económico a que se refiere el apartado 4 del artículo 3 de la Ley 27/1978, de 26 de junio, serán los siguientes:

1. Un movimiento total de mercancías de 225.000 por 1,03 toneladas anuales.
2. Unos ingresos totales de explotación de 80.000.000 por 1,03 pesetas anuales.

A los efectos del cálculo de los valores expresados en los anteriores apartados 1.º y 2.º se entenderá que *n* es el número de años enteros transcurridos desde 1 de enero de 1977 hasta la fecha en que por el Gobierno, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Urbanismo se ejercite, en cada

4. Los puertos en régimen de Organismo autónomo estarán regidos por una Junta constituida de la siguiente forma (1):
- El Presidente.
  - El Vicepresidente.
  - El Comandante de Marina.
  - El Cabildo Insular en las islas Canarias y el Alcalde-Presidente del Ayuntamiento o quienes legalmente les sustituyan.
  - Seis Vocales: Cuatro designados por la Organización Sindical (2), y dos por las Cámaras Oficiales y Entidades profesionales.
  - Dos Vocales designados de entre el personal del puerto (3).
  - El Abogado del Estado.
  - El Administrador de la Aduana.
  - El Director del puerto.
  - El Secretario.

2. En el seno de la Junta se constituirá un Comité Ejecutivo formado

las que se mencionan los distintos nombres de las Juntas de Puertos.

Por Ordenes de 20 de febrero de 1973 (-BOE- num. 74, de 27 de marzo) y 3 de abril de 1973 (-BOE- num. 115, de 14 de mayo) se modificaron los límites de las aguas territoriales de los puertos de La Luz y Las Palmas y Tarragona, respectivamente.

(1) Véase el artículo 5 del Reglamento de 9 de abril de 1970 (8 27).

(2) Los Vocales designados por la Organización Sindical han cesado en sus cargos de conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto 1063/1978, de 4 de abril (-BOE- num. 124, de 24 de mayo), que reproducimos en nota al apartado 3 del siguiente artículo 5. Véase, asimismo, en la misma nota, la Orden de 21 de junio de 1978 (-BOE- num. 188, de 13 de julio) que complementa el citado Real Decreto. Téngase en cuenta que el Decreto 3018/1981, de 24 de noviembre (-BOE- num. 280, de 5 de diciembre) establece que en el puerto de Gijón estarán representados como Vocales, Ferrocarriles de Langreo y Unión de Industrias Siderúrgicas Asturianas.

(3) El Real Decreto 1544/1978, de 2 de junio (-BOE- num. 137, de 3 de julio) que reproducimos en nota al apartado 5 del artículo 5.º del texto que anotamos, establece normas sobre elección de estos Vocales.

(4) Por Real Decreto 1063/1978, de 14 de abril (-BOE- num. 123, de 24 de mayo), dictado en aplicación del Real Decreto, ley 31/1977, de 2 de junio (-BOE- num. 138, de 8 de julio) ha quedado modificado este apartado, al ordenar el cese de los Vocales

por el Presidente, el Vicepresidente, el Comandante de Marina, el Administrador de la Aduana, el Alcalde del Ayuntamiento, tres Vocales designados por la propia Junta, el Director y el Secretario.

5. 1. El Presidente será designado por Decreto a propuesta del Ministro de Obras Públicas, entre personas que ostenten conocimientos financieros o de administración de empresas.
2. El Vicepresidente será propuesto por la Junta, en terna, de entre los Vocales efectivos de la misma y designado por el Ministro de Obras Públicas.

3. Reglamentariamente se determinará para cada Junta, con arreglo a la naturaleza del tráfico del puerto, los sectores que han de ser representados a través de los Vocales designados por la Organización Sindical, Cámaras y Entidades profesionales (4).
4. La designación de los Vocales

designados por la extinguida Organización Sindical y su sustitución por otros representantes de sectores profesionales. Su texto dispositivo es como sigue:

"Artículo 1.º De conformidad con lo establecido en el artículo 1.º del Real Decreto-ley 31/1977, de 2 de junio, y en la disposición adicional segunda de dicha norma legal, cesarán en los órganos rectores de los puertos a que hace referencia el artículo 1.º de la Ley 27/1968, de 20 de junio los cuatro vocales designados por la Organización Sindical."

Art. 2.º La designación de los cuatro vocales a que alude el artículo anterior, que habrá de recaer necesariamente en personas que ejerzan actividades industriales, mercantiles o profesionales que interrelacionen a la explotación del puerto, deberá realizarse a través de los sectores que en cada puerto estén más relacionados pacíficamente con el mismo, tales como transporte marítimo, pesca, agricultura, minería, avituallamiento y otros. Los vocales así designados serán nombrados por el Ministro de Obras Públicas y Urbanismo.

Art. 3.º Se autoriza al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo para dictar las normas precisas en orden a la aplicación del presente Real Decreto.

#### DISPOSICION TRANSITORIA

Los Vocales representantes a que hace referencia el presente Real Decreto cesarán como tales en las fechas en que correspondiera hacerlo a los Vocales sustituidos, procediéndose para las sucesivas renovaciones a favor de lo dispuesto en el Reglamento de ejecución del título primero

número uno del artículo anterior se designarán de acuerdo con las normas de la Organización Sindical uno entre los trabajadores portuarios y otro entre los del personal obrero dependiente de la Junta (1).

el procedimiento de compromisarios o cualquier otro que resulte representativo, designando conjuntamente y comunicando a la Junta las cuatro personas, una por sector o actividad como máximo, representantes en la misma. En caso de no mediar acuerdo, cada sector o actividad seleccionados propondrá a la Junta la persona que estime oportuna para la propia Junta se designen, de entre todas las personas propuestas, las cuatro que, cumpliendo los requisitos exigidos, consista en las más idóneas.

Art. 3.º Una vez ultimado el procedimiento anterior, la Junta remitirá a la Dirección General, junto con los actuarios y practicas, los nombres de las personas designadas para su nombramiento, como Vocales de la propia Junta, por el Ministro de Obras Públicas y Urbanismo.

Art. 4.º Los Vocales, una vez nombrados, deberán tomar posesión en la Junta en el menor plazo posible con objeto de que los Organos rectores puedan cumplir con su misión plenamente constituidos."

(1) Por Real Decreto 1544/1978, de 2 de junio (-BOE- num. 137, de 3 de julio) se establece el sistema de elección de estos Vocales, como sigue:

"Artículo 1.º Los Vocales representativos del personal del puerto, a que se refieren los artículos 5.º de la Ley 27/1968, de 20 de junio, sobre Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía, y 5.º del Reglamento de Ejecución de su título primero serán elegidos uno entre los trabajadores portuarios y otro entre el personal obrero dependiente de la Junta.

Art. 2.º La elección del representante del personal obrero dependiente de la Junta y de la Organización de Trabajos Portuarios se hará por votación secreta de los componentes del Comité de Empresa o Delegados de Personal, quienes elegirán a uno de ellos. En caso de empate, la elección se resolverá a favor del trabajador dependiente de la Junta, con mayor antigüedad, y, en el mismo supuesto, igual, a favor del Estibador con más antigüedad en el Consorcio de la Organización de Trabajos Portuarios.

La Mesa electoral estará formada por el Presidente, que será el trabajador dependiente de la Junta con mayor antigüedad y del Estibador igualmente con más antigüedad en la Organización de Trabajos Portuarios, y dos Vocales que serán los trabajadores que lo sigan en este orden. La elección se realizará en el establecimiento a favor del Estibador con más antigüedad en el Consorcio de la Organización de Trabajos Portuarios.

Art. 3.º Los trabajadores que resulten elegidos tomarán posesión como miembros

del apartado anterior habrá de recaer necesariamente en personas que ejerzan actividades industriales, mercantiles o profesionales que interesen a la explotación del puerto.

5. Los Vocales del apartado f) del

de la Ley 27/1968, de 20 de junio, sobre Juntas de Puertos

#### DISPOSICION FINAL

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

Como complemento del referido Real Decreto, la Orden de 21 de junio de 1978 (-BOE- num. 188, de 13 de julio) dictó las siguientes instrucciones para el nombramiento de los nuevos Vocales:

"Artículo 1.º Las actividades industriales, mercantiles y profesionales que se considerarán más directamente relacionadas con los puertos a efectos de lo previsto en el artículo 2.º del Real Decreto 1063/1978, de 14 de abril, son las siguientes:

- Asociación de Navieros Españoles.
- Federación de Asturianos del Puerto (Exportadores e Importadores).
- Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques.
- Colegio de Agentes de Aduanas y Comisionistas.
- Armadilla de Pescadores.
- Armadores de Buques de Pesca y Exportadores.

- Industria Pesquera.
- Industria de Construcción y Reparación Naval.
- Industria Química.
- Industria Minera.
- Industria Siderometalúrgica.
- Cámaras Agrarias.

La enumeración precedente no excluye la consideración a efectos de lo dispuesto en el artículo siguiente de alguna otra actividad existente que pudiera tener carácter relevante en algún punto determinado.

Art. 2.º Cada Junta, en función de la importancia que las actividades a que se refiere el artículo anterior, tengan en relación con el puerto, seleccionará de entre ellas cuáles son las que en principio deberían estar representadas en su seno, atendiendo al hecho de que la heterogeneidad de los sectores seleccionados constituya el exponente de una representatividad máxima.

Si el número de sectores seleccionados coincidirá con el número de vocales a designar la Junta recabará de cada uno de dichos sectores la designación de la persona que haya de representarlo y que en todo caso cumplirá con los requisitos exigidos en el artículo 2.º del Real Decreto 1063/1978.

Si la Junta seleccionara un número de sectores o actividades superior a cuatro, recabará de cada uno de ellos que, por

6. Los Vocales a que se refieren los apartados e) y f) del número uno del artículo anterior se renovarán por mitad, periódicamente, en los plazos que se fijen reglamentariamente, y, en todo caso, al cesar en el desempeño de las actividades que hubiesen motivado el nombramiento (1).

6. Los miembros de la Junta y su Comité Ejecutivo podrán incurrir en responsabilidad administrativa, que alcanzará a los individuos que hubiesen realizado el acto, adoptado el acuerdo o incurrido en la omisión que la motive (2).

CAPITULO II
Competencias

7. Compete a la Junta la representación y gobierno del Organismo au-

to de las Juntas respectivas una vez que sea firme la elección.
Art. 4.º Se autoriza al Ministro de Obras Públicas y Urbanismo para dictar las normas precisas para la aplicación del presente Real Decreto.

DISPOSICION TRANSITORIA

Los Vocales representantes, a que hace referencia el presente Real Decreto, cesarán como tales en las fechas en que correspondiera hacerlo a los Vocales suscritos, procediéndose para las sucesivas renovaciones a tenor de lo dispuesto en el Reglamento de Elección del título primero de la Ley 27/1968 de 20 de junio, sobre Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía.

DISPOSICION FINAL

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

- (1) Véanse las disposiciones anotadas a los apartados 3 y 5 del presente artículo.
(2) Véanse los artículos 87 a 94 de la Ley de Funcionarios Civiles del Estado, texto articulado de la Ley de Bases, aprobado por Decreto 315/1964, de 7 de febrero.
(3) Véanse los artículos 64 a 73 de la Ley de Entidades Estatales Autónomas, de 28 de diciembre de 1968 (-BOE- num. 311, de 28 de diciembre; corrección de errores (-BOE- num. 4, de 5 de enero de 1969) y los artículos 4 a 6 de la Ley 1/1966, de 28 de enero, de Régimen Financiero de los Puertos Españoles (§ 13).
Téngase muy en cuenta que la Ley 11/1977, de 4 de enero (-BOE- num. 7, de 8 de enero), General Presupuestaria, esta-

tónimo de acuerdo con las siguientes facultades:

- a) Formular los presupuestos y planes financieros, a los efectos previstos en las Leyes de Entidades Estatales Autónomas y de Régimen Financiero de los Puertos Españoles (3).
b) Estudiar y proponer la fijación y revisión de tarifas por servicios para su aprobación, de acuerdo con la Ley de Régimen Financiero de los Puertos Españoles (4).

c) Proponer al Ministro de Obras Públicas el otorgamiento de las concesiones o autorizaciones administrativas, sujetas o no a canon, por la ocupación de superficies de dominio público en las zonas portuarias, por el derecho de utilización de las instalaciones, la prestación de servicios públicos o por el ejercicio de actividad

bloce en su artículo 122, que los Organismos autónomos quedan sometidos al régimen de contabilidad pública prevenido en su título VI (artículos 122 a 139), derogando, en tal sentido, las materias relativas a la Hacienda Pública contenidas en la Ley de Entidades Estatales Autónomas.

En desarrollo de la Ley General Presupuestaria, el Real Decreto 1087/1977, de 1 de abril (-BOE- num. 123, de 24 de mayo) clasificó a las Juntas de Puertos como Organismo autónomo de carácter comercial, industrial, financiero o análogo, a efectos de lo prevenido en el artículo 83 de dicha Ley y la Orden de 16 de julio de 1978 (-BOE- num. 181, de 7 de julio), que dicta las normas provisionales rectoras de la contabilidad de los referidos Organismos autónomos hasta la promulgación del Reglamento de la Ley. Véase, además, la Orden de 6 de diciembre de 1978 (-BOE- num. 297, de 13 de diciembre) por la que se dictan normas provisionales para adaptar la contabilidad de la Administración General del Estado a la Ley General Presupuestaria.

- (4) El artículo 11 de esta Ley, 1/1966, de 28 de enero (§ 13), dispone el sistema para la formulación de las tarifas por servicios generales de puertos. Véase su Orden de desarrollo, de 20 de abril de 1966 (-BOE- num. 93, de 21 de abril) que establece el procedimiento a seguir para la tramitación de dichas tarifas, así como la Orden de 23 de diciembre de 1966 (-BOE- num. 23, de 27 de enero), corrección de errores en -BOE- número 45, de 22 de febrero, derogada en parte por el Decreto 2471/1967, de 19 de octubre (-BOE- num. 271, de 13 de noviembre), que fija las bases para la aplicación así como las cuantías de las nue-

f) Proponer al Ministerio de Obras Públicas la aprobación de los planes de obras, instalaciones y ampliación de las mismas (4).

blicas (hoy de Obras Públicas y Urbanismo) en el Director General de Puertos y Señales Marítimas (hoy de Puertos y Costas) y de éste en los Comités Ejecutivos de las Juntas de Puertos y de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, especialmente su artículo 2.º, modificado por el Real Decreto 1926/1978, de 23 de junio (-BOE- num. 193, de 14 de agosto) que regula las autorizaciones en materia de ocupación de terrenos en la zona de servicios de los puertos. Por Orden de 18 de agosto de 1978 (-BOE- num. 204, de 28 de agosto) se desarrolla este último Real Decreto, dictando normas complementarias en relación con las autorizaciones para la ocupación en exclusiva de terrenos en la zona de servicios de los puertos. Por Orden de 18 de agosto de 1978 (-BOE- num. 204, de 28 de agosto) se desarrolla este último Real Decreto, dictando normas complementarias en relación con las autorizaciones para la ocupación en exclusiva de terrenos en la zona de servicios de los puertos. Por Orden de 18 de agosto de 1978 (-BOE- num. 204, de 28 de agosto) se desarrolla este último Real Decreto, dictando normas complementarias en relación con las autorizaciones para la ocupación en exclusiva de terrenos en la zona de servicios de los puertos.

(2) Téngase en cuenta la Orden de 3 de julio de 1963 (-BOE- num. 165, de 11 de julio), sobre explotación de las Lonjas de pescado, construidas por las Juntas de Obras y Comisiones Administrativas de Puertos.

(3) Esta materia queda sometida en la actualidad a los preceptos de la Ley 11/1977, de 4 de enero (-BOE- num. 7, de 8 de enero), General Presupuestaria, según principio establecido por el artículo 28 de dicha Ley. La emisión de empréstitos por los Organismos autónomos queda, pues, sujeta, al Título IV de la Ley General Presupuestaria, artículos 101 a 105. En el pasado han sido numerosas las disposiciones que han permitido la emisión de empréstitos a las Juntas de Puertos. En cuanto a empréstitos extranjeros para la financiación de los puertos interesa destacar el concertado entre el Estado Español y el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, aprobado por Decreto-ley 4/1973, de 17 de julio (-BOE- num. 171, de 18 de julio) con destino al segundo proyecto de puertos. Su artículo cuarto obliga al Estado español a que los puertos objeto del proyecto alcancen una determinada rentabilidad, de acuerdo con la Ley que anoteamos. El primer préstamo fue aprobado por el Decreto-ley 7/1965, de 23 de septiembre (-BOE- num. 230, de 25 de septiembre) y se destinó a la modernización y equipo de los puertos españoles. Véase la Orden de 4 de diciembre de 1972 (-BOE- num. 288, de 14 de diciembre) que reestructura la Comisión para

des comerciales o industriales en dicha zona (1).

d) Autorizar la inscripción en el censo de la Junta de los consignatarios, agentes y exportadores de pescado (2).

var tarifa G-1, G-3; G-5 y especial por servicios generales en los puertos establecidos en la referida Ley de régimen financiero de los puertos. El Decreto 2069/1972, de 21 de julio (-BOE- num. 182, de 31 de julio), corrección de errores en -BOE- num. 235, de 30 de septiembre) aumentó las tarifas señaladas en la Ley y posteriores Ordenes ministeriales han ido modificando, aclarando y poniendo en vigor las aplazadas, entre las que destacan las siguientes:

-- Orden de 23 de febrero de 1971 (-BOE- num. 53, de 3 de marzo) que determina la entrada en vigor del tercer escalón tarifario

-- Ordenes de 19 de octubre de 1972 (-BOE- num. 260, de 30 de octubre) que aclaran el apartado 6.º de la tarifa G-2 y la tarifa G-3

-- Orden de 17 de julio de 1973 (-BOE- num. 189, de 8 de agosto), sobre aplicación de la regla 17 de la tarifa G-3

-- Orden de 2 de abril de 1974 (-BOE- num. 101, de 13 de abril) sobre aplicación de la tarifa G-1

-- Orden de 9 de diciembre de 1974 (-BOE- num. 298, de 13 de diciembre), que modifica la tarifa G-1

-- Orden de 28 de mayo de 1975 (-BOE- num. 133, de 4 de junio), que re-crea la entrada en vigor de la modificación de la tarifa G-1

-- Orden de 29 de octubre de 1975 (-BOE- num. 271, de 12 de noviembre) que actualiza la aplicación de la tarifa G-3

-- Orden de 4 de mayo de 1978 (-Boletín Oficial del Estado- num. 133, de 3 de junio), sobre tarifa G-1 en los puertos canarios; modificación del Anexo número 2 de la Orden de 23 de diciembre de 1966 y revisión periódica de las tarifas.

-- Orden de 13 de noviembre de 1978 (-BOE- num. 285, de 27 de noviembre; corrección de errores en -BOE- num. 289, de 14 de diciembre) sobre tarifas de contenedores.

-- Orden de 2 de abril de 1977 (-BOE- num. 120, de 20 de mayo) sobre las tarifas G-1 y G-3 en Ceuta y Melilla, y

-- Orden de 20 de mayo de 1977 (-BOE- num. 181, de 7 de julio) sobre aplicación de la tarifa G-3 en Málaga.

- (1) Véase la Ley de Puertos (§ 10) y los artículos 64 a 104 de su Reglamento (§ 11). Véase, asimismo, el Decreto 238/1963, de 7 de febrero (-BOE- num. 40, de 13 de febrero); corrección de errores en -BOE- num. 46, de 22 de febrero) sobre desconcentración de funciones y transferencia de atribuciones del Ministro de Obras Pú-

g) Aprobar, provisionalmente, a reserva de su aprobación definitiva por la superioridad (1), los proyectos de obras e instalaciones (1).

h) Acordar, o, en su caso, proponer de conformidad con la Ley de Contratos del Estado, la realización de obras e inversiones y colaboración de contratos, incluidos en los planes y presupuestos aprobados (2).

i) Aprobar la gestión mensual y las cuentas preteridicas que se establezcan (3).

j) Organizar los servicios y atribuir funciones y deberes a las distin-

el estudio y redacción de las instrucciones para la elaboración de los proyectos de los pliegos de prescripciones técnicas del Ministerio de Obras Públicas (hay Obras Públicas y Urbanismo). Dichas instrucciones no las hemos visto publicadas. Véanse, asimismo, las Ordenes de 8 de marzo de 1972 (-BOE- núm. 77, de 30 de marzo) que aprobó el pliego de cláusulas administrativas generales para la contratación de estudios y servicios técnicos de competencia del citado Ministerio y la de 20 de abril de 1978 (-BOE- núm. 104, de 2 de mayo) que reestructuró su Junta de Compras.

Véase finalmente nota al apartado h) de este artículo.

(1) Véase el Decreto 2022/1962, de 8 de agosto (-BOE- núm. 192, de 11 de agosto) sobre estudio de las proposiciones presentadas en los concursos convocados por las Juntas de Obras de Puerto para adquisición de material.

(2) Véase la Ley de Contratos del Estado, texto articulado aprobado por Decreto 923/1965, de 8 de abril (-BOE- núm. 97, de 23 de abril), corrección de errores en -BOE- núm. 132, de 3 de junio) modificado por Ley 5/1973, de 17 de marzo (-BOE- núm. 69, de 21 de marzo) y su Reglamento, aprobado por Decreto 3410/1973, de 25 de noviembre (-BOE- núm. 311 y 312, de 27 y 28 de diciembre). Véase, especialmente, el Libro IV del Reglamento que dicta normas especiales para la contratación de los Organismos autónomos, desarrollando, al efecto, la disposición final segunda de la Ley.

Véanse, asimismo, las siguientes disposiciones:

- Decreto 3037/1965, de 25 de noviembre (-BOE- núm. 295, de 10 de diciembre), modificado por Decreto 2960/1967, de 7 de diciembre (-BOE- núm. 307, de 25 de diciembre) por los que se regulan los contratos del Estado y sus Organismos autónomos referentes a obras, gestión de servicios o suministros que se realicen en el extranjero.

- Decreto 3034/1970, de 31 de diciembre (-BOE- núm. 40, de 16 de febrero de

las unidades administrativas del organismo, de acuerdo con su Reglamento de régimen interior.

k) Establecer, de conformidad con los Reglamentos de Policía y Régimen del Puerto, aprobados por el Ministerio de Obras Públicas, la distribución de zonas para los diferentes servicios sobre los muelles y resolver las cuestiones que se promuevan por su uso.

l) Reglamentar, de acuerdo con las disposiciones en vigor, el atraque y desatraque, carga y descarga, depósito y transporte de mercancías y la circulación de personas y vehículos (4).

1971) que aprobó el Pliego de Cláusulas Administrativas para la contratación de obras del Estado y el

- Decreto 1005/1974, de 4 de abril (-BOE- núm. 97, de 23 de abril) por el que se regulan los contratos de asistencia técnica a la Administración del Estado y sus Organismos autónomos con empresas consultoras o de servicio.

Tóngase muy en cuenta la Orden de 31 de mayo de 1978 (-BOE- núm. 126, de 8 de junio) sobre desconcentración de funciones y delegación de atribuciones del titular del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo en el Secretario General Técnico y Directores Generales del Departamento en materia de contratos del Estado, con independencia de las concedidas anteriormente por la Orden de 9 de agosto de 1971 (-BOE- núm. 191, de 11 de agosto).

(3) Véanse los artículos 83 a 86 de la Ley 11/1977, de 4 de enero (-BOE- núm. 7, de 8 de enero) General Presupuestaria, sobre presupuestos de los Organismos autónomos.

Véanse, asimismo, los artículos 99 y 100 de dicha Ley sobre intervención de los Organismos autónomos y el artículo tercero del Real Decreto 1124/1978, de 12 de mayo (-BOE- núm. 130, de 1 de junio) que establece la instrucción provisional de los Servicios de Intervención y Control de la Hacienda Pública.

Finalmente, tóngase presente la Orden de 10 de julio de 1978 (-BOE- núm. 203, de 25 de agosto) por la que se dictan normas provisionales reguladoras de la contabilidad de los Organismos autónomos de carácter administrativo.

(4) En materia de atraque y desatraque, tóngase en cuenta la Ley 1/1968, de 28 de enero (8 13), de régimen financiero de los puertos españoles y sus normas de desarrollo, indicadas en nota al apartado b) de este artículo.

Con relación a la carga y descarga, véase el Decreto 1996/1960, de 20 de octubre (-BOE- núm. 255, de 24 de octubre), modificado por el Decreto 2562/1974, de 30 de agosto (-BOE- núm. 222, de 18 de

m) Ejercer las facultades de policía que sean necesarias para el cumplimiento de sus fines, imponer sanciones dentro de los límites establecidos por Decreto dictado a propuesta del Ministro de Obras Públicas y requerir el auxilio de las autoridades jurisdiccionales competentes (1).

n) Liquidar y exigir el importe de los correspondientes cánones y servicios en la forma que reglamentariamente se determine, aplicando, en su caso, el procedimiento y recargos establecidos por el Estatuto de Recu-

septiembre; corrección de errores en -BOE- número 226, de 20 de septiembre) sobre tarifas empresariales máximas de carga y descarga, estiba y desestiba en los puertos, así como el Decreto 964/1964, de 9 de abril (-BOE- núm. 91, de 15 de abril) sobre racionalización de las operaciones de descarga de la pesca.

Finalmente, y en materia de prácticas, véase el Reglamento General, aprobado por Decreto de 4 de julio de 1958 (8 71.1), modificado los Decretos 507/1971, de 11 de febrero (-BOE- núm. 76, de 30 de marzo); corrección de errores en -BOE- número 101, de 28 de abril, y 2183/1974, de 20 de julio (-BOE- núm. 166, de 5 de agosto). Véase también el Decreto 313/1960, de 25 de febrero (-BOE- núm. 59, de 2 de marzo) que convalidó la tasa Sexto de Prácticas, así como el Decreto 1018/1968, de 11 de mayo (-BOE- número 124, de 25 de mayo), sobre servicio de prácticas en los puertos y atracaderos particulares.

(1) Véase el Decreto 2558/1975, de 17 de septiembre (8 13), sobre infracciones administrativas y sanciones aplicables en los puertos.

(2) Sobre las normas reguladoras de las tarifas por los distintos servicios, véanse las notas de los apartados b) y l) del presente artículo.

El Estatuto de Recaudación ha sido derogado por el Reglamento General de Recaudación, aprobado por Decreto 3154/1968, de 14 de noviembre (-BOE- núm. 312, de 14 de noviembre) y el Decreto 3154/1968, de 14 de noviembre (-BOE- núm. 312, de 14 de noviembre), que modificó la ley de 1968 por la Instrucción General de Contabilidad aprobada por Decreto 2260/1969, de 24 de julio (-BOE- núm. 246, de 7 de octubre), corrección de errores en -Bo-

letin Oficial del Estado, núm. 15, de 17 de enero de 1970, y 84, de 20 de abril de 1970 y el Estatuto Orgánico de la Función Recaudadora y del Personal Recaudador, aprobado por Decreto 3265/1969, de 19 de diciembre (-BOE- núm. 312, de 30 de diciembre). Las tres mencionadas disposiciones fueron modificadas por los Decretos 2173/1973, de 17 de agosto (-BOE- núm. 228, de 20 de agosto), 2173/1973, de 17 de agosto (-BOE- núm. 228, de 20 de agosto), 2173/1973, de 17 de agosto (-BOE- núm. 106, de 6 de mayo; corrección de errores en -BOE- núm. 128, de

dación para hacer efectivos los débitos de los deudores a la Hacienda Pública, previa la autorización dispuesta en aquél (2).

o) Proponer las plantillas y necesidades de personal perteneciente a Cuerpos del Estado.

p) Nombrar y separar al personal propio del Organismo, de conformidad con las disposiciones vigentes y al con-

tratado para trabajos o estudios urgentes y determinados dentro de los créditos autorizados para tal fin (3).

27 de mayo) Además, el Reglamento y la Instrucción han sido también modificados por el Real Decreto 1322/1978, de 12 de mayo (-BOE- núm. 148, de 6 de junio) y el Estatuto por los Decretos 3144/1971, de 23 de diciembre (-BOE- núm. 311, de 29 de diciembre); 920/1975, de 3 de abril (-BOE- núm. 106, de 6 de mayo) y Real Decreto 2990/1978, de 7 de diciembre (-Bo-letin Oficial del Estado, núm. 304, de 21 de diciembre; corrección de errores en -BOE- núm. 14, de 18 de enero de 1979). En relación con el apartado que anotamos, véanse los artículos 173 a 178 del Reglamento y las Reglas 112 a 115 de la Instrucción.

(3) Antes de la publicación de la Ley de Entidades Estatales Autónomas, de 26 de diciembre de 1958, a la que deben ajustarse la organización y estructura de las Juntas de Puertos por su carácter de Organismo autónomo, de conformidad con lo dispuesto en el apartado tres del artículo tres de la Ley que anotamos, la norma básica en materia de personal estaba constituida por el Decreto de 25 de mayo) desarrollado por la Orden de 23 de julio de 1953 (-BOE- núm. 127, de 7 de septiembre).

Después de la publicación de dichas Leyes, los funcionarios adscritos a las Juntas de Puertos están sometidos a las disposiciones generales reguladoras del funcionamiento de los Organismos autónomos, de entre las que señalaremos como más importantes las siguientes:

## a) ESTATUTO GENERAL:

- Decreto 2043/1971, de 23 de julio (-Bo-letin Oficial del Estado, núm. 212, de 4 de septiembre) que aprueba el Estatuto del Personal al servicio de los Organismos autónomos.

- Decreto 3181/1973, de 14 de diciembre (-BOE- núm. 302, de 19 de diciembre) que modifica la disposición transitoria b) del Estatuto.

- Decreto 3478/1974, de 20 de diciembre (-BOE- núm. 313, de 31 de diciembre) que modifica el artículo 8 del Estatuto.

- Decreto 3231/1971, de 23 de diciembre (-BOE- núm. 8, de 10 de enero de 1972), que establece las disposiciones derogadas

8 26

q/ Toda relación oficial del puerto con la Administración Central.  
r/ Delegar en el Comité Ejecutivo, facultades que para la mayor agilidad relativas a los funcionarios de determinados Organismos autónomos.

— Orden de 28 de febrero de 1975 (BOE) núm. 57, de 7 de marzo y 17 de enero de 1977 (BOE) núm. 19, de 22 de febrero, de aplicación del Decreto 3476/1974, de 20 de diciembre.  
— Resolución de 27 de septiembre de 1978 (BOE) núm. 242, de 10 de octubre, que aclara las Ordenes anteriores.

## b) REGISTRO DE PERSONAL.

— Orden de 30 de julio de 1973 (BOE) núm. 230, de 23 de septiembre, que lo regula.  
— Orden de 28 de febrero de 1974 (BOE) núm. 62, de 13 de marzo que dicta normas sobre publicación en el "BOE" de actos relativos a los funcionarios de carrera de los Organismos autónomos.

## c) CLASIFICACIÓN DEL PERSONAL.

— Orden de 30 de junio de 1973 (BOE) núm. 184, de 2 de agosto; corrección de errores en "BOE" núm. 222, de 15 de septiembre, y núm. 278, de 21 de noviembre, que clasifica el personal al servicio de los Organismos autónomos, de conformidad con el artículo 7.º del Estatuto.  
— Orden de 4 de octubre de 1973 (BOE) núm. 241, de 8 de octubre, que modifica la Orden anterior.

Entre las numerosas disposiciones dictadas para clasificación de los Organismos autónomos, destacamos a seguido las que hacen referencia a las Juntas de Puertos:  
— Orden de 30 de septiembre de 1975 (BOE) núm. 244, de 30 de septiembre, que determina personal de las Juntas de Puerto de Cartagena, Puerto y Ría de Bilbao y Junta del Puerto de la Luz y Las Palmas.  
— Orden de 5 de diciembre de 1975 (BOE) núm. 298, de 13 de diciembre, que regula el personal de la Administración o Autónoma, sin derogar el Decreto 157/1973, de 1 de febrero, y el Real Decreto 610/1978, de 11 de marzo (BOE) núm. 78, de 1 de abril, sobre reconocimientos, a efectos de trienio de servicios prestados por funcionarios. Hace expresa referencia al Decreto 157/1973, de 1 de febrero, entre otros.

e/ INDEMNIZACIONES POR RAZÓN DEL SERVICIO:  
— Decreto 176/1975, de 30 de enero (BOE) núm. 40, de 15 de febrero; corrección de errores en "BOE" núm. 63, de 14 de marzo, que las regula.  
— Decreto 130/1978, de 9 de enero (BOE) núm. 30, de 4 de febrero, que modifica el Decreto regulador.  
— Orden de 30 de octubre de 1975 (BOE) núm. 271, de 1 de febrero, que

## d) RETRIBUCIONES.

Decreto 157/1973, de 1 de febrero (BOE) núm. 36, de 10 de febrero, que

regula el régimen económico del personal al servicio de los Organismos autónomos.  
— Decreto 3085/1973, de 21 de noviembre (BOE) núm. 294, de 8 de diciembre, sobre asignación de coeficientes a los funcionarios de Organismos autónomos, a efectos del artículo anterior, complementado por la  
— Orden de 25 de marzo de 1974 (BOE) núm. 77, de 30 de marzo, que establece los coeficientes específicos de las distintas escalas de funcionarios.  
— Decreto 2529/1974, de 9 de agosto (BOE) núm. 220, de 13 de septiembre, que fija el sueldo base de los funcionarios de los Organismos autónomos, desarrollado por la  
— Orden de 29 de octubre de 1974 (BOE) núm. 270, de 11 de noviembre, que modifica el Real Decreto 717/1978, de 5 de marzo (BOE) núm. 89, de 13 de abril; corrección de errores en "BOE" núm. 109, de 8 de mayo, sobre asignación de coeficiente al personal señalado en la Orden de 30 de septiembre de 1973 (BOE) núm. 209, de 31 de agosto); asimismo, de 27 de septiembre de 1977.  
— Real Decreto 611/1977, de 8 de febrero (BOE) núm. 87, de 12 de abril; asignación de coeficientes al X Cuerpo Especial de Secretarios Contadores de Puertos.  
— Real Decreto 2724/1977, de 6 de octubre (BOE) núm. 285, de 3 de noviembre; asignación de coeficientes al personal señalado en la Orden de 27 de septiembre de 1977.  
— Real Decreto 1088/1977, de 13 de mayo (BOE) núm. 119, de 19 de mayo) que regula de nuevo el régimen retributivo del personal al servicio de la Administración Institucional o Autónoma, sin derogar el Decreto 157/1973, de 1 de febrero, y el Real Decreto 610/1978, de 11 de marzo (BOE) núm. 78, de 1 de abril, sobre reconocimientos, a efectos de trienio de servicios prestados por funcionarios. Hace expresa referencia al Decreto 157/1973, de 1 de febrero, entre otros.

nada con el cumplimiento de sus fines (1).

8. 1. Compete al Presidente de la Junta:

a) Ostentar su representación, llevando la firma, la superior dirección y el control de todos los servicios del Organismo autónomo.

b) Fijar el orden del día, convocar y presidir las sesiones de la Junta y del Comité Ejecutivo, velando por el cumplimiento de las Leyes, la regularidad de las deliberaciones y decidiendo con su voto de calidad los empates en las votaciones.

c) Velar por el registro y cumplimiento de los acuerdos de la Junta y del Comité.

d) Nombrar la Mesa de Contratación (2).

2. El Vicepresidente sustituirá al Presidente en sus ausencias o enfermedades.

12 de noviembre), anticipos y justificación de indemnizaciones en cuanto a dietas y gastos de viaje.  
— Orden de 15 de enero de 1978 (BOE) núm. 16, de 19 de enero de 1978; uso de vehículos particulares y otros medios especiales de transporte en comisión de servicio.  
— Orden de 30 de septiembre de 1978 (BOE) núm. 245, de 12 de octubre; régimen de indemnización por traslado de residencia y  
— Real Decreto 974/1978, de 14 de abril (BOE) núm. 111, de 10 de mayo) que actualiza los Anexos II y III del Decreto regulador.  
f) INGRESO DE PERSONAL:  
— Decreto 145/1984, de 23 de enero (BOE) núm. 23, de 29 de enero, sobre personal de nuevo ingreso en turno restringido.  
— Orden de 24 de marzo de 1973 (BOE) núm. 81, de 4 de abril, sobre nombramiento de funcionarios interinos al servicio de los Organismos autónomos.  
— Orden de 14 de febrero de 1976 (BOE) núm. 64, de 15 de marzo, sobre pruebas restringidas y selectivas para acceso de los funcionarios de las Juntas de Puerto a escalas de nivel superior.  
g) PLANTILLAS:  
— Orden de 18 de octubre de 1974 (BOE) núm. 257, de 28 de octubre) sobre elabo-

8 26

9. Compete al Director:

a) La dirección técnica del puerto y de su zona de servicio y la explotación del mismo, con sujeción a las normas reglamentarias.

b) Informar las concesiones administrativas y elaborar los estudios y propuestas a la Junta.

c) Velar por el exacto cumplimiento de todo lo relacionado con las tarifas por servicios, concesiones y autorizaciones y de lo dispuesto en los Reglamentos de Policía y Servicios, pudiendo imponer sanciones a sus infractores dentro de los límites que aquéllos le fijan (3).

10. Corresponde al Secretario ejercer las funciones de su cargo en la Junta y Comité Ejecutivo y llevar a cabo la gestión administrativa y contable del puerto (4).

11. Un Interventor delegado de la Intervención General de la Administración del Estado realizará las funciones previstas en la Ley de Entidades Estatales Autónomas (5).

ración, formalización y revisión de plantillas orgánicas de funcionarios de Organismos autónomos.

(1) Véase el artículo 1.º de la Orden de 29 de marzo de 1979 (BOE) núm. 82, de 5 de abril) sobre competencia de las Juntas de Obras para el estudio y aprobación de planes de ordenación de la zona de servicio de los puertos.

(2) Véase el artículo 19.º del Reglamento de 9 de abril de 1970 (8 27).

(3) Véase el artículo 21 del Reglamento (8 27).

(4) Véase el artículo 22 del Reglamento (8 27).

Véase el Decreto 3236/1974, de 25 de octubre (BOE) núm. 283, de 20 de noviembre) que regula la situación administrativa del Cuerpo de Secretarios Contadores de Puertos, y el Real Decreto 2009/1976, de 28 de julio (BOE) núm. 209, de 31 de agosto) que asigna coeficiente retributivo al Cuerpo Especial de Secretarios Contadores de Puertos.

(5) Véanse los artículos 59 a 63 de la Ley de Entidades Estatales Autónomas, de 26 de diciembre de 1958 (BOE) núm. 311, de 29 de diciembre; corrección de errores en "BOE" núm. 4, de 5 de enero de 1959). Consideramos que, en la actualidad, la intervención de las Entidades Estatales Autónomas se rige por el Título III (artículos 92 a 98) de la Ley 11/1977, de 4 de enero (BOE) núm. 7, de 8 de enero), General Presupuestaria, que sustituye a las de la Ley de 28 de diciembre de 1958, citada. Véase, en desarrollo del expre-

CAPITULO III

Del funcionamiento de las Juntas

12. 1. La convocatoria, orden del día, constitución, quórum y régimen de los acuerdos de la Junta y Comité Ejecutivo se regirán por la Ley de Procedimiento Administrativo.

2. La inspección de los Organismos, en cuanto se refiere al cumplimiento de los servicios que tienen a su cargo, corresponde al Ministerio de Obras Públicas (1).

CAPITULO IV

De la hacienda de los Organismos portuarios

13. Constituirá la hacienda de cada Organismo:

- a) Los productos de las tarifas por servicios y de los cánones por concesión administrativa y por autorizaciones de gestión en los puertos.
- b) Las compensaciones obtenidas por la enajenación de activos fijos.
- c) Las dotaciones o subvenciones que se consignen en los Presupuestos Generales del Estado.
- d) Las subvenciones de las Corporaciones locales y demás Entidades públicas.
- e) Los empréstitos que puedan emitir.
- f) Las subvenciones y auxilios de todo orden que puedan recibir.
- g) Los bienes y valores que cons-

sedo Título III, el Real Decreto 1124/1978, de 12 de mayo (-BOE- num. 130, de 1 de junio) por el que, con carácter de instrucción provisional, se desarrollan las normas relativas a los Servicios de Intervención y Control, contenidos en la Ley General Presupuestaria.

Véase el artículo 23 del Reglamento (8 27).  
 (1) Véanse los artículos 24 a 34 del Reglamento (8 27).  
 (2) Véanse los artículos 41 a 48 del Reglamento (8 27).  
 Véanse los artículos 22 a 41 de la Ley General Presupuestaria, 1/1977, de 4 de enero (-BOE- num. 7, de 8 de enero) que derogó las disposiciones correspondientes de la Hacienda Pública de la Ley de Entidades Estatales Autónomas, de 26 de diciembre de 1958, supletorias de este artículo.  
 (3) Véase el artículo 49 del Reglamento (8 27).

tituyen su patrimonio y los productos rentes del mismo.  
 h) Los demás ingresos de derecho público y privado que se autoricen (2).

CAPITULO V

Del personal de los Organismos portuarios

14. Integran el personal al servicio de los Organismos:

- a) El Director, que deberá pertenecer al Cuerpo Especial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- b) El Secretario, que pertenecerá al Cuerpo de Secretarios Contadores.
- c) Los demás funcionarios públicos pertenecientes a Cuerpos o plantillas de Estado.
- d) Los funcionarios de las propias Juntas.
- e) El personal obrero de la Junta (3)

TITULO II

De los puertos en régimen de Estatuto de Autonomía

CAPITULO PRIMERO

Naturaleza y funciones

15. 1. El Gobierno, por Decreto, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas, previo informe de la Organización Sindical (4) y dictamen del

Véanse las normas sobre funcionarios de los Organismos autónomos y demás personal contratado, señaladas en nota al apartado p) del artículo 7.º precedente.

(4) La obligación de este informe es hoy, cuando menos, dudosa, pues la Organización Sindical y el Organismo autónomo Socio Profesional, que asumió su patrimonio y personal, de conformidad con el Decreto-Joy 19/1976, de 8 de octubre (-BOE- num. 258, de 27 de octubre) ha sido reconverido, al único objeto de extinguirlo por varias disposiciones, entre las que destaca el Real Decreto-Joy 31/1977, de 2 de junio (-BOE- num. 136, de 8 de junio), que, además, extinguió la indicación obligatoria, que en su día, con sus cuotas, la Organización Sindical. Dicho Real Decreto-Joy es aplicación directa de la Ley 19/1977, de 1 de abril (-BOE- num. 80, de 4 de abril), reguladora

Consejo de Estado, podrá otorgar Estatuto de Autonomía, de acuerdo con lo que en este título se establece, a los puertos que hayan alcanzado el adecuado nivel administrativo y económico (1). Para conceder a un puerto dicho régimen especial se tendrá en cuenta su situación económica y financiera, la cantidad y variedad de su tráfico o actividad, la previsión de su movimiento anual de mercancías, varias cargadas y descargadas y su volumen de recaudación (2).

2. En todo caso será necesario que el puerto de que se trate reúna simultáneamente los siguientes requisitos mínimos:

a) Que la suma de los productos de las tarifas y la de los cánones por concesión administrativa cubran los gastos de explotación, los de conservación, la depreciación de bienes e instalaciones del puerto y un rendimiento razonable de la inversión neta en activos fijos.

b) Que la previsión de su movimiento anual de mercancías variadas cargadas y descargadas, excluidos combustibles, alcance los cuatro millones de toneladas.

3. Asimismo compete al Gobierno declarar la aplicación del régimen contenido en el título primero de esta Ley a los puertos en régimen de Es-

tatuto de Autonomía cuando transcurridos cuatro años como mínimo en dicho régimen hayan sufrido variación sustancial las circunstancias que motivaron su otorgamiento.

16. 1. Los puertos en régimen de Estatuto de Autonomía son Entidades públicas que sujetan su actividad al derecho privado con la autonomía necesaria para el cumplimiento de sus fines.

2. Gozarán de personalidad jurídica independiente de la del Estado y plena capacidad para el desarrollo de sus fines, pudiendo realizar toda clase de actos de gestión y disposición con las limitaciones establecidas en la presente Ley; no estarán sujetos a las Leyes de Entidades Estatales Autónomas (3), ni a la de Contratos del Estado (4), su gestión en régimen de empresa mercantil se ajustará a las normas de Derecho privado y a los buenos usos mercantiles.

3. La denominación de estas Entidades se hará agregando a la expresión genérica Puerto Autónomo el nombre específico del puerto que administran.

4. Los Puertos Autónomos se regirán por la presente Ley, por su respectivo Estatuto de Autonomía y, como supletorias, por las normas de derecho privado.

enero de 1979) pasa a tener la consideración oficial de Sociedad Estatal de las contempladas en la Ley General Presupuestaria, 1/1977, de 4 de enero (-BOE- número 7, de 8 de enero).

— Barcelona, por Real Decreto 2407/1978, de 25 de agosto (-BOE- num. 242, de 10 de octubre).

— Bilbao, por Real Decreto 2408/1978, de 25 de agosto (-BOE- num. 242, de 10 de octubre).

— Valencia, por Real Decreto 2409/1978, de 25 de agosto (-BOE- num. 242, de 10 de octubre).

(3) De 28 de diciembre de 1958 (-BOF- número 311, de 29 de diciembre; corrección de errores en -BOE- num. 4, de 5 de enero de 1959).

(4) Texto articulado aprobado por Decreto 902/1963, de 8 de abril (-HOE- num. 97, de 23 de abril; corrección de errores en -HOE- num. 132, de 3 de junio) modificado por Ley 5/1973, de 17 de marzo (-BOE- num. 66, de 21 de marzo). Véase nota al apartado h) del precedente artículo 7.

17. 1. Los Puertos Autónomos tendrán a su cargo el proyecto, construcción, conservación y explotación de todas las obras y servicios del puerto, así como la planificación de la zona de servicios y sus futuras ampliaciones.

2. Adoptarán las medidas necesarias para desarrollar en la zona del puerto los enlaces entre los transportes marítimos y terrestres, siguiendo las orientaciones o normas que dicte el Gobierno en materia de coordinación y para abaratar la manipulación y expedición de mercancías.

#### CAPITULO II

##### Estructura orgánica

18. 1. Los Puertos Autónomos estarán regidos por un Consejo de Administración que tendrá a su cargo, con plena responsabilidad ante el Gobierno, su administración, gestión y dirección.

El Consejo, para la mejor realización de sus cometidos, podrá delegar con carácter permanente o accidental en una o más Comisiones delegadas parte de sus facultades, señalando al constituir las cuáles sean éstas.

2. Un Delegado del Gobierno ostentará la representación y autoridad de éste con facultades especiales, incluso resolutivas y ejecutivas delegadas, a las que será aplicable el capítulo IV del título II de la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado (1).

Asumirá también las misiones de vigilancia e información en relación con

el cumplimiento por el Puerto Autónomo de las exigencias de carácter de servicio público de transporte que ha de realizar aquel.

El Delegado del Gobierno tendrá la facultad de veto suspensivo de los acuerdos del Consejo de Administración, sus Comisiones o personas a las que delegue. El veto se levantará si en el plazo de treinta días no fuese confirmado por el Gobierno.

19. 1. El Consejo de Administración estará constituido por:

- El Presidente.
- El Comandante de Marina.
- El Director del Puerto.
- El número de Vocales que se establezca en el respectivo Estatuto de Autonomía.
- El Secretario.

2. El Presidente será designado por Decreto, a propuesta del Ministro de Obras Públicas, entre personas que ostenten conocimientos financieros o de administración de empresas.

3. La designación de los Vocales del apartado d) se llevará a cabo entre representantes de los sectores económicos fundamentales afectados por el tráfico portuario y de los órganos de la Administración directamente relacionados con el puerto. El número de representantes de los órganos de la Administración no podrá exceder de la mitad del total de los Vocales.

4. Los Vocales del apartado d) serán designados en la forma que determine el respectivo Estatuto de Autonomía (2).

b) Se podrán presentar candidatos para la elección aquellos funcionarios cuya candidatura venga avalada por la firma de, al menos, el 10 por 100 del número de electores. Resultará elegido quien obtenga mayor número de votos y, en caso de empate, quien ostente mayor antigüedad.

c) La proclamación de candidatos y la convocatoria de la elección serán realizadas con una antelación suficiente respecto a la fecha de la elección.

d) La Mesa electoral estará formada por el Presidente, que será el funcionario más antiguo, y dos Vocales, que serán el funcionario que le siga en este orden y el más joven, que actuará como Secretario.

2.º a) El representante del personal obrero será elegido por votación secreta, siendo electores no sólo todos los componentes de la plantilla obrera, sino también aquellos funcionarios que hubiesen so-

20. 1. Como órgano consultivo e informativo del Consejo de Administración existirá en cada Puerto Autónomo un Consejo asesor integrado, de una parte, por las autoridades administrativas que de modo directo tengan competencia en las actividades relacionadas con el puerto, y de otra, por los representantes directamente interesados en las actividades portuarias.

2. El Consejo asesor será informado periódicamente sobre la marcha del puerto y el funcionamiento de sus servicios, así como los planes de expansión y mejora. El Consejo de Administración antes de realizar o proponer acerca de los asuntos de su competencia podrá requerir el informe del Consejo asesor.

El Consejo asesor podrá remitir al Consejo de Administración cuantos informes y sugerencias estime convenientes en orden a la mejor explotación y desarrollo del puerto.

3. La designación de los miembros del Consejo asesor y su funcionamiento se regularán en el respectivo Estatuto de Autonomía. Los miembros del Consejo Asesor en ningún caso podrán formar parte del Consejo de Administración.

#### CAPITULO III

##### Competencia de los órganos de gestión

21. Compete al Consejo de Administración:

- Administrar el puerto y ostentar su representación.
- Concertar los contratos que sean necesarios para el cumplimiento de sus fines.
- Disponer de sus bienes y derechos con arreglo a lo establecido en el capítulo V de este título.

luchado su pase a la misma y elegibles los miembros del Comité de Empresa.

b) La convocatoria de la elección será efectuada con antelación suficiente respecto a la fecha de realización de la misma. Resultará elegido quien obtenga mayor número de votos y, en caso de empate, quien ostente mayor antigüedad.

c) La Mesa electoral estará formada por el Presidente, que será el componente de

4. Organizar los servicios del puerto y delimitar las funciones y responsabilidades de los correspondientes órganos y conferir poderes de representación.

5. Dictar las normas de régimen interior en los aspectos técnico y económico.

6. Ostentar, por delegación del Gobierno, las facultades de policía que sean necesarias para el cumplimiento de sus fines.

7. Aprobar económicamente las obras y, en general, las inversiones a realizar incluidas en los programas y planes respectivos.

8. Proponer los planes financieros y los empréstitos que consideren necesarios.

9. Fijar, dentro de los límites a que se refiere el apartado i) del artículo 24, las tarifas de los servicios, así como las ocasionales y especiales que estime necesarias.

10. Otorgar las concesiones y fijar los cánones por ocupación de dominio dentro del recinto portuario con arreglo a la Ley de Régimen Financiero de los Puertos españoles (1).

11. Delegar en el Presidente y Director las facultades que estime pertinentes.

12. Cualquier otra facultad relacionada con el cumplimiento de sus fines, con las limitaciones que las leyes y reglamentos establezcan.

22. 1. El Delegado del Gobierno tendrá acceso a los datos y documentos de la administración y explotación del puerto y podrá asistir con voz pero sin voto a las reuniones del Consejo de Administración y sus Comisiones delegadas.

2. Las funciones del Delegado del Gobierno y sus relaciones con los Ministerios de Obras Públicas y Hacienda se regularán en el Estatuto de Autonomía.

la plantilla obrera, más antiguo, y dos Vocales, que serán el miembro de la misma que actuará como Secretario.

3.º La presente Orden entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado".

(1) De 28 de enero de 1966, núm. 1. Véase su texto en el párrafo 13 de esta obra.

23. Corresponden al Presidente, al Director y al Secretario las facultades establecidas, respectivamente, en los artículos ocho, nueve y 10 de la presente Ley (1).

24. 1. Los acuerdos que dicten los órganos de gobierno de los Puertos Autónomos no tendrán carácter de actos administrativos, y de las pretensiones que en relación con ellos se deduzcan correrá la jurisdicción que en cada caso corresponda, sin necesidad de formular la reclamación previa en la vía gubernativa.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior:

a) Los recursos referentes a la aplicación de las tarifas por servicios habrán de interponerse en la vía económico-administrativa; y

b) Los recursos de los usuarios por razón del servicio no comprendidos en el número anterior se formularán ante el Delegado del Gobierno cuyas resoluciones causarán estado en la vía administrativa y podrán impugnarse ante la jurisdicción contencioso-administrativa.

3. La representación y defensa en juicio de los Puertos Autónomos estará a cargo del Cuerpo de Abogados del Estado.

#### CAPITULO IV

Relaciones de la Administración pública con los puertos en régimen de Estatuto de Autonomía

25. En las relaciones de la Administración Pública con los Puertos Autónomos compete al Gobierno de la Nación:

a) La alta inspección y vigilancia de los puertos.

(1) Véanse los artículos 10 a 22 del Reglamento del Título I de la presente Ley, aprobado por Decreto 1360/1971, de 9 de abril (8 27), que desarrollan los artículos citados.

(2) Hoy de Obras Públicas y Urbanismo, de conformidad con el Real Decreto 1539/1977, de 4 de julio (I-BOE, núm. 159, de 5 de julio), de reestructuración ministerial. Véase el artículo 87 del Real De-

b) La confirmación en su caso del veto suspensivo del Delegado del Gobierno.

c) La política de ordenación y coordinación de los transportes.

d) La adopción de medidas especiales en casos de emergencia.

e) Nombrar y separar al Delegado del Gobierno y al Presidente del Consejo de Administración.

f) Aprobar los planes financieros y los programas generales de obras.

g) Autorizar los empréstitos de los puertos.

h) Examinar y, en su caso, aprobar la Memoria, balance y cuentas de cada ejercicio.

i) Determinar la política de tarifas.

26. Compete al Ministro de Hacienda:

a) Elevar al Gobierno las propuestas que formulen los órganos rectores de los Puertos Autónomos en relación con los planes financieros, empréstitos y rendición de cuentas.

b) Vigilar el efectivo cumplimiento del plan financiero.

c) Ejercer sus competencias en cuanto a los bienes adscritos y respecto a la autorización de las propuestas a que se refiere el artículo 28 de esta Ley.

27. Compete al Ministro de Obras Públicas (2):

a) La inmediata relación entre el Gobierno y los Puertos Autónomos.

b) La propuesta del nombramiento del Delegado del Gobierno y del Presidente del Consejo de Administración.

c) Informar preceptivamente los planes financieros, empréstitos, permuta de bienes y enajenación de los sobrantes.

d) Elevar al Gobierno, previo informe de la Organización Sindical (3),

Decreto 2083/1979, de 3 de agosto (8 22), que determina la dependencia directa de los Puertos Autónomos de Huelva, Barcelona, Bilbao y Valencia del titular del Departamento.

(3) El carácter consultivo de este Organismo ha de considerarse hoy prácticamente sin virtualidad, en razón de las disposiciones indicadas en nota al apartado uno del artículo 15 del texto que anotamos.

29. 1. Constituirá la hacienda de los Puertos Autónomos el conjunto de sus bienes y derechos.

2. El Estado adscribirá a los Puertos Autónomos los bienes necesarios para su funcionamiento.

3. Los puertos no adquirirán la propiedad de los bienes inmuebles que les sean adscritos por el Estado y habrán de utilizarlos para el cumplimiento de los fines determinados en la adscripción bien sea en forma directa, bien por percepción de sus rentas o frutos. Dichos bienes conservarán su naturaleza jurídica originaria.

4. Los bienes inmuebles de propiedad de los puertos cuando dejen de ser necesarios para el cumplimiento de sus fines, se incorporarán al patrimonio del Estado (4).

5. No obstante, el Consejo de Administración podrá proponer al Ministerio de Hacienda la permuta de bienes sobrantes por otros necesarios para el servicio, así como su enajenación, con el fin de aplicar su producto a la mejora de las instalaciones del puerto. Dichas propuestas se ajustarán a lo dispuesto en la Ley del Patrimonio del Estado (4).

6. Los recursos de los Puertos Autónomos serán los enumerados en el artículo 13.

30. Para la efectividad de los créditos procedentes de la explotación, los Puertos Autónomos podrán utilizar el procedimiento de aprmio regulado, por el Estatuto de Recaudación, previa la autorización dispuesta por éste (5).

31. 1. La contabilidad de los Puertos Autónomos se ajustará a las reglas usuales en las Empresas mercantiles (6) y de manera que facilite la determinación analítica del coste de cada uno de sus servicios.

(4) Véase nota al apartado e) del artículo 27 precedente.

(5) Hoy derogado dicho Estatuto por el Reglamento General de Recaudación, aprobado por Decreto 3154/1968, de 14 de noviembre (I-BOE, núms. 312 a 314, de 28 a 31 de diciembre). Véanse sus artículos 173 a 178.

(6) Véase el Título III del Libro I del Código de Comercio (arts. 33 a 49) según la redacción dada al mismo por la Ley 16/1974, de 21 de julio (I-BOE, núm. 176, de 24 de julio).

Véase el artículo 122 de la Ley General Presupuestaria, 11/1977, de 4 de

y de los Ministerios de Hacienda y de Comercio (1), la propuesta sobre política de tarifas.

e) Ejercer las facultades de explotación forzosa que sean precisas para el cumplimiento de los fines de los puertos. El régimen ulterior de los bienes expropiados se acomodará a las disposiciones de la Ley del Patrimonio del Estado (2) en relación con los Organismos autónomos.

f) Coordinar la actuación de todos los Organismos portuarios dependientes del Departamento, dictando las normas técnicas para Obras y servicios de los puertos.

g) Aprobar técnicamente los planes y proyectos a partir del límite mínimo que reglamentariamente se fije.

h) La inspección técnica de las obras y servicios.

i) Nombrar y separar, oído el Consejo de Administración, al Director y al Secretario del puerto entre los funcionarios a que hace respectivamente referencia el artículo 14.

#### CAPITULO V

Régimen financiero de los Puertos Autónomos

28. 1. El régimen financiero de los Puertos Autónomos se ajustará a las disposiciones de la Ley 1/1966, de 28 de enero (3), con las peculiaridades que se determinen en el respectivo Estatuto de autonomía, y a las normas contenidas en el presente capítulo.

2. Su actividad se acomodará a un plan económico y financiero, cuyo contenido y alcance se concretará en el Estatuto de Autonomía, y que deberá estar coordinada con los planes económicos del Estado.

(1) Hoy de Comercio y Turismo, de acuerdo con la reestructuración ministerial llevada a cabo por el Decreto 1558/1977, de 4 de julio (I-BOE, núm. 139, de 5 de julio).

(2) Texto articulado aprobado por Decreto 1022/1964, de 15 de abril (I-BOE, número 98, de 23 de abril), con corrección de errores en (I-BOE, núm. 110, de 7 de mayo). Véase su Reglamento, aprobado por Decreto 1588/1964, de 5 de noviembre (I-BOE, número 276, de 17 de noviembre; corrección de errores en (I-BOE, núm. 8, de 9 de enero de 1965).

(3) Véase en el párrafo 13

2. La Memoria, balance y cuentas del ejercicio se someterán por el Consejo de Administración, previamente a su aprobación, al informe de especialistas ajenos al puerto, habilitados para la censura de cuentas.

32. 1. El Consejo de administración formulará, en relación con cada ejercicio económico, una Memoria, balance y cuentas de explotación y Pérdidas y Ganancias, que serán sometidas al Gobierno de acuerdo con lo previsto en la Ley de Patrimonio del Estado para las Entidades con fines Industriales y comerciales (1).

2. Una vez aprobados por el Gobierno estos documentos serán publicados y remitidos al Tribunal de Cuentas del Reino (2).

#### CAPITULO VI

##### Personal de los Puertos Autónomos

33. 1. El personal de los Puertos Autónomos, excepto en el supuesto del apartado i) del artículo 27 de esta Ley será designado por el Consejo de Administración y se registrá por los mismos principios que el de las Empresas privadas, y, por tanto, será de aplicación el ordenamiento jurídico-laboral.

(-BOE- núm. 7, de 8 de enero), que somete a las Sociedades estatales a las normas de contabilidad contenidas en sus artículos 122 a 139.

(1) Véanse los artículos 107 y 108 de dicha Ley, texto articulado aprobado por Decreto 1022/1964, de 15 de abril (-BOE- número 98, de 23 de abril, corrección de errores en -BOE- núm. 110, de 7 de mayo), y los artículos 204 a 213 de su Reglamento, aprobado por Decreto 3388/1964, de 5 de noviembre (-BOE- núm. 276, de 17 de noviembre, corrección de errores en -BOE- núm. 8, de 9 de enero de 1965). Véase la Orden de 31 de diciembre de 1965 (-BOE- número 24, de 26 de enero de 1966), que regula el ámbito del informe a rendir por los Organismos en que el Estado sea participante, de acuerdo con los artículos 107 y 108 de la Ley del Patrimonio del Estado.

(2) La exigencia de este requisito confirma el carácter de sociedad estatal de los Organismos autónomos, tal como se definen en el artículo 6 de la Ley General Presupuestaria.

(3) Las Comisiones Administrativas de Grupos de Puertos se registrarán, además, por el Real Decreto 1658/1978, de 28 de

2. La concesión de autonomía a un puerto se entenderá sin menoscabo de los derechos adquiridos con anterioridad por el personal del Organismo portuario.

#### DISPOSICIONES FINALES

Primera. Las actuales Juntas y Comisiones Administrativas de Obras y Servicios de Puertos se registrarán en lo sucesivo por el título primero de esta Ley (3).

Segunda. En el plazo de un año desde la promulgación de esta Ley, el Ministro de Obras Públicas presentará al Gobierno el Reglamento de ejecución del título primero de la misma (4).

Tercera. El Gobierno, a propuesta de los Ministerios competentes, por razón de la materia, podrá transferir a los Puertos Autónomos distintos servicios portuarios, y, en todo caso, coordinará el funcionamiento de los servicios, portuarios o no, que concurren en la zona del puerto.

Cuarta. Las competencias atribuidas por el articulo de la presente Ley lo son sin perjuicio de las que, de conformidad con las disposiciones vigentes, corresponden a los distintos Departamentos ministeriales, así como a las Corporaciones Locales (5).

junio (-BOE- núm. 196, de 17 de agosto), que reproducimos en el párrafo 28.

(4) Su texto fue aprobado por Decreto 1350/1970, de 9 de abril (-BOE- núm. 116, de 15 de mayo), y lo reproducimos en el párrafo 27.

(5) Véanse, fundamentalmente, las competencias de la Dirección General de Puertos y Costas indicadas en el artículo 47 del Real Decreto 2093/1978, de 3 de agosto de 1978, que reestructura el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

Véase, asimismo, el apartado b) del número 1 del artículo 4.º del Real Decreto 2768/1978, de 19 de noviembre (-BOE- número 261, de 8 de diciembre), que establece las competencias y funciones de las Jefaturas de Puertos y Costas, en la nueva estructura de las Delegaciones Provinciales del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, que establece. Su disposición adicional cuarta suprime las anteriores Jefaturas Regionales de Costas y Puertos, que habían sido reguladas por el Decreto 990/1975, de 17 de abril, a la entrada en vigor de su Orden de desarrollo, aún no publicada.

la Administración, el Cuerpo Especial de Secretarios Contadores de Puertos (2).

Sexta. Quedan derogadas la Ley de 7 de julio de 1911 y el Decreto de 24 de enero de 1958, así como cualquiera otra disposición que se oponga a lo establecido en la presente Ley, que se recogerán en la tabla de derogaciones y vigencias que oportunamente se elabore.

## § 27. JUNTAS DE PUERTOS Y ESTATUTO DE AUTONOMIA: REGLAMENTO PARA LA EJECUCION DEL TITULO I DE LA LEY REGULADORA (3)

aprobado por Decreto 1350/1970, de 9 de abril

(-BOE- núm. 116, de 15 de mayo de 1970) (4)

#### CAPITULO PRIMERO

##### Naturaleza y estructura

1. Se establecerá por Decreto, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y previo informe de la Organización Sindical, el nivel de tráfico anual y el económico que un puerto deba alcanzar para que pueda ser de aplicación el régimen regulado por el presente Reglamento (5).

2. Cuando un puerto no alcance el nivel de tráfico anual y el económico a que se refiere el artículo anterior, el Gobierno, a propuesta del Ministro

rio de Obras Públicas, podrá encomendar su administración a la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos (6).

3. La administración de cada uno de los puertos de interés general y de refugio de la nación en régimen de Organismo autónomo se encomienda a una Junta del Puerto, que se denominará agregando a tal expresión genérica el nombre específico del puerto correspondiente (7).

4. Las Juntas de Puertos son Organismos autónomos adscritos al Mi-

nistrio de Obras Públicas, de 29 de septiembre (-BOE- núm. 258, de 29 de octubre), que hemos reproducido en nota al artículo 3 de la Ley reguladora (8 28)

Respecto del informe de la Organización Sindical, hay que tener en cuenta lo que hemos indicado en nota al artículo 15 de la Ley reguladora.

Véase el número 4.º del artículo 3.º de la Ley 27/1968, de 20 de junio (8 26), y nota al mismo.

(6) Véase el número 5.º del artículo 3.º de la Ley reguladora (8 26) y nota al mismo.

(7) Véase el número 6.º del artículo 3.º de la Ley reguladora (8 26) y nota al mismo.

Ministerio de Obras Públicas, sujetos a la Ley de 26 de diciembre de 1958 del Régimen Jurídico de las Entidades Estatales Autónomas como entidades de derecho público creadas por la Ley, con personalidad jurídica y patrimonio propio independiente de los del Estado, a quienes se encomienda expresamente en régimen de descentralización (1):

- 1.ª La organización, gestión y administración del puerto respectivo.
- 2.ª La planificación, proyecto, ejecución y conservación de sus obras e instalaciones.
- 3.ª La ordenación de la zona portuaria y sus futuras ampliaciones.
- 4.ª El enlace de los transportes marítimos y terrestres a través del propio puerto.
- 5.ª La dirección, organización y gestión de los servicios afectos al puerto.
- 6.ª El régimen de policía del puerto y de circulación en los muelles y en su zona de servicio.
- 7.ª El establecimiento de los servicios complementarios y especiales del puerto.
- 8.ª En general, todo lo necesario para facilitar el tráfico marítimo portuario y conseguir la rentabilidad y productividad de la explotación del puerto.

5. La Junta del Puerto estará constituida por

- a) El Presidente.
- b) El Vicepresidente.
- c) Los siguientes vocales natos:
  1. El Comandante de Marina.
  2. El Presidente de la Diputación o del Cabildo Insular en las islas Canarias o quien legalmente le sustituya en cada caso.

(1) Véase nota al número 3 del artículo 3.º de la Ley reguladora (§ 26) especialmente las modificaciones y derogaciones expresadas en la misma se señalan respecto de la Ley de Entidades Estatales Autónomas de 26 de diciembre de 1958. Téngase en cuenta además, que el Ministerio de Obras Públicas se denomina en la actualidad Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, según el Real Decreto 1558/1977, de 4 de julio (-BOE- num. 159, de 5 de julio). Véase nota al respecto en la Ley reguladora (§ 26).

(2) Véase nota al apartado e) del artículo 4.º de la Ley (§ 26).

3. El Alcalde Presidente del Ayuntamiento o quien legalmente le sustituya.
4. El Abogado del Estado.
5. El Administrador de la Aduana.
6. El Director del puerto.
7. El Secretario.

d) Los siguientes Vocales electivos:

1. Cuatro designados por la Organización Sindical (2).
2. Dos por las Cámaras oficiales y entidades profesionales.
3. Dos designados de entre el personal del puerto (3).

La designación de los Vocales electivos, a que se refieren los números 1 y 2 del apartado d) del presente artículo, habrá de recaer necesariamente en persona que ejerza actividades industriales, mercantiles o profesionales que interesen a la explotación del puerto.

6. El Presidente de la Junta será designado por Decreto a propuesta del Ministro de Obras Públicas entre personas que ostenten conocimientos financieros o de administración de Empresas (4).

7. El Vicepresidente será propuesto por la Junta, en terna, de entre los Vocales electivos de la misma y designado por el Ministro de Obras Públicas (5).

8. Atendiendo a la naturaleza y volumen del tráfico que aportan al puerto, por el Ministerio de Obras Públicas se determinarán para cada Junta los sectores que han de ser representados a través de los Vocales designados por la Organización Sindical, Cámaras y entidades profesionales (6).

(3) Véase nota al apartado f) del artículo 4.º de la Ley (§ 26).

(4) Véase el apartado 1 del artículo 5.º de la Ley (§ 26).

(5) Véase la copia literal del apartado 2 del artículo 5.º de la Ley reguladora (§ 26).

(6) Los Vocales por designación de la Organización Sindical han cesado en sus cargos de acuerdo con lo dispuesto por el Real Decreto 1083/1978, de 14 de abril (-BOE- num. 136, de 8 de junio). Véase esta disposición así como la Orden de 21 de junio de 1978 (-BOE- num. 166, de 13 de julio) que lo desarrolla. Reproducciones en nota al párrafo 3 del artículo 3.º de la Ley reguladora (§ 26).

9. Los Vocales representativos del personal del puerto se designarán de acuerdo con las normas de la Organización Sindical, uno entre los trabajadores portuarios y otro entre el personal obrero dependiente de la Junta (1).

10. Los miembros de las Juntas tomarán posesión de sus cargos en la forma que se determine por el Ministerio de Obras Públicas.

11. Los Vocales natos ejercerán sus funciones en las Juntas durante el tiempo que desempeñen sus respectivos cargos.

Los Vocales electivos las ejercerán durante cuatro años, cesando antes si dejaren de desempeñar las actividades que hubiesen motivado el nombramiento, o si les correspondiese cesar en virtud del sorteo a que se refiere el artículo siguiente (2).

12. A los dos años de constituirse la Junta con arreglo a este Reglamento cesará la mitad de los Vocales electivos que resulte determinada por sorteo, siendo sustituidos por otros que ostenten la misma representación.

Las sucesivas renovaciones de los Vocales electivos se harán por mitad cada dos años, cesando en cada una de ellas los que hayan desempeñado sus cargos durante cuatro años. Siempre que se produzca alguna vacante de Vocal electivo por otras causas que su cese normal, el Presidente de la Junta lo comunicará a la Entidad o al sector correspondiente, a fin de que aquélla sea provista sin

(1) Como consecuencia de la virtual desaparición de la Organización Sindical, de acuerdo con las normas del Real Decreto 1044/1978, de 2 de junio (-BOE- num. 137, de 3 de julio), que hemos reproducido en esta Ley al apartado 5 del artículo 5.º de la Ley reguladora (§ 26).

(2) Véase el apartado 8 del artículo 5.º de la Ley reguladora (§ 26) y nota al mismo.

(3) Véase nota al artículo 8 del presente Reglamento.

(4) Véase nota al artículo 9 del presente Reglamento.

(5) Véase, con carácter general, el régimen de incompatibilidades establecido en el artículo 83 de la Ley de Funcionarios Civiles del Estado, texto articulado aprobado por Decreto 315/1964, de 7 de febrero

demora. Los sustitutos así designados cesarán en las fechas en que correspondiera hacerlo a los Vocales sustituidos, y en todo caso, al cesar en el desempeño de las actividades que hubiesen motivado su nombramiento.

Los Vocales electivos podrán ser reelegidos al término de su mandato.

13. En el seno de la Junta se constituirá un Comité Ejecutivo formado por

- a) El Presidente.
- b) El Vicepresidente.
- c) El Comandante de Marina.
- d) El Administrador de la Aduana.
- e) El Alcalde del Ayuntamiento.
- f) Tres Vocales designados mediante votación secreta por la propia Junta de entre los electivos.
- g) El Director del puerto.
- h) El Secretario.

Uno de los tres Vocales a que se refiere el apartado f) se elegirá entre los representativos de la Organización Sindical (3), otro de entre los representativos de las Cámaras oficiales y entidades profesionales y el tercero de entre los representativos del personal del puerto (4).

14. Los cargos de Presidente, Vicepresidente y Vocales electivos son incompatibles con toda participación directa o indirecta, manifiesta o encubierta, en los contratos de obras, de servicios, de adquisición de materiales y de efectos, o en cualesquiera otros contratos relacionados con los fondos que administre la Junta (5).

(-BOE- num. 40, de 15 de febrero), y, en particular, el Decreto-ley de 13 de mayo de 1955 (-BOE- num. 149, de 29 de mayo), por el que se declaran las incompatibilidades en el ejercicio de los cargos de Ministro, Embajador en activo, Subsecretario, Director general y asimilados a ellos en la Administración del Estado, en los Organismos autónomos, así como la Orden de 15 de junio de 1955 (-BOE- num. 176, de 17 de junio) que lo desarrolla.

La prohibición señalada en este párrafo es semejante a la indicada en el apartado 6 de la Ley de Contratos del Estado, texto articulado aprobado por Decreto 923/1965, de 8 de abril (-BOE- num. 97, de 23 de abril), corrección de errores en -BOE- número 132 de 3 de junio, según la redacción dada al mismo por la Ley 5/1973, de 17 de marzo (-BOE- num. 69, de 21

§ 27

Por el *Ministro de Obras Públicas* se resolverán los expedientes de incompatibilidad, acordando el cese o continuidad en sus cargos de los miembros de la Junta afectados.

15. No podrán ejercer el cargo de Presidente, Vicepresidente o Vocal quienes se hallen incurso en procedimiento de apremio como deudores de la Junta del Puerto (1).

Los miembros de la Junta deberán tener la nacionalidad española.

16. Los Vocales natos de la Junta serán sustituidos en sus ausencias o enfermedades por las personas que oficialmente les reemplacen en sus respectivos cargos.

Los demás Vocales de la Junta, en ningún caso podrán delegar sus funciones ni ser sustituidos durante el ejercicio de sus cargos por otros representantes de las entidades o sectores que los hayan designado.

## CAPITULO II

## Competencias (2)

17. Compete a la Junta la representación y gobierno del Organismo, de acuerdo con las siguientes facultades:

a) Formular los presupuestos y planes financieros, a los efectos previstos en las Leyes de Entidades Es-tatales Autónomas y de Régimen Financiero de los Puertos españoles.

b) Estudiar y proponer la fijación y revisión de tarifas por servicios pa-

re su aprobación de acuerdo con la Ley del Régimen Financiero de los Puertos españoles.

c) Proponer al *Ministerio de Obras Públicas* el otorgamiento de las concesiones o autorizaciones administrativas, sujetas o no a canon, por la ocupación de superficie de dominio público en las zonas portuarias, por el derecho de utilización de las instalaciones, la prestación de servicios públicos o por el ejercicio de actividades comerciales o industriales en dicha zona.

d) Autorizar la inscripción en el censo de la Junta de los consignatarios, agentes exportadores de pescado y contratistas de carga y descarga.

e) Proponer la emisión de empréstitos y la enajenación de activos fijos.

f) Proponer al *Ministerio de Obras Públicas* la aprobación de los planes de obras, instalaciones y ampliación de las mismas.

g) Aprobar provisionalmente, a reserva de su aprobación definitiva, por la Superioridad los proyectos de obras e instalaciones.

h) Acordar o, en su caso, proponer de conformidad con la Ley de Contratos del Estado, la realización de obras e inversiones y celebración de contratos incluidos en los planes y presupuestos aprobados.

i) Aprobar la gestión mensual y las cuentas periódicas que se establezcan.

j) Organizar los servicios y atribuir funciones y deberes a las distintas unidades administrativas del Organismo, de acuerdo con su Reglamento de Régimen Interior.

de marzo). Véase el apartado 6 del artículo 23 del Reglamento General de Contratación, aprobado por Decreto 3410/1975, de 25 de noviembre (-BOE-, núm. 311 y 312, de 27 y 29 de diciembre).

Respecto de los Secretarios-Contadores, que forman parte de la Junta según el artículo 5.º, hay que tener en cuenta su carácter de funcionarios públicos, de conformidad con el Decreto 5235/1974, de 25 de octubre (-BOE-, núm. 283, de 26 de noviembre), razón por la cual les será de aplicación, además, el régimen de incompatibilidades de dichos funcionarios indicado en el párrafo primero de esta nota.

(1) Esta prohibición es consecuencia lógica del carácter de Órgano de contratación que tienen las Juntas de Puertos, de acuerdo con el apartado h) del artículo 7.º de la Ley reguladora (§ 26) y apartado h) del artículo 17 del presente Regla-

l) Establecer, de conformidad con los Reglamentos de Policía y Régimen del Puerto, aprobados por el *Ministerio de Obras Públicas* la distribución de zonas para los diferentes servicios sobre los muelles y resolver las cuestiones que se promuevan por su uso.

l) Reglamentar, de acuerdo con las disposiciones en vigor, el atraque y desatraque, carga y descarga, depósito y transporte de mercancías y la circulación de personas y vehículos.

m) Ejercer las facultades de policía que sean necesarias para el cumplimiento de sus fines, imponer sanciones dentro de los límites establecidos por Decreto dictado a propuesta del *Ministerio de Obras Públicas* y requerir el auxilio de las autoridades jurisdiccionales competentes.

n) Liquidar y exigir el importe de los correspondientes cánones y ser-vicios en la forma que reglamentariamente se determine, aplicando, en su caso, el procedimiento y recargos establecidos por el Reglamento General de Recaudación para hacer efectivos los debitos a la Hacienda Pública, previa la autorización dispuesta en aquél.

o) Proponer las plantillas y las necesidades de personal pertenecientes a Cuerpos del Estado.

p) Nombrar y separar al personal propio del Organismo, de conformidad con las disposiciones vigentes y al contratado para trabajos o estudios urgentes y determinados, dentro de los créditos autorizados para tal fin y con sujeción a las normas e instrucciones de carácter general emanadas del *Ministerio de Obras Públicas*.

q) Toda relación oficial del puerto con la Administración Central.

r) Delegar en el Comité Ejecutivo, el Presidente o en el Director las facultades que para la mayor agilidad de los servicios de la Junta se autoricen de las enumeradas en los apartados c), d), h), i), j), k), m), n) y q) del presente artículo.

Las delegaciones que se confieren habrán de ser previamente autorizadas por el *Ministerio de Obras Públicas*, a propuesta de la Junta.

s) Cualquier otra facultad relacio-

(1) Véase el párrafo 1 del artículo 6.º de la Ley 18/28.

(2) Véase el párrafo 2 del artículo 6.º de la Ley (§ 26).

§ 27

nada con el cumplimiento de sus fines.

18. El Comité Ejecutivo tendrá a su cargo las funciones de estudio, informe o propuesta a la Junta en cuan-to los asuntos le encomiende ésta. Asimismo corresponderán a dicho Comité las funciones que delegue en él la Junta, conforme al apartado r) del artículo 17 de este Reglamento.

19. Corresponde al Presidente de la Junta (1):

a) Ostentar su representación en todos los órdenes, llevando la firma, la superior dirección y el control de todos los servicios del Organismo.

b) Fijar el orden del día, convocar y presidir las sesiones de la Junta y del Comité Ejecutivo, dirigir los debates, velando por el cumplimiento de las Leyes y la regularidad de las deliberaciones, y decidir con su voto de calidad los empates de las votaciones.

c) Velar por el registro y cumplimiento de los acuerdos tomados por la Junta y el Comité.

d) Nombrar la Mesa de Contratación.

e) Autorizar los movimientos de fondos del Organismo.

f) Cualquier otra facultad que en el delicto la Junta, conforme al apartado r) del artículo 17.

20. El Vicepresidente ostentará los deberes y atribuciones propios del Presidente cuando, por causas de ausencia o enfermedad, sustituya a éste o cuando por vacante del Presidente ejerciera accidentalmente su cargo (2).

21. Son atribuciones del Director (3):

a) La dirección técnica del puerto y de su zona de servicio y la explotación del mismo, a cuyo efecto le corresponde:

1. Redactar y elevar a la Junta el plan de obras de nueva construcción y de reparación.

2. Formular y remitir a la Junta los proyectos de toda clase de obras e instalaciones.

(3) Este artículo es desarrollo del artículo 9 de la Ley reguladora (§ 26).

3. Informar en el aspecto técnico) las proposiciones que se presenten a los concursos de obras y suministros.

4. Estudiar, coordinar y controlar el desarrollo técnico e incidencias de la misma naturaleza de las obras a cargo de la Junta.

5. Redactar y elevar a la Junta los planes y presupuestos de explotación del puerto.

b) Informar las autorizaciones y concesiones administrativas sujetas o no a canon y elaborar los estudios y propuestas a la Junta, especialmente en los casos de utilización de instalaciones, prestación de servicios públicos o ejercicio de actividades comerciales o industriales en zona portuaria.

c) Velar por el exacto cumplimiento de todo lo relacionado con las tarifas por servicios, concesiones y autorizaciones y de lo dispuesto en los Reglamentos de Policía y Servicios. A tal fin le corresponde especialmente:

1. Proponer a la Junta la fijación y revisión de tarifas por servicios, de conformidad con la Ley de Régimen

Financiero de los Puertos espaho les (1).

2. Proponer, de conformidad con los Reglamentos de Policía y Régimen del Puerto, aprobados por el Ministerio de Obras Públicas, la distribución de zonas para los diferentes servicios sobre los muelles e informar sobre las cuestiones que se promuevan por su uso.

3. Proponer, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 29 y 30 de Reglamento para la ejecución de la Ley de Puertos (2), la reglamentación de atraque y desatraque, carga y descarga, depósito y transporte de mercancías y circulación de personas y vehículos.

4. Imponer sanciones a los infractores de los Reglamentos de Policía y Servicios, dentro de los límites que los mismos le fijan (3).

d) Ordenar los gastos correspondientes a las obligaciones que han de cumplirse con créditos comprendidos en los presupuestos del Organismo y la de los pagos a que dan lugar (artículos 54 y 57 de la Ley de Entidades Estatales Autónomas) (4).

los trámites establecidos para la aprobación de dichos presupuestos.

Art. 57. También estarán a cargo de los Directores o Gestores de los Organismos autónomos o de los empleados en quienes deleguen esta facultad la ordenación de los gastos y de los pagos a que da lugar el ejercicio de sus actividades comerciales, industriales o agrícolas, que de acuerdo con la autorización contenida en el artículo 19 de la presente Ley no se incluyan en sus presupuestos respectivos. Dicha ordenación no estará sometida a las disposiciones que regulan la referente a los gastos y pagos presupuestados, pero habrá de ajustarse a los planes previstos en el artículo 37 y a los recursos disponibles para efectuarla y se realizará de manera tal que sea siempre posible justificar la inversión de las cantidades liberadas.

Véanse los artículos 74 y 82 de la Ley General Presupuestaria, Ley 11/1977, de 4 de enero (BOE, núm. 7, de 6 de enero), especialmente el número 2 del artículo 74, que establece lo siguiente: «Con la misma salvedad legal (casos reservados) por la Ley a la competencia del Gobierno) compete a los Presidentes o Directores de los Organismos autónomos del Estado tanto la disposición de gastos como la ordenación de los pagos relativos a los mismos».

## CAPITULO III

## Del funcionamiento de las Juntas (4)

e) Las que delegue en él la Junta, de entre las señaladas en el apartado 7) del artículo 17 de este Reglamento.

22. Corresponde al Secretario de la Junta (1):

a) Actuar como tal en las sesiones de la Junta y del Comité Ejecutivo, con voz pero sin voto.

b) Redactar las actas, extendiéndolas en el libro correspondiente.

c) Redactar las comunicaciones acordadas por la Junta en Pleno o por el Comité Ejecutivo y las Ordenadas por el Presidente o por el Director, rubricando las minutas correspondientes.

d) Cuidar de las notificaciones por liquidaciones de tarifas y canones, velando por el cumplimiento de las formalidades legales correspondientes.

e) Llevar los libros de contabilidad general y los auxiliares.

f) Asistir a los arcos y al examen y comprobación de libros, siempre que se verifiquen, extendiendo el acta de sus resultados en el libro correspondiente.

g) Custodiar los libros y conservar en buen orden el archivo de la Junta y los documentos de tramitación, enviéndolos a sus respectivos expedientes.

h) Custodiar el sello de la Junta.

i) Elevar a la Junta un estado trimestral de ingresos y pagos.

j) Confeccionar las cuentas y balances previstos en el capítulo VII de la Ley de Entidades Estatales Autónomas (2).

23. Un Interventor Delegado de la Intervención General de la Administración del Estado realizará las funciones previstas en la Ley de Entidades Estatales Autónomas (3).

1) Véase nota al artículo 10 de la Ley reguladora (9, 26).

2) Artículos 64 a 73 de dicha Ley, de 26 de diciembre de 1959 (BOE, núm. 311, de 29 de diciembre); corrección de errores en BOE, núm. 4, de 5 de enero de 1959, que regulan la contabilidad de los Organismos autónomos.

Dicho Capítulo VII ha de entenderse derogado y sustituido por el Título VII (artículos 122 a 139) de la Ley General Presupuestaria, Ley 11/1977, de 4 de enero (BOE, núm. 7, de 6 de enero), pues el artículo 122 de esta Ley dispone que:

24. La Junta se reunirá cuantas veces sea necesario, a juicio del Presidente, para tratar de los asuntos de su competencia, o cuando los solicite la mitad de sus miembros, y, como mínimo, una vez cada trimestre, especialmente para elevar a la Superintendencia los presupuestos y planes financieros y sus resultados anuales, así como para aprobar, en su caso, la gestión mensual y las cuentas periódicas que se establezcan.

Podrá, además, celebrar la Junta en pleno, en caso de urgencia, reuniones extraordinarias por disposición del Ministro de Obras Públicas.

25. La convocatoria de las reuniones corresponderá al Presidente y deberá comunicarse a los miembros de la Junta con una antelación mínima de cuarenta y ocho horas, salvo casos de urgencia, apreciada por el Presidente, en que la antelación mínima será de veinticuatro horas.

A la convocatoria se acompañará el orden del día y copia del acta de la sesión anterior.

No será necesario cumplir los requisitos de convocatoria cuando se hallen reunidos todos los miembros de la Junta y así lo acuerden por unanimidad.

26. El Presidente fijará el orden del día, teniendo en cuenta, en su caso, las peticiones que los demás miembros hayan formulado con anterioridad a la convocatoria.

No podrán adoptarse acuerdos sobre asuntos no incluidos en el orden del día, salvo que estén presentes todos los miembros de la Junta, y sea declarado de urgencia el asunto por acuerdo de la mayoría.

La Administración del Estado y de los Organismos autónomos y las Sociedades Estatales quedan sometidas al régimen de la contabilidad pública en los términos previstos en esta Ley. Véase en su desarrollo la Orden de 10 de julio de 1978 (BOE, núm. 203, de 25 de agosto).

(3) Véase el artículo 11 de la Ley reguladora (9, 26) y téngase muy en cuenta la nota al mismo.

(4) Este capítulo es desarrollo del capítulo III del Título I de la Ley reguladora (artículo 12).

27. La Junta se considerará válida, cuando asista la mayoría absoluta de sus componentes. Si no existiera quórum se constituirá en segunda convocatoria veinticuatro horas después de la señalada para la primera, siempre que asista al menos, la tercera parte de sus miembros. Tanto en primera o en segunda convocatoria, la mitad al menos de los componentes de la Junta que asistan a la reunión deben tener la condición de ser Vocales natos de la misma.

28. El orden de las sesiones, que serán secretas, será el siguiente:

- 1.º Lectura y aprobación, en su caso, del acta de la sesión anterior si no hubiese sido aprobada aquella.
- 2.º Deliberación y votación sobre los asuntos incluidos en el orden del día y los declarados urgentes conforme a lo previsto en el párrafo segundo del artículo 26.
- 3.º Examen de la situación de las cuentas y de las obligaciones que debían ser satisfechas hasta la reunión siguiente.

29. Los acuerdos serán adoptados por mayoría absoluta de votos de los asistentes, siendo la votación siempre nominal. El Presidente tendrá voto de calidad para dirimir los empates.

Los Vocales que discrepen de los acuerdos de la mayoría podrán formular voto particular, a cuyo efecto el Presidente les señalará un plazo no inferior a veinticuatro horas ni superior a cinco días para su presentación.

30. El Secretario levantará acta de cada sesión, en la que se harán constar la fecha y lugar en que se celebren, los miembros asistentes, los puntos sobre los que se hubiese deliberado, forma y resultado de la votación y contenido de los acuerdos. Las actas y las certificaciones sobre ellas serán firmadas por el Secretario, con el visto bueno del Presidente.

Las actas de las sesiones de la Junta se extenderán en un libro especialmente habilitado para ello.

(1) Este Capítulo es desarrollo reglamentario del artículo 8 de la Ley reguladora.

Respecto de los Secretarios-Contadores, como miembros de las Juntas, les alcanza, además de las responsabilidades consignadas en este capítulo, el régimen disciplinario que se establece en el artículo 14 del presente Reglamento. También quedan sometidos a la misma disciplina los demás miembros de las Juntas que sean funcionarios de carrera.

31. Los miembros de la Junta que voten en contra de un acuerdo o hayan concurrido en su motivada oposición quedarán exentos de la responsabilidad que, en su caso, pueda derivarse del acuerdo.

Cuando éste consista en propuesta que haya de formularse a otro órgano de la Administración, los votos particulares se harán constar junto con aquella.

32. En caso de ausencia o de enfermedad del Secretario de la Junta será sustituido en las reuniones por el funcionario que reglamentariamente corresponda.

33. Es obligatoria la asistencia de los Vocales a las reuniones de la Junta.

La falta de asistencia de los Vocales electivos a tres reuniones consecutivas o a seis dentro de un año, sin alegar causa justificada, se considerará como renuncia del cargo, lo que se hará constar por la Junta a fin de que se cubra la vacante en la forma que corresponda.

La falta de asistencia de los Vocales natos, en las mismas circunstancias expresadas en el párrafo anterior, se pondrá en conocimiento del Ministerio de Obras Públicas y por éste se comunicará a los Departamentos de que aquéllos dependan, a fin de que se adopten las medidas oportunas.

34. Las reuniones del Comité Ejecutivo se regirán por lo dispuesto en los artículos anteriores para la Junta en Pleno, celebrándose, al menos, una vez al mes.

#### CAPITULO IV

De la responsabilidad de los miembros de las Juntas (1)

35. Los miembros de la Junta y de su Comité Ejecutivo podrán incurrir en responsabilidad administrativa

cuando, en el ejercicio de sus funciones, incurran en faltas que, de acuerdo con lo establecido en los artículos 87 a 94 de la Ley de Funcionarios Civiles del Estado, según hemos indicado en nota al artículo 14 del presente Reglamento. También quedan sometidos a la misma disciplina los demás miembros de las Juntas que sean funcionarios de carrera.

va, que alcanzará individualmente a quienes hubieren realizado el acto, adoptado el acuerdo o incurrido en la omisión que la motiva.

36. Se incurrirá en la responsabilidad administrativa expresada en el artículo anterior por los siguientes conceptos:

- 1.º Infracción, al adoptar sus acuerdos de las Leyes y Reglamentos vigentes.
- 2.º Desobediencia a las órdenes de la Superioridad.
- 3.º Abandono de funciones.
- 4.º Negligencia u omisión en los servicios que les estén confiados.
- 5.º Extralimitación o mal uso de las facultades conferidas por este Reglamento.

37. Por razón de las causas de responsabilidad administrativa a que se refiere el artículo anterior, a los Vocales electivos se les podrá imponer por el Ministerio de Obras Públicas, previa instrucción de expediente con audiencia de los interesados, las siguientes sanciones:

- a) Apercibimiento.
- b) Suspensión de funciones, por plazo que no excederá de cincuenta días.
- c) Separación del cargo.

En cuanto a los Vocales natos, los hechos se pondrán por el Ministerio de Obras Públicas, en conocimiento del Ministerio de que dependan aquéllos para que por este último se adopten las medidas oportunas.

Lo establecido en este artículo y en los dos precedentes se entenderá sin

prejuicio de la responsabilidad que, de acuerdo con lo establecido en los artículos 87 a 94 de la Ley de Funcionarios Civiles del Estado, según hemos indicado en nota al artículo 14 del presente Reglamento, también quedan sometidos a la misma disciplina los demás miembros de las Juntas que sean funcionarios de carrera.

perjuicio de la responsabilidad en que incurran los funcionarios públicos conforme a su legislación específica.

#### CAPITULO V

De la Inspección de las Juntas

38. La Inspección de las Juntas, en cuanto se refiere al funcionamiento de los servicios que tienen a su cargo, corresponde al Ministerio de Obras Públicas (1).

#### CAPITULO VI

De los recursos y reclamaciones

39. Contra los actos administrativos y disposiciones generales de las Juntas y los que dicten en materia de su competencia el Presidente y el Ingeniero Director podrán los interesados interponer los recursos de reposición alzada y revisión, en los mismos casos, plazo y forma que determinan las Leyes vigentes, respecto de los actos de la Administración Central del Estado, con las excepciones que establece el artículo siguiente (2).

Corresponderá al Ministro de Obras Públicas conocer de los recursos de alzada contra los actos de las Juntas de Puertos y los dictados por los Presidentes e Ingenieros Directores en materia de su competencia así como del recurso extraordinario de revisión.

Las reclamaciones sobre la aplicación y efectividad de los arbitrios de derechos y tasas establecidas a favor de las Juntas, tendrán carácter económico-administrativo y se ajustarán a lo establecido en el artículo 171 del Procedimiento para las reclamaciones de esta clase (3).

(1) El artículo 4.º 2.º de las Normas Organicas del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, aprobadas por Real Decreto 2063/1959 de 3 de agosto (-BOE- núm. 214, de 6 de septiembre), establece que dependa de la Subsecretaría de Obras Públicas y Urbanismo, con nivel orgánico de Subdirección General, la Inspección de las Juntas, una de Servicios y otra Técnica, integrándose en cada una de ellas Inspectores.

(2) Véanse el Título III (artículos 23 a 30) de la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado, texto re-

fundido, aprobado por Decreto-ley de 26 de julio de 1957 (-BOE- núm. 185, de 31 de julio); corrección de errores (-BOE- núm. 214, de 22 de agosto) y los Títulos V (arts. 109 a 128) y VI (arts. 129 a 146) de la Ley de Procedimiento Administrativo, de 17 de julio de 1958 (-BOE- núm. 171, de 18 de julio); corrección de errores en -BOE- núm. 210 y 220, de 2 y 13 de septiembre, y núm. 98, de 24 de abril de 1959, modificada por Ley 167/1963, de 2 de diciembre, (-BOE- núm. 291, de 5 de diciembre).

(3) Aprobado por Decreto 2063/1959, de 26 de noviembre (-BOE- núm. 287, de 1 de diciembre).

40. La impugnación de los actos y disposiciones de carácter general de las Juntas que sean definitivos en la vía administrativa, se ajustará a lo dispuesto en la Ley reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa (1).

Contra los actos no sujetos al derecho administrativo podrán los interesados ejercitar las acciones que correspondan ante los Tribunales de la jurisdicción ordinaria, en la misma forma y con los mismos requisitos establecidos a este respecto para la Administración centralizada.

La reclamación previa a la vía judicial civil se dirigirá siempre a la Junta. Su tramitación y resolución se ajustará a lo dispuesto en los artículos 139 y siguientes de la vigente Ley de Procedimiento Administrativo (2).

La reclamación previa a la vía judicial laboral, que deberá dirigirse a la Junta, se ajustará a lo dispuesto en el artículo 145 de la misma Ley (3).

#### CAPITULO VII

De la hacienda de los Organismos portuarios (4)

41. Constituirá la hacienda de cada Organismo:

- Los productos de las tarifas por servicios y de los cánones por concesión administrativa y por autorizaciones de gestión en los puertos.
- Las compensaciones obtenidas por la enajenación de activos fijos.
- Las dotaciones o subvenciones que se consignen en los Presupuestos Generales del Estado.
- Las subvenciones de las Corporaciones Locales y demás Entidades públicas.
- Los empréstitos que puedan emitir.
- Las subvenciones y auxilios de todo orden que puedan recibir.
- Los bienes y valores que constituyen su patrimonio y los productos y rentas del mismo.

(1) Véase nota al párrafo primero del artículo anterior.

(2) Véase nota al párrafo primero del artículo anterior.

(3) Véase nota al artículo anterior.

(4) Téngase en cuenta que las normas de la Ley de Entidades Estatales Autónomas,

h) Los demás ingresos de derecho público y privado que se autoricen.

42. La gestión de las Juntas estará sometida al régimen de presupuesto, con sujeción a lo dispuesto en el capítulo III de la Ley de Entidades Estatales Autónomas.

43. Los fondos administrados por las Juntas de Puertos se custodiarán, de conformidad con la Ley de Entidades Estatales Autónomas, en el Central del Banco de España o en sus sucursales en la forma y con las excepciones que establecen los artículos 52 y siguientes de la misma Ley.

El movimiento de los fondos producidos por ingresos y pagos se hará por medio de las citadas cuentas.

44. Los ingresos procedentes de tarifas o cánones se harán efectivos sirviéndose de documentos que se entregaran a quienes los realicen, de los cuales se tomará razón en la contabilidad del Organismo.

Las sanciones por infracción de los Reglamentos de Policía y Régimen del Puerto se harán efectivas mediante papel de pagos al Estado.

El procedimiento de apremio legalmente establecido para hacer efectivos los débitos de los deudores de la Hacienda Pública, será aplicable a los que lo sean de las Juntas de Puertos, cuando tales débitos procedan de los arbitrios, derechos, tasas y demás ingresos de derecho público que tengan legalmente establecidos.

La tramitación de los expedientes que se instruyan se ajustará a lo establecido en el artículo 51 de la Ley de Entidades Estatales Autónomas.

45. La ordenación de los gastos correspondientes a las obligaciones que han de cumplirse con créditos comprendidos en los presupuestos de las Juntas de Puertos, y la de los pagos a que den lugar, estará a cargo del Director del Puerto, o de quien le sustituya legalmente sin perjuicio de las

sobre hacienda de los Organismos autónomos a que hacen referencia los preceptos de este Capítulo como supletorias, han sido derogadas por la Ley General Presupuestaria 11/1977, de 4 de enero (BOE) número 7, de 8 de enero, de manera expresa. Véase nota al artículo 13 de la Ley reguladora (§ 26).

facultades del Interventor Delegado a que se refiere el capítulo VI de la Ley de Entidades Estatales Autónomas (artículos 54 y 57 de la Ley de Entidades Estatales Autónomas).

Cuando la índole de los servicios exige que su ejecución dure más tiempo del que comprende el período del presupuesto, el gasto se autorizará sirviéndose al efecto los trámites establecidos para la aprobación de dichos presupuestos.

46. En tanto no se dicten otras normas, la Junta, llevará su contabilidad en forma que sus libros puedan suministrar los datos necesarios para rendir las siguientes cuentas:

- De Presupuestos.
- De Caja y Banco.
- De Obligaciones.
- De Propiedades.
- De Patrimonio.
- De Amortización.
- De Balance.
- De Resultados.

En lo que fuere compatible, la contabilidad de la Junta se ajustará a las normas y procedimientos usuales en la actividad privada.

47. Los pagos por atenciones de obras y servicios a cargo de la Junta se realizarán en efectivo metálico o mediante talón de la cuenta corriente del Banco de España.

Se harán en efectivo los pagos de las nóminas del personal y los recibos cuyo importe sea inferior a 50.000 pesetas, y mediante talón los pagos que excedan de esta última suma, así como las certificaciones por obras contratadas o por suministros efectuados.

48. En los Servicios administrativos de la Junta habrá un Depositario-Pagador, que tendrá a su cargo las operaciones relativas a ingresos y pagos.

Para el desempeño de este cargo deberá prestarse previamente una fianza proporcional a la importancia

(1) Véase la Orden de 27 de septiembre de 1977 (BOE) num. 239 de 6 de octubre sobre clasificación de la Escala de Depositario-Pagador de determinados puertos españoles y el Real Decreto 2724/1977, de 6 de octubre (BOE) num. 265, de 5 de

del movimiento de fondos. Su cuantía se determinará en cada caso por el Ministerio de Obras Públicas previa propuesta razonada de la Junta (1).

#### CAPITULO VIII

Del personal de los Organismos portuarios (2)

49. Integran el personal al servicio de estos Organismos:

a) El Director, que deberá pertenecer al Cuerpo Especial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

Su nombramiento y separación serán de competencia del Ministro de Obras Públicas. Permanecerá en la situación administrativa que legalmente le corresponda durante el período que preste sus servicios en la Junta.

b) Los funcionarios públicos pertenecientes a Cuerpos o plantillas del Estado, quienes serán declarados en situación de supernumerarios de conformidad con lo prevenido en el artículo 46 de la Ley articulada de Funcionarios Civiles del Estado, de 7 de febrero de 1964.

c) El Secretario, que deberá pertenecer al Cuerpo de Secretarios Contadores de Puertos.

Su nombramiento y separación será realizado por el Ministerio de Obras Públicas, de acuerdo con las disposiciones que estructuren dicho Cuerpo.

Su situación administrativa será la que le corresponda según tales disposiciones.

d) Los funcionarios de las propias Juntas. Serán considerados tales quienes de conformidad con lo dispuesto en la Ley de Entidades Estatales Autónomas, previa oposición o concurso, presten en ellas servicios permanentes, figuren en las correspondientes plantillas y perciban sueldos o asignaciones fijas con cargo a los presupuestos respectivos.

e) El personal obrero de la Junta, que se regirá por las disposiciones del Derecho laboral.

noviembre) que asigna coeficiente a dicha Escala, a efectos retributivos.

(2) Véanse las normas que regulan el personal de los Organismos autónomos en nota al apartado b) del artículo 7 de la Ley reguladora (§ 26).

## CAPITULO IX

## De la suspensión de las Juntas

50. El Gobierno, a propuesta del Ministro de Obras Públicas, podrá declarar en suspenso la actuación de una Junta en casos excepcionales y por razones de interés público.

En el mismo acuerdo de suspensión se designará un Comité Gestor, que asumirá las funciones de la Junta y de su Comité Ejecutivo por el tiempo que dure la suspensión.

## DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera. Dentro del plazo de dos meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento deberán quedar constituidos, tanto el Pleno de la Junta como su Comité Ejecutivo, con sujeción a lo dispuesto en el mismo, a cuyo fin los Presidentes de las Juntas tomarán las medidas oportunas, dirigiéndose a los servicios, Corporaciones, Entidades o Sectores que han de estar representados en la Junta de cada puerto, celebrándose reunión extraordinaria de la Junta en pleno y del Comité Ejecutivo para dar posesión a los distintos miembros y

proceder a la elección de los cargos correspondientes con arreglo, asimismo, a lo preceptuado en este Reglamento.

Segunda. Dentro del plazo de seis meses a partir de la entrada en vigor de este Reglamento la Junta elevará al Ministerio de Obras Públicas la propuesta de Reglamento de Régimen Interior de la propia Junta.

## DISPOSICIONES FINALES

Primera. Para todo lo no previsto en este Reglamento se estará a lo dispuesto en la Ley de Procedimiento Administrativo de 17 de julio de 1958 (1). Ley de Entidades Estatales Autónomas de 26 de diciembre de 1958 (2). Ley y Reglamento vigente de Contratos del Estado (3). y Ley 1/1966, de 28 de enero, sobre Régimen Financiero de los Puertos Españoles (4).

Segunda. Las competencias atribuidas en el presente Reglamento lo son sin perjuicio de las que, de conformidad con las disposiciones vigentes, correspondan a los distintos Departamentos ministeriales, así como a las Corporaciones Locales (5).

## § 28. COMISION ADMINISTRATIVA DE GRUPOS DE PUERTOS: ESTRUCTURA Y FUNCIONAMIENTO (1)

Real Decreto 1956/1978, de 26 de junio

(-BOE- núm. 196, de 17 de agosto de 1978)

1. El Organismo autónomo (2), Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, dependiente del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, tendrá la administración de los puertos que se le encomiendan, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 1.º apartado 2.º de la Ley 27/1968, de 20 de junio, sobre Juntas de Puertos y Estatutos de Autonomía, y en la Ley 1/1966, de 28 de enero (3).

2. La Comisión Administrativa de Grupos de Puertos estará regida por una Comisión General y se estructurará en las siguientes Comisiones Periféricas de Puertos (4):

2.1. Comisión de Puertos del País Vasco, en la que se integran:

2.1.1. Grupo de Puertos de Guipúzcoa, con los siguientes puertos clasificados de interés general (5): Fuente, Zumaya y Motrico.

2.1.2. Grupo de Puertos de Vizcaya, con los siguientes puertos clasificados de interés general: Ondárroa, Lequeitio, Elanchove, Mundaca, Bermeo y Armitzta.

2.2. Comisión de Puertos de Santander, integrada por:

2.2.1. Grupo de Puertos de Santander, con los siguientes puertos clasificados de interés general: Castro Urdiales, Laredo, Colindres, Santoña, Suances, Comillas y San Vicente de la Barquera.

2.2.3. Comisión de Puertos de Asturias, integrada por:

2.3.1. Grupo de Puertos de Asturias, con los siguientes puertos clasificados de interés general: Llanes, Ribadesella, Lastres, Villaviciosa, Tazones, Candás, Luanco Cudillero, Luarca, Navia, Puerto de Vega, Villavieja, Tapia, Castropol y Vegadeo.

2.4. Comisión de Puertos de Galicia, en la que se integran:

2.4.1. Grupo de Puertos de Lugo, con los siguientes puertos clasificados de interés general: Ribadeo, Rihio, Foz, Burela, San Ciprián, Cillero, Vivero, Vicedo y El Barquero.

2.4.2. Grupo de Puertos de Coruña (Norte), con los siguientes puertos clasificados de interés general: Santa María Ortigueira, Cariño, Cedeira, Ares, Puenteume, Betanzos, Sada-

(1) Véase la disposición final primera de la Ley 27/1968, de 20 de junio (8 26), así como el artículo 47 de las Normas Orgánicas del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, aprobados por Real Decreto 2091/1979, de 3 de agosto (8 22).

Los servicios provinciales de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos se regirán, hasta la publicación del Real Decreto que anotamos, por el Decreto 1790/1963, de 11 de julio (-BOE- núm. 174, de 24 de julio) que ha de entenderse derogado por el anexo, aunque éste no lo indique expresamente. Sus artículos 3 y 4 habían quedado derogados por el Decreto 827/1970, de 24 de febrero (-BOE- núm. 83, de 7 de abril).

(2) En cuanto Organismo autónomo, la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos se regirá, además, por las normas indicadas en nota a los artículos 1 y 7

de la Ley 27/1968, de 20 de junio (8 26), y por las sentadas como superiores en la disposición final primera del Reglamento aprobado por Decreto 1350/1970, de 9 de abril (8 27).

(3) Véanse ambas leyes reproducidas en los párrafos 2º y 3º. Véase nota al artículo citado en el precepto (8 26).

(4) Véase la Orden de 28 de mayo de 1973 (-BOE- núm. 146, de 19 de junio) que establece la competencia territorial de las Juntas de Puertos, Puerto de Huelva y Comisiones Administrativas de Grupos de Puertos.

(5) Véase el Decreto 1730/1961, de 6 de septiembre (8 12), que establece la clasificación general de los puertos españoles en puertos de interés general y de refugio (artículo 1.º, de interés general (art. 2.º y de refugio (art. 3.º).

de 7 de abril (-BOE- núm. 87, de 23 de abril), corrección de errores en -BOE- núm. 132, de 3 de mayo. Fue ampliamente modificado dicho texto por la Ley 5/1973, de 17 de marzo (-BOE- núm. 61, de 21 de marzo).

Su Reglamento fue aprobado por Decreto 3410/1975, de 25 de noviembre (-BOE- núm. 311 y 312, de 27 y 29 de diciembre).

(4) Se reproduce en el párrafo 13 de esta obra.

(5) Respecto de las Corporaciones Locales, véase la Ley 41/1978, de 19 de diciembre (-BOE- núm. 280, de 21 de noviembre), corrección de errores en -BOE- núm. 44 de 20 de febrero de 1978), de Bases de Régimen Local, que ha sido desarrollada en las materias relativas a Hacienda Local y de servicios y Hacienda Pública, respectivamente. Ley 4 de 24 de junio de 1965 (edición oficial del Ministerio de la Gobernación 1965).

(1) Ley de 17 de julio de 1958 (-BOE- núm. 171, de 18 de julio; corrección de errores en -BOE- núms. 210 y 220, de 2 y 13 de septiembre de 1958 y en -BOE- núm. 98, de 24 de abril de 1959). Ha sido modificada por Ley 164/1963, de 2 de diciembre (-BOE- núm. 281, de 5 de diciembre).

(2) Ley de 26 de diciembre de 1938 (-BOE- núm. 311, de 29 de diciembre; corrección de errores en -BOE- núm. 4, de 5 de enero de 1939). Ha sido modificada por la Ley de Contratos del Estado (citada a continuación) y Ley 31/1977, de 2 de enero (-BOE- núm. 7, de 8 de enero). General Presupuestaria, en las materias relativas a contratos de obras, suministros o de servicios y Hacienda Pública, respectivamente.

(3) El texto articulado de su Ley de Bases fue aprobado por Decreto 923/1965.

Fontán, Cayón Malpica, Corme y Lage.

2.4.3. Grupo de Puertos de Coruña (Sur), con los siguientes puertos clasificados de interés general: Carnelle, Camariñas, Muga, Finisterre, Corcubión, Cee, El Pindo, Portocubelo, Muños, Esteiro, El Freixo, Noya, Portosin, El Son, Corrubedo, Aguino, Santa Eugenia Riveira, Puebla del Caramiñal, Rodión-Cabo Cruz y Rianjo.

2.4.4. Grupo de Puertos de Pontevedra, con los siguientes puertos clasificados de interés general: Villanueva de Arosa, Isla de Arosa, Cambados, El Grove, Portonovo, Sangoño, Rejón, Combarro, Aldán, Panjón, Bayona y La Guardia.

2.5. Comisión de Puertos de Andalucía, en la que se integran:

2.5.1. Grupo de Puertos de Huelva, con los siguientes puertos clasificados de interés general: Ayamonte, Isla Cristina y Lape.

2.5.2. Grupo de Puertos de Cádiz-Málaga, con los siguientes puertos clasificados de interés general:

Provincia de Cádiz. Rota. Puerto Real, San Fernando, Sancti Petri, Barbate y Tarifa.  
Provincia de Málaga. Estepona, Marbella, Fuengirola y Vélez (Forro del Mar).

2.5.3. Grupo de Puertos de Granada-Almería, con los siguientes puertos clasificados de interés general:

Provincia de Granada. Almuñécar y Motril.  
Provincia de Almería. Adra, Roquetas de Mar y Garrucha.

2.6. Comisión de Puertos de Murcia, integrada por:

2.6.1. Grupo de Puertos de Murcia, con los siguientes puertos clasificados de interés general: Aguilas, Mazarrón, Portmán, Cabo de Palos y San Pedro del Pinatar.

2.7. Comisión de Puertos del País Valenciano, en la que se integran:

2.7.1. Grupo de Puertos de Alicante, con los siguientes puertos clasificados de interés general: Torrevieja, Santa Pola, Villanueva, Benidorm, Altea, Calpe, Jávea y Denia.

2.7.2. Grupo de Puertos de Valencia, con los siguientes puertos clasifi-

cados de interés general: Gandía y Cullera.

2.7.3. Grupo de Puertos de Castellón, con los siguientes puertos clasificados de interés general: Burriana, Peníscola, Benicarló y Vinazoz.

2.8. Comisión de Puertos de Cataluña, en la que se integran:

2.8.1. Grupo de Puertos de Barcelona-Tarragona, con los siguientes puertos clasificados de interés general: Provincia de Barcelona. Villanueva y Geltrú, Garraf y Arenys de Mar. Provincia de Tarragona. San Carlos de la Rápita, Ametlla de Mar, Cambrils, Amposta, la Ampolla y Torredembarra.

2.8.2. Grupo de Puertos de Gerona, con los siguientes puertos, clasificados de interés general: Blanes, San Feliu de Guixols, Palamós, Estarlit, La Escaló, Rosas y La Selva.

2.9. Comisión de Puertos de Baleares, integrada por:

2.9.1. Grupo de Puertos de Baleares, con los siguientes puertos clasificados de interés general:

Isla de Mallorca. Andraitx, Sóller, Pollensa, Alcudia, Cala Ratjada, Porto Cristo, Porto Colom, Porto Petro y Colonia San Jorge.

Isla de Cabrera. Cabrera.  
Isla de Menorca. Mahón, Ciudadela y Fornells.

Isla de Ibiza. Ibiza y San Antonio Abad.

Isla de Formentera. Cala Sabina.

2.10. Comisión de Puertos de Canarias, en la que se integran:

2.10.1. Grupo de Puertos de Las Palmas, con los siguientes puertos clasificados de interés general: Arrecife (Isla de Lanzarote), Gran Tarajal (Isla de Fuerteventura), Puerto del Rosario (Isla de Fuerteventura) y Arinaga (Isla de Gran Canaria).

2.10.2. Grupo de Puertos de Santa Cruz de Tenerife, con los siguientes puertos clasificados de interés general: Los Cristianos (Isla de Tenerife), San Sebastián de la Gomera (Isla de La Gomera), Santa Cruz de la Palma (Isla de La Palma), Tazacorte (Isla de La Palma) y La Estaca (Isla de Huelva).

Se entiende que en los puertos reseñados se incluyen, en su caso, las ins-

talaciones portuarias a las que se hace referencia en la Resolución de la entonces Dirección General de Puertos y Señales Marítimas, de 6 de marzo de 1987 (1), por la que se delimitan las aguas de los puertos de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos.

3. La Comisión General funcionará en Pleno y en dicha Comisión estará integrado por los siguientes miembros:

- a) Presidente.
- b) Vicepresidente.
- c) Director de la Comisión Administrativa.
- d) Un representante del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (Dirección General de Puertos y Costas) (2).
- e) Un representante del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante) (3).
- f) Un representante del Ministerio de Defensa (Cuartel General de la Armada) (4).
- g) El Abogado del Estado, Jefe de la Asesoría Jurídica del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

h) El Interventor Delegado en el Organismo (5).  
i) El Secretario de la Comisión Administrativa.  
j) Los Presidentes de cada una de las Comisiones Periféricas.  
k) Los Directores de las Comisiones Periféricas.

4. El Comité Ejecutivo estará integrado por los siguientes miembros de la Comisión General (6):

- a) Presidente.
- b) Vicepresidente.
- c) Director de la Comisión Administrativa.
- d) El representante del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (Dirección General de Puertos y Costas).
- e) El representante del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante).
- f) El representante del Ministerio de Defensa (Cuartel General de la Armada).
- g) El Abogado del Estado.
- h) El Interventor Delegado.
- i) El Secretario de la Comisión Administrativa.
- j) Dos Presidentes de las Comisiones Periféricas.

1) Publicada en el «BOE» núm. 70, de 21 de marzo de 1987. Dicha disposición fue dictada en aplicación del artículo quinto de la Orden de 23 de diciembre de 1986 (5 14) sobre aplicación de las nuevas tarifas por servicios generales en los puertos.

2) Véase el artículo 47 de las Normas Orgánicas del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, aprobadas por Real Decreto 2062/1978, de 3 de agosto (5 22).

3) Véase el apartado VI (artículos 8 a 10) del Real Decreto 415/1978, de 30 de marzo (5 24.1), que establece la estructura orgánica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

4) Véase el Real Decreto 2723/1977, de 2 de noviembre (5 20), que establece la estructura orgánica y funcionamiento del Ministerio de Defensa.

5) Véase nota al artículo 23 del Regla. Ley 27/1988, de 20 de junio, aprobando el Decreto 630/1979, de 9 de abril (5 27).

6) Por Orden de 8 de noviembre de 1978 (BOE) núm. 271, de 13 de noviembre se establecen las siguientes normas sobre composición y funcionamiento del Comité Ejecutivo y de las Comisiones Periféricas.

7) Los dos Presidentes de las Comisiones Periféricas que forman parte del Comité Ejecutivo, de acuerdo con lo dispuesto

en el artículo 4.º apartado j), serán designados mediante votación secreta de todos los Presidentes de las Comisiones Periféricas, ejercerán esta función durante un plazo de dos años, al final del cual serán sustituidos por otros dos, designados de la misma manera, no pudiendo ninguno de ellos ser reelegido hasta que todos hayan ejercido esta representación.

Estas representaciones lo son del Organismo; por lo que, si durante su mandato cesara alguno, sería automáticamente sustituido por el que le suceda en dicha representación, cesando, en todo caso, al término de los dos años fijados para el anterior.

2.º El número de representantes del Sector de Navegación y Comercio en las Comisiones Periféricas, a que hace referencia el apartado e) del artículo 7.º, será de uno por cada Grupo de Puertos que integre la Comisión, excepto en las Comisiones Insulares, en que será de tres en Baleares (Isla de Mallorca, Menorca e Ibiza) y siete en Canarias (Isla de Gran Canaria, Lanzarote, Fuerteventura, Tenerife, La Palma, Gomera y Hierro).

3.º En relación con la duración en el desempeño de su cargo de los Vocales electivos, incluyendo en esta consideración los señalados en el apartado g) del artículo 7.º («Ayuntamientos»), se estará a lo dis-

§ 28

y comercio que se determine en cada Comisión.

f) Un representante de cada Diputación o Cabildo del ámbito territorial de la Comisión.

g) Un representante por provincia elegido entre los Ayuntamientos de ella, en cuyos términos municipales radique un puerto de la Comisión.

h) Un representante del Ministerio de Defensa (Cuartel General de la Armada).

i) Un representante de la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante.

En las Comisiones Insulares los Vocales a que se refieren los apartados d) y g) se entenderá que son por cada isla.

El Presidente será nombrado por el Ministro de Obras Públicas y Urbanismo de entre los Vocales no representantes de la Administración del Estado, a propuesta, en terna, de la Comisión Periférica.

El Director de la Comisión Periférica será nombrado por Orden ministerial entre los Directores de los Grupos que la integran (6).

8. Corresponderán a las Comisiones Periféricas las siguientes funciones (7):

— Elaborar y elevar a la Comisión General la propuesta de los planes de ordenación y desarrollo, y en todo caso el de inversiones en obras e instalaciones para el año siguiente, con estudio de su rentabilidad socioeconómica.

— Informar la fijación y revisión de tarifas por servicios.

la Comisión por el artículo 1.º de la Orden de 29 de marzo de 1979 («BOE» núm. 82, de 5 de abril).

(5) Véase la Orden de 9 de junio de 1978 («BOE» núm. 143, de 18 de junio) por la que se clasifican las Delegaciones Provinciales del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

(6) Véase la Orden de 8 de noviembre de 1978 («BOE» núm. 271, de 13 de noviembre), reproducida en nota al anterior artículo 4.º, especialmente sus artículos 2 a 7 y anexo.

(7) Véanse, como normas supletorias, los artículos 7 de la Ley 27/1968, de 20 de junio (8 28), y 17 del Reglamento aprobado por Decreto 1350/1970, de 8 de abril (8 27).

5. El Presidente de la Comisión General, que lo será también del Organismo autónomo, será el Director general de Puertos y Costas (1).

El Vicepresidente, que no tendrá carácter orgánico, será designado por el Ministro del Departamento de Obras Públicas y Urbanismo (2).

6. La Comisión General tendrá entre sus funciones las de estudio de todos los problemas de carácter general relacionados con la programación, proyecto, construcción y explotación de sus puertos, y su incidencia en la dinámica litoral; la coordinación de los diversos tráficlos y de las obras de dragado, y aquellas funciones de las relacionadas en el artículo 7 de la Ley 27/1968, de 20 de junio (3), en lo que sean de aplicación a los puertos a su cargo y no sean competencia explícita de las Comisiones Periféricas (4).

7. Las Comisiones Periféricas estarán consultadas por los siguientes Vocales:

a) El Director de la Comisión Periférica.

b) Los Directores de los restantes Grupos integrados en el ámbito territorial de la Comisión Periférica, en su caso.

c) Los Delegados provinciales del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo que pertenecen al ámbito territorial de la Comisión (5).

d) Un representante del sector Resquero de cada provincia litoral.

e) En su caso, el número de representantes del sector de navegación

(1) Véase nota al artículo tercero (1) precedente. Ténganse en cuenta las funciones encomendadas a los Directores de Juntas de Puertos por los artículos 9 de la Ley 27/1968, de 20 de junio (8 28) y 21 de su Reglamento para la aplicación del Título I (8 27).

(2) Véase el artículo 86 de las Normas Orgánicas del Ministerio, aprobadas por Real Decreto 2063/1978, de 3 de agosto (8 22). Su Reglamento ha sido aprobado por el Real Decreto 2829/1978, de 10 de noviembre («BOE» núm. 292, de 7 de diciembre). Véase su Título V (arts. 16 a 20).

(3) Reproducida en el párrafo 26. Véanse las notas a los diferentes apartados de su artículo séptimo.

(4) Véanse las competencias atribuidas a

del Presidente de la Comisión General, o bien a requerimiento de éste, cuando se trate de asuntos en que su importancia requiera la presencia de alguno de ellos.

6.º En todo cuanto sea de aplicación a la constitución y funcionamiento, tanto de la Comisión General y de su Comité Ejecutivo como de las Comisiones Periféricas, regirá subsidiariamente el Reglamento de Ejecución del Título 1.º de la Ley 27/1968, de 20 de junio, sobre Juntas de Puertos.

7.º De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7.º del Real Decreto 1968/1978, de 20 de junio, y lo establecido en la presente Orden, la composición definitiva de las Comisiones Periféricas se incluye en un cuadro anexo a esta Orden.

8.º La presente Orden entrará en vigor a partir del día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

§ 28

Sin perjuicio de lo anterior, los Presidentes y Directores de las demás Comisiones Periféricas podrán asistir a las sesiones del Comité, bien a iniciativa propia, previo conocimiento

puesto en los artículos 11 y 12 del vigente Reglamento de Ejecución del Título 1.º de la Ley 27/1968, de 20 de junio, sobre Juntas de Puertos.

4.º Las Comisiones Periféricas se reunirán cuantas veces sea necesario, a juicio de su Presidente, o cuando lo solicite la mitad de sus miembros y, al menos, una vez al trimestre.

5.º En caso de vacante o ausencia del Presidente de las Comisiones Periféricas asumirá sus funciones el Vocal electivo de mayor edad, sin perjuicio de que el Director de la Comisión asegure su funcionamiento y coordinación, de acuerdo con lo establecido en el artículo 9.º, punto 3, del Real Decreto 1658/1978, de 28 de junio.

ANEXO  
Cuadro de composición de las Comisiones Periféricas

Grupos de Puertos	Comisioneros	Director Comisión (a)	Director Tesorero (b)	Delegados provinciales (c)	Sector Pesquero (d)	Sector Navegación y Comercio (e)	Diputación (f)	Ayuntamiento (g)	Ministerio de Defensa (h)	Sub Pesca (i)	Total
Guipuzcoa Vizcaya	Pais Vasco	1	1	2	2	2	2	2	1	1	14
Santander Asturias	Santander Asturias	1	—	1	1	1	1	1	1	1	8
Lugo La Coruña (Norte) La Coruña (Sur) Pontevedra	Galicia	1	3	3	3	4	3	3	1	1	22
Huelva Cádiz-Málaga Granada-Almería	Andalucía	1	2	5	5	3	5	5	1	1	28
Murcia Alicante Valencia Castellón	Murcia Pais Valenciano	1	—	1	1	1	1	1	1	1	8
Barcelona-Tarragona Girona	Cataluña	1	1	3	3	2	3	3	1	1	20
Baleares	Baleares	1	—	1	3	3	3	3	1	1	14
Las Palmas Santa Cruz de Tenerife	Canarias	1	1	2	7	7	7	7	1	1	34
	Total	10	10	22	28	27	27	28	10	10	174

- Autorizar la inscripción en el censo de la Comisión de los consignatarios de buques, Agentes marítimos, Exportadores de pescado y Contratistas de carga y descarga.
- Establecer de conformidad con los Reglamentos de Policía y Régimen del Puerto, debidamente aprobados la distribución de zonas para los diferentes servicios sobre los muelles y resolver las cuestiones que se promuevan por su uso.
- Reglamentar, de acuerdo con las disposiciones vigentes, el atraque y desatraque; carga y descarga, depósito y transporte de mercancías y la circulación de personas y vehículos.
- Proponer a la Comisión General las plantillas y necesidades de personal.

Y en general tendrán las facultades que le delega la Comisión General, en especial las referentes a la formulación de sus presupuestos y al otorgamiento de determinadas autorizaciones en los puertos (1).

9. La Dirección de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, sin perjuicio de las atribuciones y funciones que correspondan al Director de las comprendidas en el artículo 21 del Reglamento de 9 de abril de 1970, de ejecución del título 1.º de la Ley 27/1968, de 20 de junio (2), se integrará por:

9.1. Subdirector con categoría de Jefe de Servicio; tendrá a su cargo las directrices sobre la planificación y ordenación general de los puertos adscritos al Organismo; el informe de los planes de cada puerto, elevados por las Comisiones Periféricas, y en general realizará la preparación y estudio de cuantos trabajos le encomiende el Director.

Sustituirá al Director en caso de ausencia o enfermedad y en las reu-

(1) Además de las funciones mencionadas en los párrafos precedentes, la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos debe prestar asistencia técnica en materia de señales marítimas, a las Jefaturas de Costas y Puertos, según dispone el Decreto 862/1970, de 26 de febrero («Boletín Oficial del Estado», núm. 83, de 7 de

acciones acordadas por la Comisión y las ordenadas por el Presidente o por el Director; llevar los libros de contabilidad general y los auxiliares; asistir a los arcos y al examen; comprobación de libros, siempre que se verifiquen, extendiendo el acta de sus resultados en el libro correspondiente; custodiar los libros y conservar en buen estado el archivo de la Comisión y los documentos de tramitación, uniéndolos a sus respectivos expedientes; custodiar el sello de la Comisión; elevar a la Comisión un estado trimestral de ingresos y pagos; confeccionar las cuentas generales de cada año económico (1).

9.3. Los Directores de las Comisiones Periféricas de Puertos cuyos puestos no tendrán carácter orgánico, tendrán a su cargo, además de las funciones que le correspondan como Director de su propio Grupo de Puertos, las derivadas del funcionamiento y coordinación de las actividades de la Comisión periférica correspondiente.

9.4. Los Directores de los Grupos de Puertos tendrán a su cargo la planificación, ordenación y explotación de los Puertos del Grupo; la redacción de anteproyectos y proyectos; la ejecución y dirección de las obras, tanto de primer establecimiento como de conservación; la formulación de las certificaciones; revisiones y liquidaciones de obra; expropiaciones, incautaciones de los expedientes de autorización y deslindes, liquidación de tarifas y cánones; recaudación; dragados, mantenimiento y conservación de instalaciones y armamento; confección de estadísticas de tráfico y recaudación, así como la policía de los puertos que les estén adscritos.

Igualmente ostentarán las facultades

(1) Véanse las competencias y funciones de los Secretarios-Contadores de Juntas de Puertos en el artículo 22 del Reglamento para la aplicación del título I de la Ley 27/1968, de 20 de junio, aprobado por Decreto 1350/1970, de 9 de abril (8 27), y nota al mismo.

(2) Ley de 17 de julio de 1958 («Boletín Oficial del Estado», núm. 171, de 18 de julio), corrección de errores en «Boletín Oficial del Estado», núm. 210, de 2 de agosto de 1959, y «Boletín Oficial del Estado», núm. 98, de 24 de abril de 1959. Ha sido modificada por la Ley 164/1963, de 2 de diciembre («Boletín Oficial del Estado», núm. 281, de 3 de diciembre).

que les delega la Dirección de la Comisión Administrativa en relación con los dragados, el material flotante y balizamiento, y todas aquellas funciones que puedan atribuirle tanto la Dirección como las Comisiones Periféricas.

La Dirección de la Comisión Administrativa podrá acordar por razones de urgencia, enfermedad o vacante, que las funciones mencionadas anteriormente se desempeñen por los Directores de los Grupos adscritos, o por los Servicios Centrales de la Dirección.

10. Los puestos de Director, Subdirector, Jefes de las Secciones Centrales y Directores de los Grupos serán ocupados por los Cuerpos de Funcionarios, de acuerdo con las previsiones que a estos efectos se establezcan en las correspondientes plantillas organizativas del Organismo.

DISPOSICION FINAL

Se autoriza al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo para dictar las disposiciones complementarias que sean necesarias para la ejecución y desarrollo de la normativa y estructura establecidas en el presente Real Decreto, así como para modificar en lo sucesivo la estructura de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos en aquellas unidades de igual o inferior nivel orgánico al de Sección, previos los informes de la Presidencia del Gobierno y del Ministerio de Hacienda en los supuestos previstos, respectivamente, en el artículo 130.2 de la Ley de Procedimiento Administrativo (2), y en la disposición final del Real Decreto-ley 22/1977, de 30 de marzo (3).

(3) Publicado en el «BOE» núm. 83, de 7 de abril (corrección de errores en «Boletín Oficial del Estado», núm. 139, de 11 de junio). La indicada disposición final de la Ley de 1977 dispone lo siguiente:

«Sin perjuicio de lo establecido en los artículos 13.7 de la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado y 130.2 de la Ley de Procedimiento Administrativo, el Ministerio de Hacienda informará, previamente a su envío a la Presidencia del Gobierno, las reorganizaciones administrativas en cuanto supongan un incremento del gasto por aumento de personal.»

ANEXO 2)

PROYECTO TECNICO Y PRESUPUESTO PARA LA  
MECANIZACION DE LA DESCARGA DE PESCA FRESCA



# SISMAN, S.L.

Proyector y montajes de manutención, transporte y climatización e instalaciones industriales y navales.

Dom. Social: M. Valladares, 19  
Apartado (P.O. Box) 925  
Telex: 88348 IFEG E  
Teléfono: 49 10 75

VIGO (España),

SISTEMA MECANIZADO DE DESCARGA

Y

MANIPULACION DE PESCADO FRESCO



# SISMAN, S.L.

Proyector y montajes de manutención, transporte y almacenaje e instalaciones industriales y navales.

Dom. Social: M. Valladares, 19  
Apartado (P.O. Box) 925  
Telex: 88348 IFEG E  
Teléfono: 49 10 75

VIGO (España),

## I N D I C E

- 1 - OBJETO
- 2 - BASES DE ESTUDIO
- 3 - DESCRIPCION TECNICA
- 4 - INSTALACION ELECTRICA
- 5 - PERSONAL ESTIMADO



# SISMAN, S.L.

Proyector y montajes de manutención, transporte y almacenaje e instalaciones industriales y navieras.

## 1 - OBJETO

El sistema propuesto tiene como fin el transporte de pescado fresco, desde la cubierta del barco hasta las cintas de clasificación del mismo, todo ello a través de una serie de procesos intermedios necesarios para tal fin.

Así mismo dicho sistema va dotado de medios que permiten la manipulación de las bandejas de pescado, ( una vez seleccionado éste ), hacia la zona de pesado y dotación de hielo para su conservación, así como a su última situación para la subasta.

## 2 - BASES DE ESTUDIO

Para el presente sistema se ha partido de cuatro puntos -- diferenciados que citamos a continuación.

### 2.1 - Descarga desde cubierta a muelle

Dicho sistema nos permite por una parte la extracción del pescado desde la bodega del barco mediante unos cabestrantes hasta situarlos sobre la cubierta del mismo, aprovechando para ello los propios medios del barco.

Una vez en cubierta y a través de unas cintas transportadoras adaptables en todo momento a la situación del barco, dicho pescado es transportado hacia la cuba de lavado. Para todo ello se ha partido de las siguientes premisas:



# SISMAN, S.L.

Proyector y montajes de manutención, transporte y almacenaje e instalaciones industriales y navales.

## 2.1.1 - Mareas

Según la Tabla de Mareas existente para el Puerto de Vigo, se fija como mayor diferencia en tre Pleamar y Bajamar, la cota de 4.000 mm.

## 2.1.2 - Datos con respecto al Barco

Se ha considerado una distancia de 500 mm. entre la parte más saliente del Barco y el Muelle, una vez atracado éste.

Se ha tomado como cota máxima de Descarga la que corresponde a la situación de Barco cargado y Bajamar máxima.

La Bajamar máxima se considera a 5.300 mm. por de bajo del nivel del muelle y teniendo en cuenta -- que cuando el Barco se halla en plena carga la co ta desde el nivel del mar a la superficie de la - cubierta donde se encuentran las escotillas es de aproximadamente 800 ÷ 1.000 mm., dicha cota máxima de Descarga se cifra en 4.500 mm.

## 2.2 - Cuba de lavado

Dicha cuba tiene por objeto la separación del hielo -- que acompaña al pescado en la bodega del barco, así como - someter al propio pescado a una operación posterior de lavado.

...//...



# SISMAN, S.L.

Proyector y montajes de manutención, transporte y almacenaje e instalaciones industriales y navales.

## 2.3 - Cintas de clasificación

Reciben el pescado procedente de la cuba de lavado y en un proceso continuo van pasando el pescado por los distintos puestos de clasificación, formando un circuito cerrado que mantiene el pescado continuamente en movimiento, permitiendo a las personas encargadas de la clasificación del pescado, retirarlo cuando éste pase por el puesto de Clasificación fijado; caso de no retirarlo en ese momento lo podría hacer en el giro siguiente, y así sucesivamente.

Ello permitirá la clasificación en puesto fijo, manteniéndose las personas sentadas sobre asientos giratorios con objeto de poder acceder a las diferentes bandejas donde se depositará el pescado ya clasificado.

## 2.4 - Transporte bandejas pescado clasificado

Mediante un sistema de puentes grúa ligeros, que batan toda la zona, se realiza el Transporte de dichas bandejas — desde los puestos de clasificación hacia la zona de pesado de las mismas y posteriormente a su emplazamiento definitivo para la subasta.

## 3 - DESCRIPCION TECNICA

El presente sistema ya generalizado anteriormente, se compone estructuralmente de los siguientes elementos, cuyo fin es común pero diferenciados en su concepción. Dichos elementos son como siguen:



# SISMAN, S.L.

Proyector y montajes de manutención, transporte y almacenaje e instalaciones industriales y navieras.

### 3.1 - Sistema de Descarga de Cubierta y Bodega al Muelle

Consiste fundamentalmente en una plataforma motorizada con movimiento propio a todo lo largo del muelle ( aproximadamente 275 mts. ) sobre un camino de rodadura instalado a tal efecto sobre éste, permitiendo de una parte el situarse en el punto que exija la descarga y por otra su aparcamiento al final de la jornada en el lugar del muelle que se destine para ello.

Sobre dicha plataforma va montado el sistema de descarga antes mencionado, formado por dos cintas transportadoras perfectamente enlazadas entre sí permitiendo de una parte el desplazamiento perpendicular al barco y por otro lado la elevación ó descenso para adaptarse a las variaciones de altura producidas por las mareas y por la carga del propio barco.

La cinta que transporta el pescado desde la cubierta hasta el muelle, va dotado en su extremo más cercano al barco, de una tolva de recogida de pescado, orientable, y en donde se deposita el pescado que proviene de la bodega.

Para realizar la extracción del pescado de la bodega, disponemos de dos cabestrantes situados sobre la plataforma. Estos estarán motorizados con dos sentidos de marcha, para que aprovechando los propios medios del barco ( cuerdas, trócolas, etc. ) puedan realizar la extracción hasta la tolva de descarga situada en la cabecera de la cinta transportadora.



# SISMAN, S.L.

Proyector y montajes de manutención, transporte y almacenaje e instalaciones industriales y navales.

Sobre la plataforma va situada una cabina de mando acristalada y acondicionada para albergar un operador. Dentro de dicha cabina estará el panel de mandos, sobre cuyos manipuladores actuará el operador con el fin de realizar todos los movimientos motorizados anteriormente expuestos.

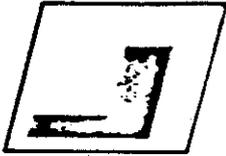
Así mismo existe a lo largo de todo el muelle, un perfil electrificado para transporte de energía eléctrica, desde el cual se realizará mediante un pantógrafo la alimentación al armario eléctrico y panel de mandos instalado en la mencionada cabina, para el control y movimiento de toda la unidad.

### 3.2 - Cuba de lavado

La carga extraída de la bodega del barco, consistente en pescado mezclado con hielo, es introducida mediante una de las cintas transportadoras del sistema de descarga de Cubierto al Muelle en una cuba de lavado.

Dicha cuba consiste en un recipiente lleno de agua y en el cual se está produciendo una renovación constante de la misma. Debido a la diferencia de densidades el hielo y el pescado son perfectamente separados.

Una vez separado el pescado es extraído mediante una cinta transportadora y sometido a un segundo lavado mediante proyección de agua, para en perfecto estado pasarlo a las cintas de selección.



# SISMAN, S.L.

Proyector y montajes de manutención, transporte y almacenaje e instalaciones industriales y navieras.

### 3.3 - Cintas de Clasificación

Consiste fundamentalmente en dos cintas transportadoras pegada una a la otra, separadas únicamente por una defensa para evitar que el pescado acceda de una a la otra por un lugar no previsto para ello.

En ambos extremos ésta defensa se interrumpe y mediante unos elementos guidores, el pescado será conducido de una cinta a la otra, con objeto de permitir formar un circuito cerrado, pero accediendo al mismo tiempo el pescado procedente de la cuba de lavado.

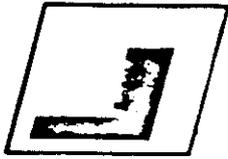
Se dispondrá de ocho asientos giratorios, tantos como puestos de selección admiten dichas cintas.

### 3.4 - Plataforma equipo selección

Tanto la cuba de lavado como las cintas de clasificación incluyendo sus asientos, van dispuestas sobre una plataforma motorizada con movimiento propio, que al igual que la citada en el apartado 3.1, se desplaza sobre unos carriles de rodadura embutidos sobre la superficie del muelle.

Con ello se logra por una parte el situar dicho elemento en el lugar donde se realiza la descarga y por otro lado al fin de la jornada el aparcarlo en el lugar destinado para ello.

La electrificación de dicha plataforma se consigue a través de un perfil electrificado, que mediante un pantógrafo -



# SISMAN, S.L.

Proyector y montajes de manutención, transporte y almacenaje e instalaciones industriales y navieras.

situado en dicha plataforma facilita la alimentación al armario eléctrico de la misma.

### 3.5 - Transporte bandejas pescado

Toda la manipulación exigida por las bandejas de pescado se realiza a través de un sistema de Puentes Grúa - ligeros, capaces de batir a lo largo de todo el muelle - ( 275 mts. aproximadamente ) la zona destinada a clasificación, pesaje y subasta de pescado.

El sistema consiste en dos perfiles de rodadura especiales soportados del techo y sobre los cuales se desliza el puente grúa en cuestión.

Sobre dicho puente grúa va instalado un polipasto - especial de cinta, que tiene la ventaja de no producir - goteos de grasa ó suciedad sobre el pescado. Dicho polipasto se desplaza mediante un carrito soporte a lo largo de dicho puente.

Por consiguiente disponemos de tres movimientos:

- a) Movimiento de traslación a lo LARGO de todo el muelle. Dicho movimiento es manual.
- b) Movimiento de traslación a lo ANCHO de todo el muelle. Movimiento también manual.
- c) Movimiento de elevación y descenso realizado por el polipasto. Dicho movimiento es eléctrico.

Estos tres movimientos citados se realizan mediante una



# SISMAN, S.L.

Proyector y montajes de manutención, transporte y almacenamiento e instalaciones industriales y navales.

botonera colgada del polipasto. Los dos primeros mediante una ligera tracción de la misma, y el tercero accionando los pulsadores que ésta contiene para tal fin.

La capacidad de carga de éstos polipastos es de 70 Kilogramos.

#### 4 - INSTALACION ELECTRICA

La alimentación para todos los elementos del sistema será a 3 x 380 + N + T, siendo éstos como sigue:

##### 4.1 - Perfiles electrificados

Como ya hemos explicado anteriormente a lo largo de todo el muelle se situarán unos perfiles electrificados, convenientemente protegidos y especialmente dotados para su utilización en zonas exteriores donde existan riesgos de ataques de los agentes atmosféricos, como en éste caso.

Dichos perfiles estarán alimentados a través de un armario General Único, dotado de los elementos de protección y señalización necesarios. Así mismo y debido a la tensión existente actualmente en el muelle ( 440 V ), en dicho armario irá instalado un transformador para conseguir el voltaje previsto.

##### 4.2 - Sistema de Descarga de Cubierta a Muelle

Sobre dicha plataforma irá situado un armario General en donde irán instalados todos los elementos de potencia -



# SISMAN, S.L.

Proyector y montajes de manutención, transporte y almacenamiento e instalaciones industriales y navieras.

y mando así como de protección.

En el interior de la cabina se dispondrá de un pupitre de mando en el cual el operador mediante manipuladores y pulsadores podrá realizar las siguientes maniobras:

- Puesta en tensión
- Marcha general
- Parada general
- Movimiento atrás-adelante plataforma
- Posicionamiento cintas transportadoras
- Giro de las cintas transportadoras
- Movimiento subida-bajada cabestrantes

Así mismo en dicho pupitre se permitirá igualmente se ñalizar los siguientes estados y defectos:

- Puesta en tensión
- Defecto relés térmicos
- Defecto limitadores de esfuerzo
- Paradas de urgencia

#### 4.3 - Selección de pescado

Sobre la plataforma en la que van situadas las cintas de clasificación y la cuba de lavado, irá dispuesto un armario eléctrico dotado del material necesario para que el operador en su momento pueda realizar las siguientes manio bras:

- Puesta en tensión
- Marcha general
- Parada general



# SISMAN, S.L.

Proyectos y montajes de manutención, transporte y climatización e instalaciones industriales y nucleares.

- Movimiento atrás-adelante plataforma
- Giro cintas clasificación
- Cuba de lavado

De igual forma que el apartado anterior señalizaran los estados y defectos necesarios.

#### 4.4 - Generalidades

Todos los elementos sujetos a un desplazamiento y que así lo requieran se controlarán en las posiciones extremas de su recorrido mediante finales de carrera.

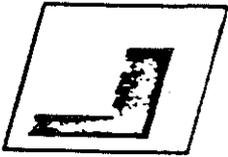
Cada uno de los elementos electro-mecánicos, estarán conectados a tierra.

En general el conjunto de la instalación eléctrica estará realizada de acuerdo con la normativa vigente.

#### 5 - PERSONAL ESTIMADO

Para poder realizar la descarga y clasificación del pescado transportado por un barco con el sistema propuesto se ha estimado necesario el siguiente personal:

- Tres personas en la bodega del barco  
cuyo trabajo consiste en llenar las cestas de pescado para que éste sea izado a cubierta
- Una persona en la cubierta del barco  
Su misión será el dirigir las operaciones de subida y bajada de la cesta con indicaciones al operador, y de



# SISMAN, S.L.

Proyectos y montajes de manutención, transporte y almacenaje e instalaciones industriales y navieras.

vaciar el pescado contenido en ésta sobre la tolva de las cintas de extracción.

- Una persona en la cabina del sistema de descarga

Su trabajo consiste en realizar los movimientos necesarios para comenzar la descarga, situando los elementos en sus lugares correspondientes. Una vez comenzada ésta el responsable del manejo de los cabestrantes que izan el pescado de la bodega.

- Ocho personas en las cintas de clasificación

Su trabajo consiste en seleccionar los tipos de pescado prefijados para cada puesto, cuando éste pase por delante de ellas, e ir llenando las bandejas.

- Dos personas manejando los puentes gruas

Deberán realizar todas las manipulaciones que la bandeja de pescado requiera: traslado desde puestos selección a zona de pesaje, idem. de zona de pesaje a zona de subasta, etc.

- Una persona que atienda a la bascula

Controlará los pesos correspondientes de cada bandeja y una vez realizado, proveerá a ésta del hielo necesario para la conservación del pescado.



**SISMAN, S.L.**

Dom. Social M. Valladares, 19  
Apartado P.O. Box), 925  
Telex 88348 IFEG E  
Teléfono 49 10 75  
VIGO (España)

Proyector y montajes de manutención, transporte y almacenaje e instalaciones industriales y navieras.

COOPERATIVA DE ARMADORES DE PESCA

Puerto Pesquero, s/n.

V I G O.-

REFERENCIA

S
N.

Nos place transmitirles nuestra mejor

OFERTA N°	FECHA	Su demanda de:
002130183/CA	13-01-83	

Condiciones generales al dorso

PRECIO

La presente oferta tiene como objeto el estudio, suministro y puesta en marcha de un sistema capaz de realizar la descarga de pescado simultánea de CINCO BARCOS, comprendiendo:

- Dotación a todo lo largo del muelle ( aproximadamente 275 mts. ) de perfiles electrificados y caminos de rodadura.
- Cinco plataformas con los elementos necesarios para efectuar la descarga desde la cubierta — del barco al muelle.
- Cinco plataformas dotadas cada una de las correspondientes cintas de clasificación y cuba de lavado.
- Diez puentes gruas ligeros dotados cada uno de ellos de un polipasto eléctrico, así como de los perfiles de rodadura a lo largo de todo el muelle.
- Cinco básculas con panel de lectura directa para una carga máxima de 100 Kgs.

TOTAL PESETAS S.E.Ú.O..... 77.937.500,--

de entrega	A convenir	Expedición
de validez		Validez de la oferta Dos meses
A convenir - I.C.T.E. no incluido		



SISMAN, S.L.

## CONDICIONES GENERALES DE SUMINISTRO Y VENTA

**GENERALIDADES.**— La aceptación de nuestras ofertas supone la obligación para ambas partes de las condiciones generales que a continuación indicamos, salvo estipulación en contra.

Los presupuestos, ofertas, indicaciones de precio, detalles comerciales o técnicos, etc., serán válidos exclusivamente en su fecha, no obligando a SISMAN, S.L., hasta que sea aceptado o confirmado el correspondiente pedido.

Habitualmente, todos los pedidos se harán por correspondencia y, en cualquier caso, todos los gastos e impuestos a que de lugar la formalización de los mismos serán por cuenta del comprador.

**ESTUDIOS Y PROYECTOS.**— Los estudios y documentos de toda naturaleza, remitidos o enviados por SISMAN, S.L., son siempre de nuestra propiedad y deberán sernos devueltos en cuanto sean solicitados.

Nos reservamos íntegramente la propiedad intelectual de nuestros proyectos, estudios, dibujos, etc., no pudiendo ser comunicados a terceros ni servir para utilización alguna sin nuestra autorización escrita.

Si nuestros estudios o proyectos son objeto de pedido, facilitaremos eventualmente, sin gastos, los dibujos o esquemas de montaje, no estando comprendidos en estos los dibujos de ejecución.

En caso contrario, es decir, de no ser aceptados nuestros proyectos, nos serán remitidos los gastos que originen estos.

Los cálculos de las fundaciones y edificaciones que figuren en los dibujos que proporcionemos tienen solamente valor orientativo, siendo de cuenta de nuestros clientes la fijación de estas fundaciones y edificaciones.

**FORMALIZACIÓN DE PEDIDOS.**— Los datos de nuestros catálogos, prospectos, etc., tienen un carácter puramente indicativo. Nos reservamos el derecho de hacer todas las modificaciones de disposición, rendimientos, forma, etcétera, de los aparatos o de las máquinas cuyas figuras o descripciones figuren en nuestros impresos, lo que puede implicar la modificación de los precios en ellos indicados.

Nuestras proposiciones, incluso si revisten la forma de un presupuesto, no son remitidas nada más que a título informativo.

Un pedido no confirmado por escrito no nos compromete. Los compromisos suscritos por nuestros Ingenieros, Agentes o Representantes no tienen valor alguno si no están confirmados por escrito por nuestra parte.

Se considera que el comprador conoce las propiedades características y condiciones especiales de utilización del material que compra.

El cliente es responsable de errores u omisiones en sus planos o especificaciones.

**PLAZO DE ENTREGA.**— Los plazos de ejecución de nuestra maquinaria que figuran en nuestras ofertas y presupuestos están dados únicamente a título informativo. No son definitivos más que bajo acuerdos especiales escritos.

El plazo para la entrega se considerará desde que el comprador acepte el pedido y haga el primer pago a cuenta del precio del mismo y una vez efectuadas las aclaraciones que SISMAN, S.L., considere oportuno realizar.

Un retraso de entrega no puede dar lugar a pago de daños y perjuicios, salvo si esta estipulado expresamente en nuestra confirmación de pedido y si se puede demostrar como perjuicio real. No podrá permitir al comprador anular el pedido ni tampoco aplicar retención de pagos llegado su vencimiento, o cualquier otra medida de castigo.

**ENTREGA Y TRANSPORTE.**— Cualquiera que sea el destino de material objeto del pedido o la condición particular de este, la entrega se efectuará en nuestros Talleres o Almacenes. La mercancía viaja siempre por cuenta y riesgo del comprador, sea cualquiera la estipulación que pueda figurar a título especial en los contratos o pedidos.

Caso de solicitarlo el comprador, nos ocuparemos del envío del material siguiendo sus instrucciones y de acuerdo con lo indicado en el párrafo anterior.

Las estipulaciones que preceden se aplican incluso en los casos en que nos hayamos comprometido a efectuar el montaje de un material.

**MONTAJE Y PUESTA EN MARCHA.**— Para el montaje y puesta en marcha de la maquinaria suministrada, SISMAN, S.L., facilitará los Técnicos o Montadores que sean necesarios. Salvo estipulación en parte, el importe de estos trabajos y gastos que se produzcan se cargarán en factura aparte. El tiempo empleado en viajes, tanto de ida como de regreso, se considera como de trabajo, al igual que tendrán esa consideración los días que se puedan perder por no estar a punto las obras preparatorias que el comprador ha de realizar por su cuenta, con arreglo a los planos e indicaciones que previamente le sean facilitados.

En caso de que el comprador considere oportuno que realicemos el montaje de nuestra maquinaria, debe comunicárnoslo con el fin de que le enviemos a tarifa correspondiente.

Las autorizaciones, personal auxiliar, andamios, herramientas y aparatos de elevación que los montadores precisen, así como todas las obras de albañilería, carpintería y cerrajería necesarias, serán por cuenta del comprador.

No asumimos ninguna responsabilidad referente a daños sufridos o causados por el personal puesto a nuestra disposición, a título oneroso o no, o por personas ajenas.

**PRECIOS.**— Nuestros precios se entienden siempre para material situado en nuestros Talleres o Almacenes.

No comprende el costo de los embalajes, los cuales son siempre a cargo de nuestros clientes, incluso cuando a petición de estos aceptemos hacerlos efectuar.

Para el material que exija un plazo de ejecución, los precios indicados tienen un carácter provisional, y el precio definitivo quedará determinado el día de la puesta a disposición del material, bien sea por aplicación de las disposiciones legales o bien en consideración de las condiciones económicas existentes en dicha fecha, según fórmula de revisión de precios que se adjuntará al presupuesto.

**CONDICIONES DE PAGO.**— Todos los pagos que nos sean debidos se harán de manera exclusiva en nuestro domicilio, netos y sin descuentos, y no admitiremos reclamaciones sobre pagos efectuados en otra parte o de distinta forma.

Los pagos se efectuarán de la forma siguiente:

- El 30 por 100 del precio base indicado en el pedido, en el momento de ser formalizado este, en concepto de anticipo a cuenta del mismo.
- El resto del importe, mediante giro a cargo del comprador, a noventa días de la entrega del material.

Si el pedido es de varios aparatos y la entrega se efectúa en varias lotes, el pago de cada entrega parcial será liquidado como si se tratara de pedidos independientes.

Los pagos no pueden ser retrasados bajo ningún pretexto, ni siquiera en el caso de litigio. Todo retraso en los pagos producirá a nuestra favor el devengo de intereses, calculados al tipo legal.

**GARANTÍAS.**— Todos nuestros aparatos quedan garantizados por un plazo de seis meses a partir de la fecha de salida de nuestros Talleres. Los plazos que durante el plazo de garantía resulten defectuosos por causas imputadas a su fabricación o calidad de las materias primas, podrán ser devueltos en nuestros Talleres de expedición, donde les serán entregadas otras en perfecto estado, quedando de nuestra propiedad las piezas defectuosas.

El plazo de nuestra garantía no se modificará por el hecho de sustituirse cualquier pieza, sea cual fuere el motivo de esta sustitución.

Esta garantía de seis meses está calculada teniendo en cuenta que nuestros materiales deberán trabajar ocho horas diarias, y será reducida proporcionalmente en el caso de que trabajen más horas por día.

La garantía no se aplica a aquellos materiales o accesorios suministrados por otro constructor, sean o no ofertados por nosotros, los cuales, en caso de resultar defectuosos, tendrán las garantías que dicho constructor fija habitualmente a sus productos, no alcanzando a SISMAN, S.L., responsabilidad alguna.

Queda bien entendido que la garantía se limita al cambio de piezas, y si por conveniencia del cliente, y a petición de este, fuera necesario el desmontaje de alguno de nuestros aparatos o Técnicos para el montaje o desmontaje del aparato, los gastos que se produzcan serán por cuenta del comprador.

La reparación, modificación o reposición efectuada durante el periodo de garantía no puede tener por efecto la prolongación de dicho plazo.

Las garantías de resultados industriales o económicos no pueden otorgarse más que de acuerdos especiales y formales, suscritos en el momento de la formalización del pedido.

La garantía se extingue si el comprador efectuase el montaje por sí mismo o llevase a cabo modificaciones o reparaciones en el material sin autorización de SISMAN, S.L.

Los trabajos solicitados a nosotros por el cliente contratados a jornal, tanto alzado, etc., así como las reparaciones de máquinas usadas, no imponen ninguna garantía.

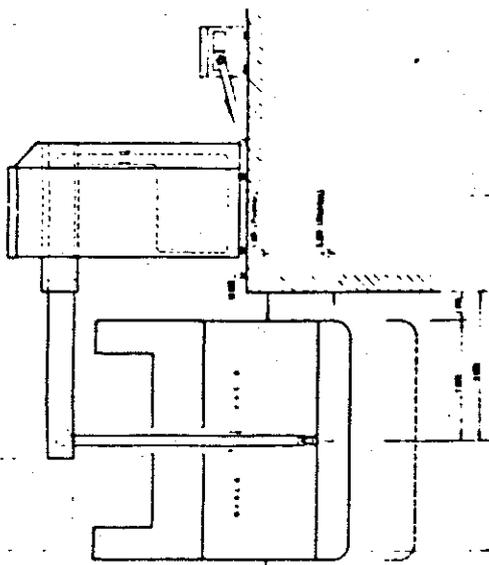
**PLAZO DE VALIDEZ DE LA OFERTA.**— Nuestros presupuestos tendrán un plazo de validez de un mes. Transcurrido este tiempo, deberá solicitarse confirmación de los mismos.

**RESERVA DE DOMINIO. RESCISIÓN.**— Es condición fundamental que en todo caso, aun frente a terceros, SISMAN, S.L., conserva a plena propiedad de todo material o maquinaria que suministre no transfiriéndose esa propiedad por el hecho de la entrega mientras no este plenamente y satisfactoriamente cumplida la condición recíproca del pago de su total importe. El adquirente vendrá obligado a conservar en su poder las mercancías con toda diligencia y cuidado y asegurárselas por su cuenta contra todo posible riesgo. En caso de incumplimiento de cualquiera de sus obligaciones por parte del adquirente, SISMAN, S.L., podrá optar por reivindicar el material suministrado, retirándolo de donde se encuentre, sin necesidad de otra autorización, o por pedir que se confirme la venta, exigiendo al contado la parte del precio aun no pagada y reclamando en ambos casos los perjuicios ocasionados.

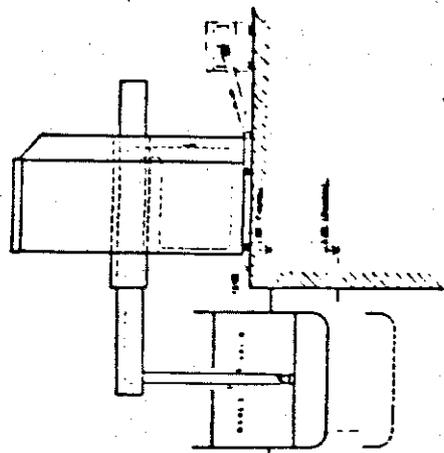
**IMPUESTOS.**— Todos los impuestos de cualquier clase o naturaleza que se ocasionen con motivo de la venta de los materiales ofertados serán por cuenta del comprador, obligándose este a reintegrarnos su importe si hubiéramos de satisfacerlo directamente, aunque ello fuera por procedimiento legal.

**JURISDICCIÓN.**— Para todas las cuestiones que surjan por incumplimiento de la operación concertada y en especial con motivo de acción de incumplimiento del presente contrato, ambas partes se someten a los Juzgados y Tribunales de VIGO renunciando expresamente a cualquier Fuero o Jurisdicción que pudiera corresponderles, siendo por cuenta del comprador los gastos de cualquier clase o naturaleza que pudieran ocasionarse por dicho incumplimiento.

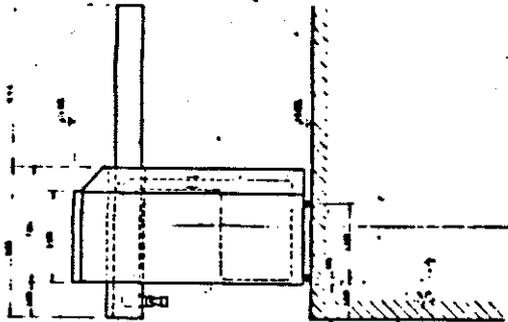
Una vez que el comprador nos base el pedido en firme y que el mismo entre en curso de fabricación, si fuera anulado por el comprador, deberíamos exigir una indemnización, cuya cuantía sería fijada en cada caso.



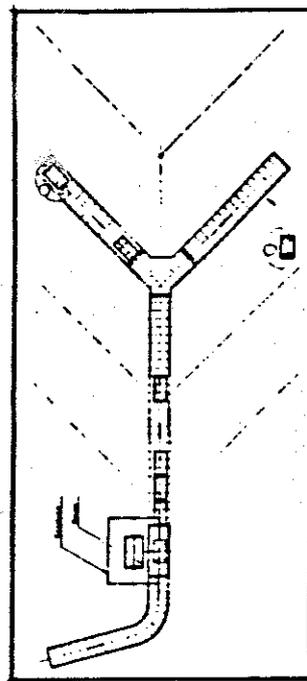
CARGA EN POSICION DE MAXIMA EN JERARQUIA  
Escala 1:10



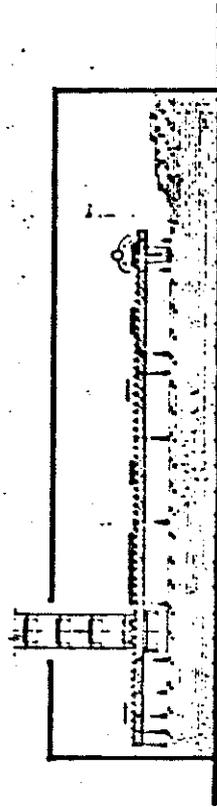
CARGA EN POSICION RELEGADA  
Escala 1:10



POSICION DE FIN DE CARGA  
O FIN DE JORNADA

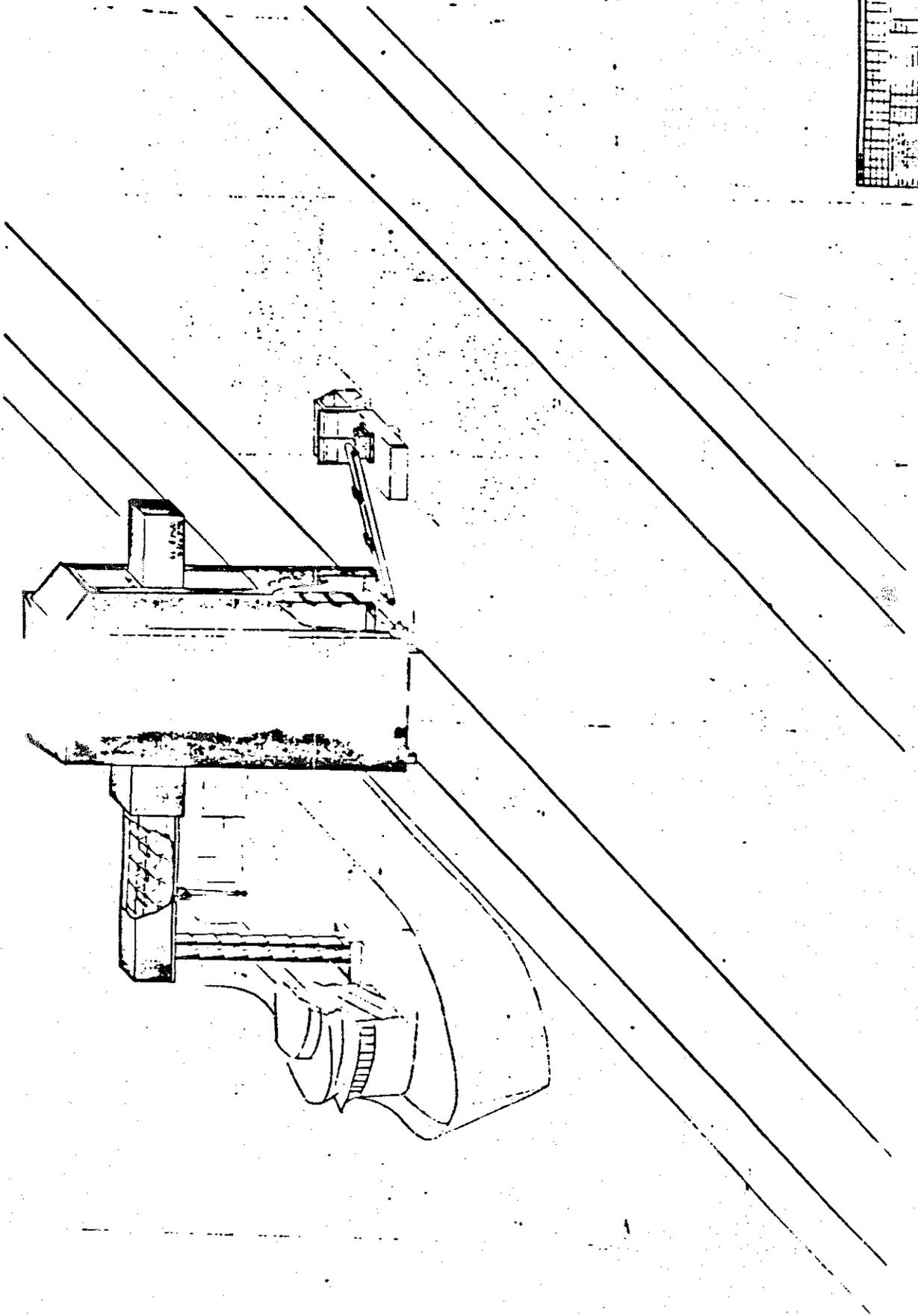


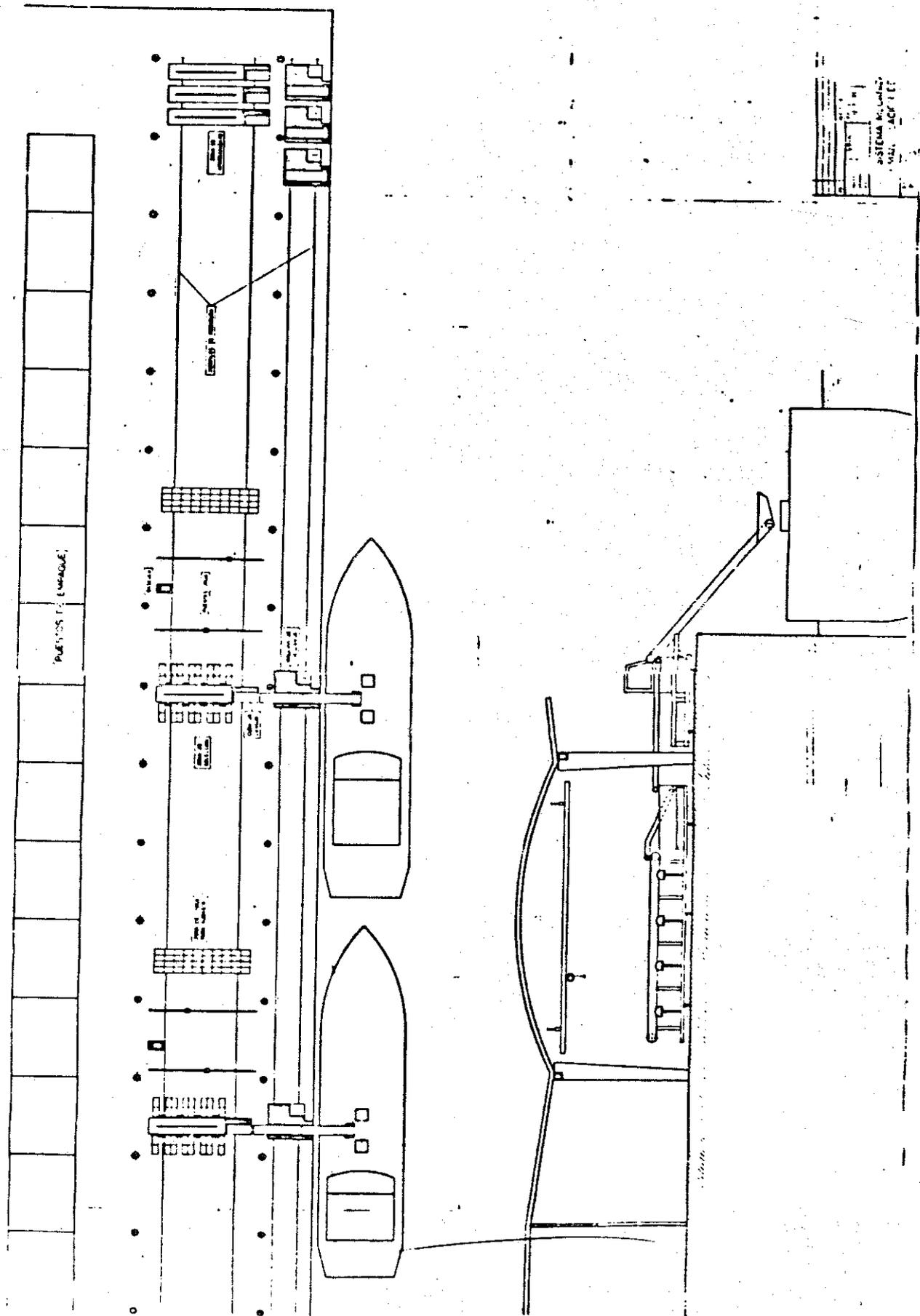
PLANTA DE LA BOSCUA  
Escala 1:10



SORTE DOB A-A  
Escala 1:10

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----



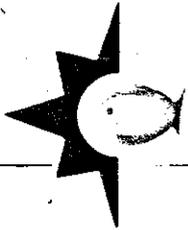


231 (Rev. 10-1-54)  
 100-100-100-100  
 100-100-100-100

ANEXO 3)

PROYECTO TECNICO Y PRESUPUESTO PARA LA  
MECANIZACION DEL LAVADO DE CAJAS PARA LA  
DESCARGA DE PESCA FRESCA

- Permite el lavado, tanto con agua fría como caliente.
- No sólo efectúa lavado, sino la total desinfección -  
de estos envases.



# HERMANOS RODRIGUEZ GOMEZ SL

Código de Identificación: 8-36603629

Oficina y Talleres c. SAN IGNACIO N° 3. TFNOS 37 20 11-37 65 50 - TELEX 88361 HRGL-E  
VIGO ESPAÑA, 9 de Mayo de 1.984

COOPERATIVA DE ARMADORES

Muelle del Berbes

VIGO.-

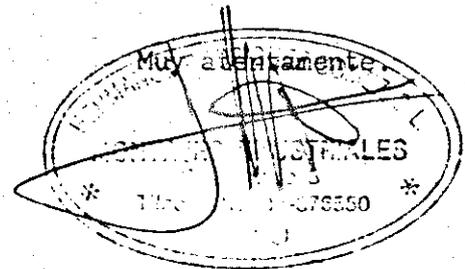
N Referencia JV/pp.

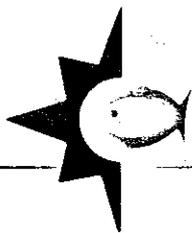
ASUNTO

Muy Sres. nuestros:

Adjunto a la presente tenemos el gusto de enviarles n/mejor oferta Nº 132/84, relativa a la construcción de una lavadora de cubetas.

Sin otro particular y aguardando con interes sus noticias, aprovechamos la ocasión para saludarles.





# HERMANOS RODRIGUEZ GOMEZ SL

Código de Identificación B.36603629

Oficina y Talleres c/ SAN IGNACIO N.º 3 T.FNOS. 37 20 11-37 65 50 - TELEX 88361 HRGL-E  
VIGO - ESPAÑA

## PRESUPUESTO

N.º 132/84

Remitido a

COOPERATIVA DE ARMADORES

Referente a

LAVADORA DE CUBETAS

Vigo, 9 de Mayo de 1984

Compuesto por 1 hojas

RODRIGUEZ GOMEZ SL

Código de Identificación: B-36603e29

PRESUPUESTO Nº 132/84

HOJA N.º 1

C/ SAN IGNACIO, 3 - TLFs. 37 2011 - 37 6550

REG. E

Cantidad

DETALLE

PRECIO

TOTALES

LAVADORA DE CUBETAS:

=====  
Construida totalmente en chapa de acero inoxidable 18/8 con unas dimensiones aproximadas de 6.000 x 1.000 x 1.500 mm. de altura. Consta de los siguientes elementos: 2 cuerpos independientes, uno de prelavado y otro de desinfección; cadena de varillas de acero inoxidable; ruedas de tiro y tensor y ejes del mismo material; serpentines con boquillas difusoras, colocadas en la parte superior e inferior. Accionamiento con moto-reductor eléctrico.

IMPORTE TOTAL PESETAS .....

1.450.000.--

VALIDEZ DE LA OFERTA:

30 días.

PLAZO DE ENTREGA:

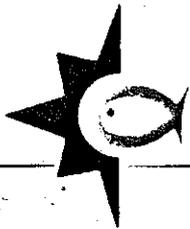
20 días.

CONDICIONES DE PAGO:

30% a la aceptación del pedido.  
70% a convenir.

I.G.T.E. a s/cargo.

Vigo, 9 de Mayo de 1.984



**HERMANOS RODRIGUEZ GOMEZ SL**

Código de Identificación B-36603629

Oficina y Talleres c SAN IGNACIO N.º 3. TFNOS. 37 20 11-37 65 50 - TELEX 88361 HRGL-E  
VIGO - ESPAÑA

## **PRESUPUESTO**

N.º 132/84

Remitido a:

COOPERATIVA DE ARMADORES

Referente a

LAVADERA DE BUEBOS

Vigo, \_\_\_\_ de \_\_\_\_ de 19 \_\_\_\_

Compuesto por \_\_\_\_ hojas

MANOS RODRIGUEZ GOMEZ SL

Código de Identificación: B-36603429

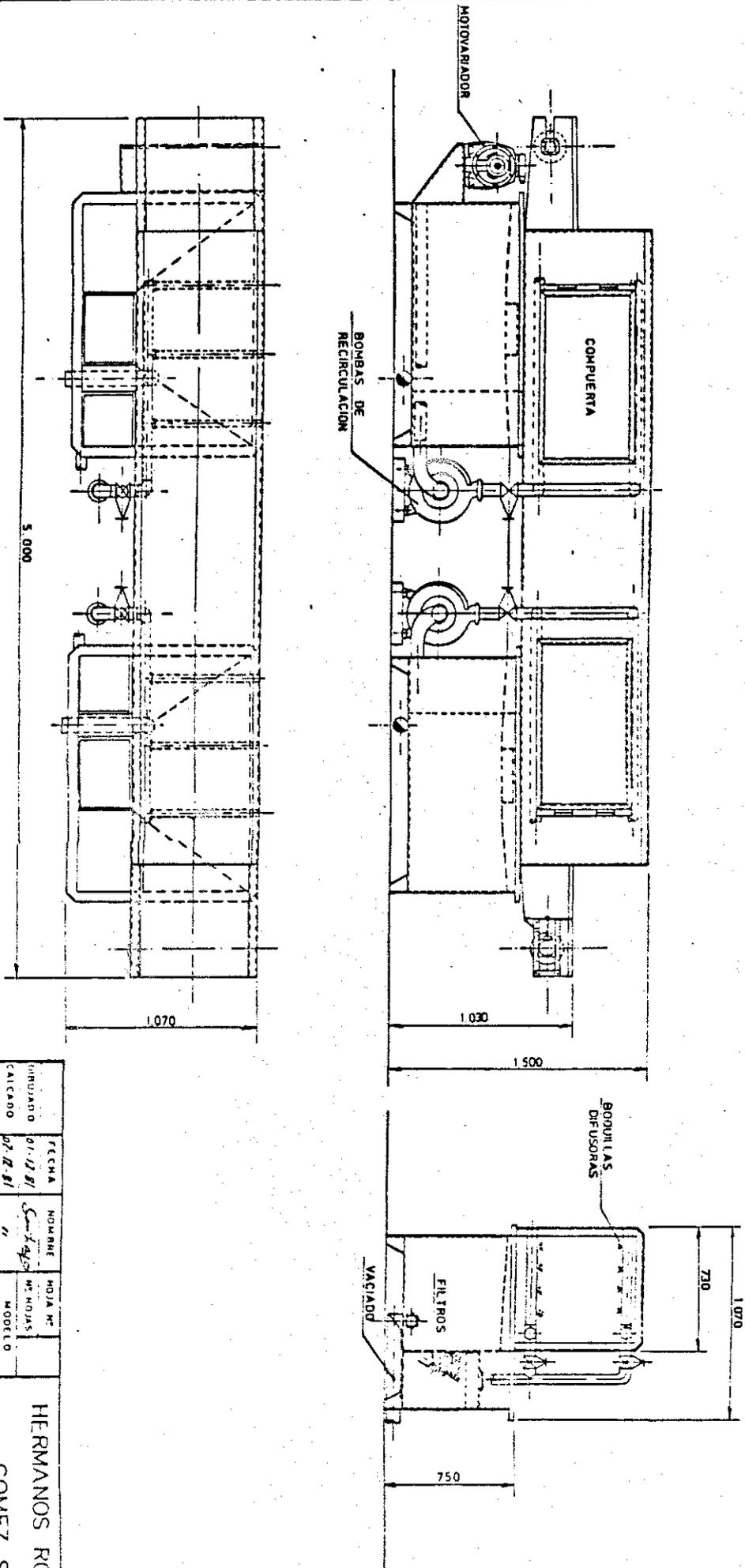
PRESUPUESTO Nº 132/84

HOJA N.º \_\_\_\_\_

Industria y Talleres: c/ SAN IGNACIO, 3-TLFS. 37 2011-37 6550  
TELEX: 88361 HRGL - E  
VIGO - ESPAÑA

Cantidad	DETALLE	PRECIO	TOTALES
	<p>LAVADORA DE CUBETAS: =====</p> <p>Construida totalmente en chapa de acero inoxidable 18/8 con unas dimensiones aproximadas de 6.000 x 1.000 x 1.500 mm. de altura. Consta de los siguientes elementos: 2 cuerpos independientes, uno de prelavado y otro de desinfección; cadena de varillas de acero inoxidable; ruedas de tiro y tensor y ejes del mismo material; serpentines con boquillas difusoras, colocadas en la parte superior e inferior. Accionamiento con moto-reductor eléctrico.</p>		
	<p>IMPORTE TOTAL PESETAS .....</p>		1.450.000.--
	<p><u>VALIDEZ DE LA OFERTA:</u> 30 días.</p> <p><u>PLAZO DE ENTREGA:</u> 20 días.</p> <p><u>CONDICIONES DE PAGO:</u> 30% a la aceptación del pedido. 70% a convenir.</p> <p>I.G.T.B. a s/cargo.</p>		

Vigo, 9 de Mayo de 1984



DIBUJADO		FECHA	NOMBRE	HOJA Nº	HERMANOS RODRIGUEZ GOMEZ S.L.
CALCADO		01-12-81	S. Rodriguez	Nº HOJAS	
COMUNICADOR		07-12-81	"	MODELO	
MATERIAL		DIMENSIONES		CANTIDAD	TRATAMIENTO
ESCALA		DE NOMINACION			REVESTIMIENTO
1:20		LAVADORA DE CUBIERTAS		PLANO Nº	FE
				0.10.1.010.00	
				MODIFICACIONES	

ANEXO 4)

PROYECTO TECNICO Y PRESUPUESTO PARA LA  
MECANIZACION DE LA DESCARGA DE PESCA CONGELADA



**SISMAN, S.L.**

Proyector y montajes de mantenimiento, transporte y almacenamiento e instalaciones industriales y navieras

Dom. Social: M. Valladares, 19  
Apartado (P.O. Box) 925  
Telex: 88348 IFEG E  
Teléfono: 49 10 75  
**VIGO (España),**

SISTEMA DE DESCARGA CONTINUA

DE GEOMETRIA VARIABLE



# SISMAN, S.L.

Proyector y montajes de manutención, transporte y almacenaje e instalaciones industriales y navieras.

Dom. Social: M. Valladares, 19

Apartado (P.O. Box) 925

Telex: 58348 IFEG E

Teléfono: 49 10 75

VIGO (España),

## INDICE

- 1 - OBJETO
- 2 - BASES DE ESTUDIO
- 3 - CADENCIAS
- 4 - DESCRIPCION TECNICA
- 5 - SISTEMAS AUXILIARES
- 6 - INSTALACION ELECTRICA
- 7 - ESTUDIO ECONOMICO



# SISMAN, S.L.

Proyector y montajes de manutención, transporte y almacenaje e instalaciones industriales y navieras.

## 1 - OBJETO

El presente sistema tiene como fin el transporte del pescado congelado en sus diversas formas de conservación ( bloque en caja de cartón, bloque envuelto en plástico, etc. ), desde las bodegas del barco hasta el nivel de muelle, para descargar directamente sobre otro medio de transporte.

Inicialmente dicho medio será un camión, sobre el cual se realizará la descarga, bien directamente sobre su plataforma --- ( caso de ser bloque envuelto en plástico ) ó sobre palets situados sobre el camión ( caso de bloque en caja de cartón ). Así -- como la primera operación será directamente, en la segunda la -- operación de paletización será manual.

Para el presente estudio se ha partido de una carga cuyas - medidas máximas sean de 700x400x120 mm., y de un peso aproximado de 22 Kgs. Según se ha citado anteriormente dichas cargas se podrán presentar en las variantes de protegidas con cartón ó bien con plástico, pero siempre su conformación será con superficies planas, con objeto de facilitar con ello el transporte de las mismas sobre caminos de rodadura.

## 2 - BASES DE ESTUDIO

Para describir el sistema completamente, podemos subdividirlo en tres partes, físicamente separados y cuyo objeto primordial difiere, a saber:



# SISMAN, S.L.

Proyector y montajes de manutención, transporte y almacenaje e instalaciones industriales y navieras.

## 2.1 - Transporte y carga en bodega

Dicho sistema se compone esencialmente de unos caminos de rodadura extensibles y modulares que permiten el transporte de las cargas por gravedad, desde cualquier punto de la bodega hasta el punto de unión con el sistema de descarga de bodega.

## 2.2 - Sistema de descarga de bodega a muelle

El sistema ha sido estudiado para transportar las cargas que reciben de los citados caminos de rodadura en bodega, hasta el nivel del muelle, para lo cual se ha partido de las siguientes premisas:

### 2.2.1 - Mareas

Según la tabla de mareas existente para el Puerto de Vigo, se fija como mayor diferencia entre Pleamar y Bajamar, la cota de 4.000 mm.

### 2.2.2 - Datos con respecto al barco

Se considera la cota de 1.500 mm., la distancia máxima entre la parte más saliente del barco y el muelle, una vez atracado éste.

...//...



# SISMAN, S.L.

Proyectos y montaje de mantenimiento, transporte y almacenaje e instalaciones industriales y navieras.

Se ha tomado como cota máxima a efectos de descarga la de 9.000 mm., que corresponde a la distancia existente entre la cara externa del muelle al eje de la escotilla de descarga, sin que ésto sea limitativo para los barcos con medidas inferiores.

Dicho sistema permitirá la descarga en barcos con escotillas mínimas de 1.800x1.800 mm.

La limitación en cuanto a altura de barco queda condicionada por los siguientes parámetros: barco descargado y marea alta, nos permite una altura máxima, tomando como referencia el nivel del mar y hasta el punto más elevado del barco en la perpendicular de la escotilla de descarga de 10.500 mm.

Se fija como altura máxima a efectos de descarga 10.000 mm., tomados desde el nivel de la escotilla de descarga situada en la cubierta superior del barco y el punto más bajo de la última bodega.

### 2.3 - Descarga en el muelle

Es el último tramo del sistema, cuya misión es recoger la carga que viene desde la bodega y transportarla hasta el camión. Se deberán distinguir dos casos:

...//...



# SISMAN, S.L.

Proyectar y montar de mantenimiento, transporte y climatización e instalaciones industriales y navieras.

## 2.3.1 - Cargas embaladas

El sistema permitirá el posicionamiento de las cargas sobre el palet (operación manual), debiendo ser completado una vez finalizados los primeros palets con el movimiento del camión.

## 2.3.2 - Cargas sin embalaje

La descarga se realizará directamente sobre la caja del camión, ayudándose a la vez del movimiento de éste para su reparto.

## 3 - CADENCIAS

### 3.1 - Actual

En función del tamaño del barco, en la actualidad, depende de la cifra de extracción de pescado congelado, dándose como media las siguientes cifras:

- barco mediano entre 130 ÷ 150 Tm.
- barco grande entre 200 ÷ 220 Tm.

Todo ello se realiza durante una jornada de trabajo de ocho horas y con el siguiente personal:

- 1 "Mano" compuesta por 15 hombres.
- 1 Grua con su operador correspondiente.
- 1 Carretilla de uñas con su operador (dicho elemento solo se utiliza para descarga de productos embalados).



# SISMAN, S.L.

Proyector y montajes de manutención, transporte y almacenaje e instalaciones industriales y navales.

### 3.2 - Cadencia teórica del sistema propuesto

Contando con una velocidad de 30 mts/min., y que el pase de las bolsas es de 1.000 mm., se pueden dar - en función del tipo de carga, las siguientes hipótesis:

#### 3.2.1 - Hipótesis A

Para ésta hipótesis se parte de que - la totalidad de la carga viene en forma de ca - jas de cartón de 700x400x100 de un peso de -- 22 Kgs.

Colocaríamos una carga por cada bolsa con lo cual obtendríamos:

$$30 \text{ mts./min.} \times 22 \text{ kgs.} = 660 \text{ kgs./min.}$$

$$660 \text{ kgs./min.} \times 60 \text{ min.} \times 8 \text{ horas} = 316.800 \text{ Kgs.}$$

316'8 Tm./Jornada

#### 3.2.2 - Hipótesis B

Se supone que la carga viene al 50% - en cajas de 700x400x100 de peso 22 Kgs., y en cajas de 500x260x100 cuyo peso es de 13 Kgs. aproximadamente.

Cargaríamos por bolsa una pieza de -- 22 Kgs. ó bien dos piezas de 13 Kgs., con lo cual obtendríamos:

$$\begin{array}{l} 15 \text{ cajas} \times 22 \text{ Kgs.} = \quad \quad \quad . 330 \text{ Kgs.} \\ ( 15 \times 2 ) \text{ cajas} \times 13 \text{ Kgs.} = 390 \text{ Kgs.} \end{array} \left. \vphantom{\begin{array}{l} 15 \text{ cajas} \times 22 \text{ Kgs.} \\ ( 15 \times 2 ) \text{ cajas} \times 13 \text{ Kgs.} \end{array}} \right\} 720 \text{ Kgs./min.}$$

..//..



# SISMAN, S.L.

Proyector y montajes de mantenimiento, transporte y almacenaje e instalaciones industriales y navieras.

720 Kgs./min.x60 min.x8 horas = 345.600 Kgs.

345'6 Tm./Jornada

### 3.2.3 - Hipótesis C

Para ésta hipótesis se barajan cargas - de cefalópodos cuyas características son - - - 400x350x100 mm., y de un peso aproximado de 11 Kgs.

Se transportarían dos cargas por bolsa, con lo cual el resultado sería:

(30x2) cargas x 11 Kgs. = 660 Kgs./min.

660 Kgs./min.x 60 min. x 8 horas = 316.800 Kgs.

316'8 Tm./Jornada

### 3.2.4 - Medios empleados

Contrariamente a lo que acontece en la actualidad, la cadencia se mantiene sin que en ella influya el tamaño ó tipo de barco, siempre y cuando cumpla con lo establecido en el punto 2 ( Bases de estudio ).

Para dichas hipótesis se consideró igualmente — una jornada de trabajo de ocho horas y el siguiente personal:

2 equipos de 4 hombres cada uno en bodega.

2 hombres sobre el muelle para la paletización.

..//..



# SISMAN, S.L.

Proyector y montajes de manutención, transporte y almacenaje e instalaciones industriales y navieras

Los hombres situados en el muelle se emplearían solamente para el caso de descarga de productos en caja de cartón.

Cuando se trate de cargas desnudas, las cuales se descargarán a granel sobre el camión, bastará una persona pendiente de parar y poner en marcha la cinta transportadora en el intervalo de cambio de camión.

#### 4 - DESCRIPCION TECNICA

El presente sistema se compone estructuralmente de los siguientes elementos, cuyas funciones y métodos de trabajo difieren, aunque su fin sea el mismo:

##### 4.1 - Transporte y carga en bodega

Consiste en unos caminos de rodadura que por gravedad trasladarán desde cualquier punto de la bodega las cargas hacia el punto de confluencia ó carga.

Las características más importantes de éstos elementos son:

- Perfecta adaptabilidad tanto en forma como en medidas, para conseguir adaptarse a las necesidades de la bodega.



# SISMAN, S.L.

Proyector y montajes de manutención, transporte y almacenaje e instalaciones industriales y navieras.

- Gran ligereza con lo cual se facilita su montaje y traslado en la bodega.

- Regulación en altura para variar a voluntad en función de las cargas la pendiente de rodadura.

- Sistema de acordeón extensible para facilitar su acceso a través de las escotillas de descarga y que a su vez facilitan la adaptación a la medida de trabajo necesaria en cada momento.

#### 4.2 - Sistema de descarga de bodega a muelle

Podemos por su descripción descomponer dicho sistema en los siguientes conjuntos:

##### 4.2.1 - Torre soporte

El conjunto de la torre soporte estará formada por una estructura metálica, la cual irá recubierta exteriormente de chapa laminada y plegada en frío con el fin de ofrecer una mejor protección de los elementos electro-mecánicos y a su vez de ofrecer una buena presentación.

Podemos subdividir a su vez dicho conjunto, en los subconjuntos siguientes y que van en ella:



# SISMAN, S.L.

Proyector y montajes de manutención, transporte y almacenaje e instalaciones industriales y navieras.

#### 4.2.1.1 - Trenes de traslación

Se compone de dos conjuntos motrices y dos arrastrados que permitirán la traslación de todo el sistema sobre dos vías según un eje paralelo a la línea del muelle.

Sobre los citados trenes de traslación y ocupando la base de la torre soporte se alojarán los bloques de hormigón que como lastre tendrán el objeto de conferir al sistema de una estabilidad adecuada, según lo indicado en la norma DIN - 15.018 y DIN 120..

#### 4.2.1.2 - Tensores

Dentro del cuerpo formado por la estructura de la torre soporte, se alojan los tensores motorizados y de gravedad para la recogida, extensión y regulación automática en altura de la cadena.

Estas operaciones serán función directa de las variables:

- Lastre ó carga del barco.
- Altura de bodega del barco.
- Manga de trazado del barco.
- Mareas.



# SISMAN, S.L.

Proyector y montajes de manutención, transporte y climatización e instalaciones industriales y nucleares.

Los tensores motorizados estarán contrapesados con objeto de compensar esfuerzos de elevación y descenso.

#### 4.2.1.3. - Cadena transportadora

El transportador se compone esencialmente de dos cadenas paralelas unidas entre sí por unas barras situadas a un paso de 1.000 mm. Dichas barras de unión soportan a su vez unas bolsas de tejido a modo de canjilones deformables con objeto de adaptarse a la posición de las cargas durante su transporte horizontal y vertical en sus dos sentidos.

#### 4.2.1.4. - Motriz cadena transportadora.

Irà situado entre los tensores motorizados y el de gravedad. A través de dos piñones unidos mediante un eje a un motorreductor, se moverá la cadena a una -



# SISMAN, S.L.

Proyector y montajes de manutención, transporte y climatización e instalaciones industriales y navales

velocidad de 30 mts/min.

Al objeto de evitar deterioros en las cadenas y en el propio reductor en caso de enganche, éste dispondrá de un limitador de par.

La inmovilización de la cadena se efectuará mediante un freno incorporado en el propio motor.

#### 4.2.2. - Pluma extensible

La cadena transportadora efectúa sus recorridos horizontales tanto en carga como en vacío a través de una estructura móvil regulable en longitud para adaptarse a cota de descarga en el sentido de la manga de Trazado del Barco.

Los recorridos horizontales de la cadena están limitados por cuatro poleas, dos solidarias a dicha pluma y otras dos fijas a la estructura de la torre soporte. A tal efecto y para soportar la cadena con objeto de evitar la catenaria correspondiente,

...//...



# SISMAN, S.L.

Proyector y montajes de manutención, transporte y almacenaje e instalaciones industriales y navales.

tanto en el tramo de ida como en el de retorno, existen unos caminos de rodadura y tapuestos y desplazables a lo largo de la pluma.

#### 4.2.3. - Ascensor pluma.

Consiste en un cuerpo de sección rectangular en el cual irá albergada la pluma, y que permitirá a través de unas ruedas guía instaladas en su cuerpo, el desplazamiento longitudinal de ésta. Este movimiento se efectuará a través de un motorreductor con freno, solidario del ascensor, y que atacará mediante un piñón sobre una cremallera a su vez solidaria a la pluma.

Con objeto de una mejor adaptación del sistema al tamaño del barco, y para evitar de esta manera un gran recorrido vertical de la carga no gufada, el conjunto del ascensor podrá desplazarse en sentido descendente un recorrido aproximado de 4.500 mm.

Dicho movimiento de elevación y descenso, se realizará a través de unas guías verticales mediante un motorreductor con freno,



# SISMAN, S.L.

Proyectar y montar de mantención, transporte y almacenaje e instalaciones industriales y navales.

con dos ramales de transmisión de movimiento y sus correspondientes contrapesos.

#### 4.3. - Descarga en el muelle.

Una banda transportadora de dos cuerpos, uno fijo y otro variable, recibirá por cada libre las cargas que transportan las bolsas del sistema de descarga, y a una velocidad de 30 mts/min. las depositará sobre el medio de transporte elegido. El tramo variable de dicha banda permitirá los siguientes movimientos:

- Movimiento de traslación en su sentido longitudinal para permitir llegar al otro extremo del camión en su sentido de anchura.
- Movimiento de elevación para facilitar la deposición de la carga sobre el palet, a medida que sobre él - se van depositando las mismas.
- Movimiento de giro para posicionar las cargas sobre el palet.

...//...



# SISMAN, S.L.

Proyector y montajes de manutención, transporte y almacenaje e instalaciones industriales y navales.

## 5. - SISTEMAS AUXILIARES.

Con el fin de transportar desde el muelle a la bodega del barco y viceversa, los diversos elementos de manutención necesarios para la descarga (caminos de rodadura, etc.), se dispondrá de un polipasto con movimiento motorizado, tanto en elevación - como en traslación.

Dicho elemento se desplazará a través de unos caminos de rodadura solidarios en la parte inferior de la pluma, y permitirá una carga máxima de 500 Kgs.

Se ha pensado también en dicho medio para apertura y cierre de las escotillas de descarga.

Para la realización de un mantenimiento preventivo, el cuerpo central del sistema de descarga dispondrá en su interior, de espacio suficiente para albergar las escaleras de acceso a las - plataformas de mantenimiento, en las cuales estarán situados los diversos elementos electromecánicos.

## 6. - INSTALACION ELECTRICA.

El mando de todo el sistema, estará centralizado en un armario eléctrico situado en el interior de la torre soporte.

...//...



# SISMAN, S.L.

Proyector y montajes de manutención, transporte y almacenaje e instalaciones industriales y nucleares

Su alimentación será a  $3 \times 380 \pm N \pm T$  y se efectuará ésta, dependiendo de la situación del conjunto de cualquiera de las tomas sitas a lo largo del muelle, tomando como es lógico la más próxima. Un enrollador de cable permitirá el movimiento de traslación dentro de los límites marcados por la situación de las tomas.

Un pupitre central de mando situado en la proximidad del armario eléctrico y con una buena visibilidad al exterior, permitirá efectuar las siguientes maniobras:

- Una puesta en tensión.
- Una marcha general.
- Una parada general.
- Una selección de mando ( local - distancia ).
- Una selección de marcha ( automática - manual ).

La marcha automática, permitirá una regulación sin ningún tipo de intervención, de la altura del punto de carga en bodega con la cadena en marcha.

La marcha manual se hará necesaria para realizar cualquiera de los siguientes movimientos:

- Traslación torre soporte.
- Movimiento de extensión - recogida de la pluma.



# SISMAN, S.L.

Proyector y montajes de manutención, transporte y almacenaje e instalaciones industriales y navales.

- Movimiento de elevación-descenso del ascensor.
- Movimiento extensión-recogida de la cadena transportadora.
- Mando del polipasto auxiliar.

En dicho pupitre se permitirá igualmente señalar los siguientes estados y defectos:

- Puesta en tensión.
- Marcha automática-manual.
- Defecto relés térmicos.
- Defecto limitadores de esfuerzo.
- Paradas de urgencia.

En la zona de carga (bodega), se dispondrá de una botonera - que permitirá:

- Una parada general.
- Una marcha general.
- Movimiento extensión-recogida cadena transportadora.

La primera la permitirá permanentemente, mientras que para las otras dos operaciones será necesario colocar en el pupitre - central el selector de mando en posición "Distancia".

En la zona de descarga, sobre la banda transportadora, existirá una botonera que permitirá realizar:



# SISMAN, S.L.

Proyector y montajes de manutención, transporte y almacenaje e instalaciones industriales y navales.

- Una parada general.
- Una marcha general.

Tanto en la zona de carga, como en la de descarga, las maniobras de parada serán enclavables, con objeto de evitar todo movimiento imprevisto.

Todos los elementos sujetos a un desplazamiento, como son: tensores, pluma, ascensor, etc., se controlarán en sus puntos extremos de su correspondiente recorrido, mediante finales de carrera.

Cada uno de los elementos electro-mecánicos (motores, controles de posición, botoneras, etc.), estarán conectados a tierra, y en general el conjunto de la instalación eléctrica, estará realizada de acuerdo con las normas vigentes.

## 7. - ESTUDIO ECONOMICO.

Según lo expuesto anteriormente en el capítulo 3 referente a cadencias, el sistema propuesto puede como media, efectuar la descarga de 300.000 Kgs. en una jornada de trabajo de ocho horas.

...//...



# SISMAN, S.L.

Proyector y montajes de manutención, transporte y almacenaje e instalaciones industriales y navales.

El personal que se considera necesario para ello, representa un equipo de diez personas.

Con objeto de disponer de datos reales y fiables, tomaremos como valor monetario por hombre y jornada de trabajo, la cifra - de 11.100,-- Pesetas, valor éste aplicado en el curso del año -- 1.981.

Tomando pues estos datos como referencia, podemos valorar - lo que cuesta la descarga de un kilo de pescado congelado desde la bodega del barco, a un medio de transporte situado sobre el - muelle. De lo que resulta:

10 hombres X 11.100,-- ptas./hombre	-	0,37 ptas./kg.
<hr/>	-	<hr/>
300.000 kgs./jornada		



**SISMAN, S.L.**

Dom. Social: M. Valladares, 19  
Apartado (P. O. Box), 925  
Telex: 88348 IFEG E  
Teléfono: 49 10 75  
VIGO (España)

Proyector y montajes de manutención, transporte y climatización e instalaciones industriales y navales.

COOPERATIVA DE ARMADORES DE PESCA

Puerto Pesquero, s/n.

V I G O .-

REFERENCIA

S. _____
N. _____

Nos place transmitirles nuestra mejor

OFERTA N.º	FECHA	Su demanda del
003180183/CA	18-01-83	

Condiciones generales al dorso

	PRECIO
<p>Construcción, suministro, montaje y puesta a punto de :</p> <p>" <u>UN SISTEMA DE DESCARGA CONTINUA DE GEOMETRIA VARIABLE</u> ", según descripción realizada en la memoria adjunta.</p>	
<p>TOTAL PESETAS S.E.Ú.O.....</p> <p>-----</p>	<p>49.750.000,--</p> <p>-----</p>

Plazo de entrega	A convenir	Expedición	
Embalaje		Validez de la oferta	Dos meses
I.G.T.E. no incluido			



SISMAN, S.L.



## CONDICIONES GENERALES DE SUMINISTRO Y VENTA

**GENERALIDADES.**— La aceptación de nuestras ofertas supone la obligación para ambas partes de las condiciones generales que a continuación indicamos, salvo estipulación en contra.

Los presupuestos, ofertas, indicaciones de precio, detalles comerciales o técnicos, etc., serán válidos exclusivamente en su fecha, no obligando a SISMAN, S.L., hasta que sea aceptado o confirmado el correspondiente pedido.

Habitualmente, todos los pedidos se harán por correspondencia y, en cualquier caso, todos los gastos e impuestos a que dé lugar la formalización de los mismos serán por cuenta del comprador.

**ESTUDIOS Y PROYECTOS.**— Los estudios y documentos de toda naturaleza, remitidos o enviados por SISMAN, S.L., son siempre de nuestra propiedad y deberán sernos devueltos en cuanto sean solicitados.

Reservamos íntegramente la propiedad intelectual de nuestros proyectos, dibujos, etc., no pudiendo ser comunicados a terceros ni servir para utilización alguna sin nuestra autorización escrita.

Si nuestros estudios o proyectos son objeto de pedido, facilitaremos eventualmente, sin gastos, los dibujos o esquemas de montaje, no estando comprendidos en estos los dibujos de ejecución.

En caso cont. No, es decir, de no ser aceptados nuestros proyectos, nos será reembolsados los gastos que originen estos.

Los cálculos de las fundaciones y edificaciones que figuren en los dibujos que proporcionemos tienen solamente valor orientativo, siendo de cuenta de nuestros clientes la fijación de estas fundaciones y edificaciones.

**FORMALIZACIÓN DE PEDIDOS.**— Los datos de nuestros catálogos, prospectos, etc., tienen un carácter puramente indicativo. Nos reservamos el derecho de hacer todas las modificaciones de disposición, rendimientos, forma, etcétera, de los aparatos o de las máquinas cuyas figuras o descripciones figuren en nuestros impresos, lo que puede implicar la modificación de los precios en ellos indicados.

Nuestras proposiciones, incluso si revisten la forma de un presupuesto, no son remitidas nada más que a título informativo.

Un pedido no confirmado por escrito no nos compromete. Los compromisos suscritos por nuestros Ingenieros, Agentes o Representantes no tienen valor alguno si no están confirmados por escrito por nuestra parte.

Se considera que el comprador conoce las propiedades características y condiciones especiales de utilización del material que compra.

El cliente es responsable de errores u omisiones en sus planos o especificaciones.

**PLAZO DE ENTREGA.**— Los plazos de ejecución de nuestra maquinaria que figuran en nuestras ofertas y presupuestos están dados únicamente a título informativo. No son definitivos más que bajo acuerdos expresamente escritos.

El plazo para la entrega se considerará desde que el comprador acepte el pedido y pague el primer pago a cuenta del precio del mismo y una vez efectuadas las aclaraciones que SISMAN, S.L., considere oportuno realizar.

Un retraso de entrega no puede dar lugar a pago de daños y perjuicios, salvo si está expresamente en nuestra confirmación de pedido si se puede demostrar como perjuicio real. No podrá permitir al comprador anular el pedido ni tampoco solicitar retención de pagos llegado su incumplimiento, o cualquier otra medida de castigo.

**ENTREGA Y TRANSPORTE.**— Cualquiera que sea el destino de material objeto del pedido o a condición particular de este, la entrega se efectuará en nuestros Talleres o Almacenes. La mercancía viaja siempre por cuenta y riesgo del comprador, sea cualquiera la estipulación que pueda arar a título especial en los contratos o pedidos.

Caso de solicitarlo el comprador, nos ocuparemos del envío del material siguiendo sus instrucciones y de acuerdo con lo indicado en el parágrafo anterior.

Las estipulaciones que preceden se aplican incluso en los casos en los que nos hayamos comprometido a efectuar el montaje de un material.

**MONTEJE Y PUESTA EN MARCHA.**— Para el montaje y puesta en marcha de la maquinaria suministrada, SISMAN, S.L., facilitará los Técnicos o Montadores que sean necesarios. Salvo estipulación aparte, el importe de estos trabajos y gastos que se produzcan se cargarán en factura aparte. El tiempo empleado en viajes, tanto de ida como de regreso, se considera como de trabajo, al igual que tendrán esa consideración los días que se puedan perder por no estar a punto las obras preparatorias que el comprador ha de realizar por su cuenta, con arreglo a los planos e indicaciones que previamente le sean facilitados.

En caso de que el comprador considere oportuno que realicemos el montaje de nuestra maquinaria, debe comunicárnoslo con el fin de que le facilitemos a tarifa correspondiente.

Las autorizaciones, personal auxiliar, andamios, herramientas y aparatos de elevación que los montadores precisen, así como todas las obras de albañilería, carpintería y cerrajería necesarias, serán por cuenta del comprador.

No asumimos ninguna responsabilidad referente a daños sufridos o causados por el personal puesto a nuestra disposición, a título oneroso o gratuito, o por personas ajenas.

**PRECIOS.**— Nuestros precios se entienden siempre para material situado en nuestros Talleres o Almacenes.

No comprende el costo de los embalajes, los cuales son siempre a cargo de nuestros clientes, incluso cuando a petición de estos aceptemos hacerlos efectivos.

Para el material que exija un plazo de ejecución, los precios indicados tienen un carácter provisional, y el precio definitivo quedará determinado el día de la puesta a disposición del material, bien sea por aplicación de las disposiciones legales o bien en consideración de las condiciones económicas existentes en dicha fecha, según fórmula de revisión de precios que se adjuntará al presupuesto.

**CONDICIONES DE PAGO.**— Todos los pagos que nos sean debidos, se harán de manera exclusiva en nuestro domicilio, netos y sin descuentos, y no admitiremos reclamaciones sobre pagos efectuados en otra parte o de distinta forma.

Los pagos se efectuarán de la forma siguiente:  
— El 30 por 100 del precio base indicado en el pedido, en el momento de ser formalizado este, en concepto de anticipo a cuenta del mismo.  
— El resto del importe, mediante giro a cargo del comprador, a noventa días de la entrega del material.

Si el pedido es de varios aparatos y la entrega se efectúa en varias veces, el pago de cada entrega parcial será liquidado como si se tratara de pedidos independientes.

Los pagos no pueden ser retrasados bajo ningún pretexto, ni siquiera en el caso de litigio. Todo retraso en los pagos producirá a nuestra favor el devengo de intereses, calculados al tipo legal.

**GARANTÍAS.**— Todos nuestros aparatos quedan garantizados por un plazo de seis meses a partir de la fecha de salida de nuestros Talleres. Las piezas que durante el plazo de garantía resulten defectuosas por causas imputadas a su fabricación o calidad de las materias primas, deberán ser devueltas en nuestros Talleres de expedición, donde les serán entregadas otras en perfecto estado, quedando de nuestra propiedad las piezas defectuosas.

El plazo de nuestra garantía no se modificará por el hecho de sustituirse cualquier pieza, sea cual fuere el motivo de esta sustitución.

Esta garantía de seis meses está calculada teniendo en cuenta que nuestros materiales deberán trabajar ocho horas diarias, y será reducida proporcionalmente en el caso de que trabajen más horas por día.

La garantía no se aplica a aquellos materiales o accesorios suministrados por otro constructor, sean o no ofertados por nosotros, los cuales, en caso de resultar defectuosos, tendrán las garantías que dicho constructor fije habitualmente a sus productos, no alcanzando a SISMAN, S.L., responsabilidad alguna.

Queda bien entendido que la garantía se limita al cambio de piezas, y si por conveniencia del cliente, y a petición de este, fuera necesario el desplazamiento de alguno de nuestros operarios o Técnicos para el montaje o desmontaje del aparato, los gastos que se produzcan serán por cuenta del comprador.

La reparación, modificación o reposición efectuada durante el período de garantía no puede tener por efecto la prolongación de dicho plazo.

Las garantías de resultados industriales o económicos no pueden proceder más que de acuerdos especiales y formales, suscritos en el momento de la formalización del pedido.

La garantía se extingue si el comprador efectuase el montaje por su mismo o llevase a cabo modificaciones o reparaciones en el material sin autorización de SISMAN, S.L.

Los trabajos solicitados a nosotros por el cliente contratados a jornal, tanto alzado, etc., así como las reparaciones de máquinas usadas, no suponen ninguna garantía.

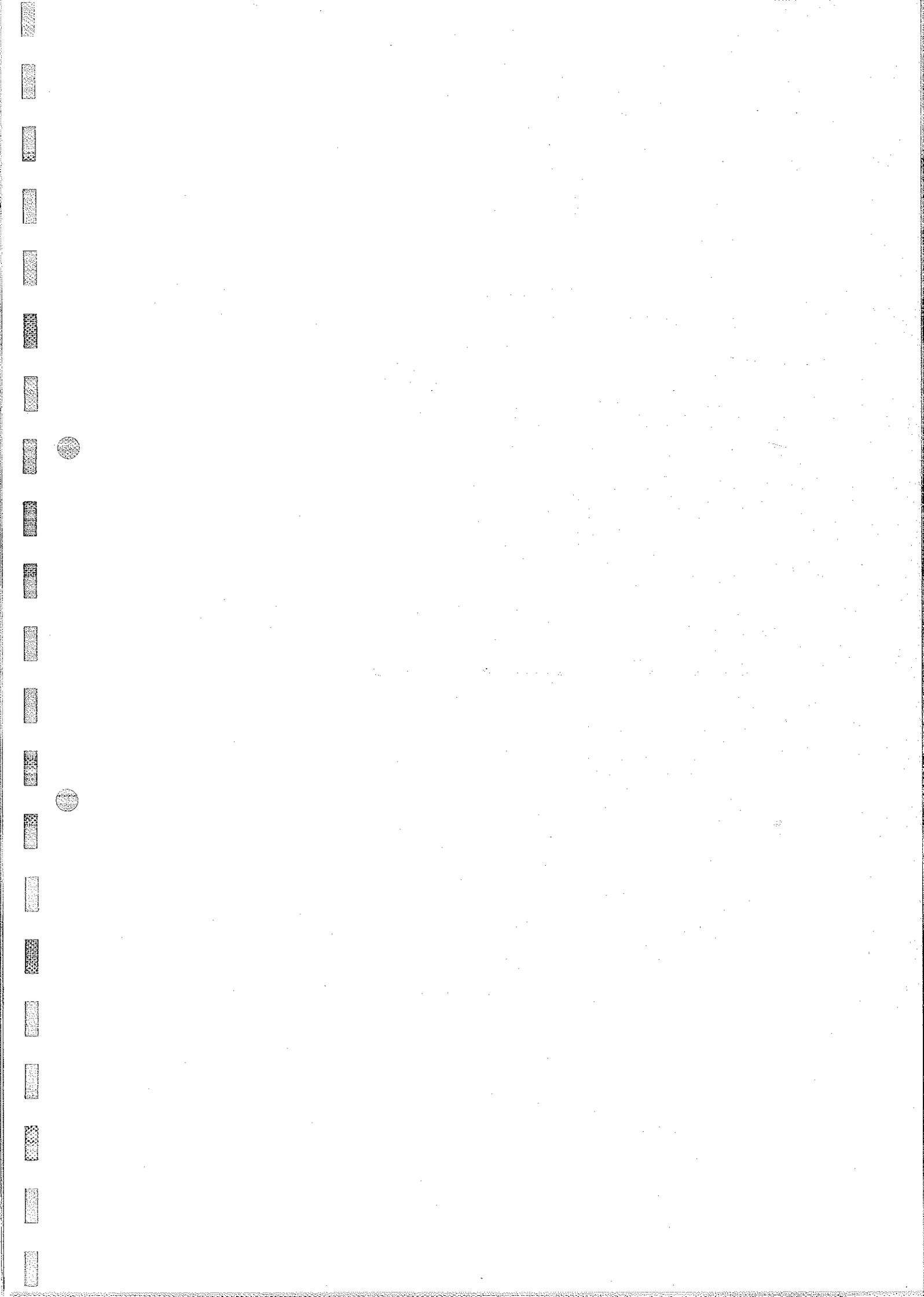
**PLAZO DE VALIDEZ DE LA OFERTA.**— Nuestros presupuestos tendrán un plazo de validez de un mes. Transcurrido este tiempo, deberá solicitarse confirmación de los mismos.

**RESERVA DE DOMINIO. RESCISIÓN.**— Es condición fundamental que en todo caso, aun frente a terceros, SISMAN, S.L., conserva a plena propiedad de todo material o maquinaria que suministre no transfiriéndose esa propiedad por el hecho de la entrega mientras no este plena y satisfactoriamente cumplida la condición recíproca del pago de su total importe. El adquirente tendrá obligado a conservar en su poder a las mercancías con toda diligencia y cuidado y aseguradas por su cuenta contra todo posible riesgo. En caso de incumplimiento de cualquiera de sus obligaciones por parte del adquirente, SISMAN, S.L., podrá optar por reivindicar el material suministrado, retirándolo de donde se encuentre, sin necesidad de otra autorización, o por pedir que se confirme la venta, exigiendo al contado la parte del precio aun no pagada y reclamando en ambos casos los perjuicios ocasionados.

**IMPUESTOS.**— Todos los impuestos de cualquier clase o naturaleza que se ocasionen con motivo de la venta de los materiales ofertados serán por cuenta del comprador, obligándose este a reintegrárnoslos si no lo hubiéramos de satisfacer directamente, aunque esto fuera por precepto legal.

**JURISDICCIÓN.**— Para todas las cuestiones que surjan por incumplimiento de la operación concertada y en especial con motivo de incumplimiento del presente contrato, ambas partes se someten a los Juzgados y Tribunales de VIGO renunciando expresamente a cualquier Fuero o Jurisdicción que pudiera corresponderles, siendo por cuenta del comprador los gastos de cualquier clase o naturaleza que pudieran ocasionarse por dicho incumplimiento.

Una vez que el comprador nos pase el pedido en firme y que el mismo entre en curso de fabricación, si fuera anulado por el comprador, deberíamos exigir una indemnización, cuya cuantía sería fijada en cada caso.



ANEXO 5)

PROYECTO Y PRESUPUESTO TECNICO DE FABRICA DE HIELO,

CAPAZ DE PRODUCIR Y SUMINISTRAR 150 TM./DIA

ANEXO 5)

PROYECTO Y PRESUPUESTO TECNICO DE FABRICA DE HIELO,  
CAPAZ DE PRODUCIR Y SUMINISTRAR 150 TM./DIA

No se incluyen aquí los originales de este Proyecto y -- Presupuesto, por razones de economía de volumen de este trabajo que, de otra forma, resultaría excesivamente grueso.

El Planteamiento del Proyecto se objetiviza en una planta de hielo, basada en el sistema "North-Star" de hielo en es camas, capaz de producir 154 TM./día, con su silo de almacena miento y los elementos de suministro inmediato al pesquero.

La fabricación del hielo se realiza por cuatro generadores, que consiguen un tipo de hielo en escamas regulable en su espesor. El hielo así suministrado se conserva invariable en la bodega de los buques, debajo de una delgada costra que lo recubre y que, una vez rota -con suma facilidad-, se desprende el resto completamente suelta y manejable.

El hielo producido caería por gravedad a un silo de alma cenamiento, en donde se mantendría a la temperatura de  $-15^{\circ}$  C, mediante dos armarios frigoríficos metálicos con respectivos evaporizadores de freón R-502 que, a su vez, contarían con un sistema de desescarcho automático mediante resistencias eléc-

tricas.

La manipulación del hielo en el interior del silo, sería automática, por medio de un rastrillo rascador que permite la distribución homogénea de éste y su carga o descarga, según necesidades. Su extracción del exterior se haría por transportador elevador sinfín, que recoge el hielo acumulado en un punto por dos husillos horizontales.

La descarga-carga directa en el buque, se haría a través de tubería inoxidable, por impulso de aire comprimido refrigerado, con una capacidad de 50 TM./hora y a una distancia del silo de hasta 150 m.

El presupuesto de este completo y complejo sistema, pese a la simplificación con que anteriormente se extracta, asciende a 81.368.000,- pesetas (OCHENTA Y UN MILLONES TRESCIENTAS SESENTA Y OCHO MIL) (año 1.981), en el que se incluyen el embalaje y transporte de los materiales, desde los talleres hasta su lugar de emplazamiento y su montaje.