

La confirmación de esta autorización provisional se hallara condicionada al cumplimiento de todos los requisitos exigidos por las Administraciones respectivas.

Art. 21 Queda derogada la Orden ministerial de 26 de enero de 1960 y cuantas disposiciones se opongan a lo establecido en la presente, que entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que tengo el honor de comunicar a VV. EE. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a VV. EE.

Madrid, 28 de abril de 1964.

CARRERO

Excmos. Sres. Ministros de Comercio y de Información y Turismo.

ORDEN de 6 de mayo de 1964 por la que se dispone aclaración a determinadas condiciones exigidas por la Reglamentación Técnico-Sanitaria para la elaboración y venta de chocolates y derivados del cacao.

Ilustrísimo señor:

De acuerdo con lo informado por la Comisión Interministerial para la Reglamentación Técnico-Sanitaria de las Industrias de Alimentación, en relación con la consulta elevada por la «Agrupación Nacional de Fabricantes de Chocolate» sobre la debida interpretación de determinadas condiciones exigidas por la Reglamentación para la elaboración y venta de chocolates y derivados del cacao, aprobada por Orden de 4 de junio de 1957 («Boletín Oficial del Estado» del día 10).

Esta Presidencia del Gobierno, ha dispuesto la siguiente aclaración:

1.º El artículo 4.º de la Reglamentación citada determina que en la envoltura exterior se estampará, entre otros datos, la fórmula cualitativa.

2.º En virtud de la exigencia anterior habrán de figurar expresamente las adiciones efectuadas como consecuencia de las autorizaciones contenidas en el artículo 6.º

3.º Las mencionadas adiciones, en proporción no superior al 5 por 100, de pasta de almendra, avellanas, piñones o nueces para todos los tipos de chocolate y de pasta de cacahuete para el de tipo familiar obliga a consignar en la envoltura la clase de pasta empleada.

4.º La utilización de la frase «pasta de frutos secos» en sustitución de la condición anterior constituye una infracción de la obligatoriedad de consignar la fórmula cualitativa, y, por lo tanto, es objeto de sanción.

Lo digo a V. I. y a VV. SS. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. I. y a VV. SS.

Madrid, 6 de mayo de 1964.

CARRERO

Ilmo. Sr. Director general de Sanidad, Presidente de la Comisión Interministerial creada por Orden de 21 de junio de 1955. Sres. ...

Plan de Desarrollo Económico y Social para el período 1964-1967. (Continuación.)

Armamento

Constituye uno de los más graves problemas planteados a nuestros puertos por la escasez de grúas y medios complementarios de carga y descarga —cuantitativa y cualitativamente—, lo que origina rendimientos muy bajos que afectan tanto a la capacidad receptiva de los puertos, que obliga a un excesivo número de estadias por buque, como a los costes de la explotación.

Actualmente sería preciso desguzar 123 grúas de las 506 en servicio. El déficit por reposición y capacidad, según índices de utilización, se elevaba en 1961 a 318 grúas, de lo que se deduce que los puertos nacionales se encuentran utillados solamente en un 55 por 100 de lo que habría de ser su dotación normal.

Material flotante

De los 22 trenes de dragado, todos, salvo uno, tienen una antigüedad superior a los treinta años y 11 superan el medio siglo. Actualmente se realiza un plan de reparaciones para mantenerlos en condiciones mínimas de trabajo.

Conservación

Las disponibilidades para estas atenciones provienen de los ingresos de las propias Juntas de Obras del Puerto y de aportaciones estatales. Tanto unos como otras han sido insuficientes, lo que ha originado la imposibilidad de atender con la necesaria eficacia a los tres tipos de conservación: ordinaria, extraordinaria y de reposición.

Puertos agregados

Estos puertos se integran en la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, careciendo de importancia en su mayoría para el tráfico comercial y dedicándose preferentemente a las actividades de la pesca, por lo que se estudian con detalle en el capítulo de Pesca Marítima. Dentro del Plan de Transportes se considera únicamente la necesidad de cubrir el déficit en instalaciones para algunos de ellos —como los de Motril, Gandía y Ayamonte—, en los que existe tráfico comercial de cierta importancia.

Puertos pesqueros

En gran parte de los puertos españoles coexisten las actividades comercial y pesquera.

Esta última ha sido diferenciada en un estudio aparte, cuyas conclusiones figuran en el capítulo dedicado a la pesca marítima.

1.3.2. SEÑALES MARÍTIMAS

La mayor parte de los faros españoles se construyeron a mediados del siglo XIX, y desde entonces la evolución tecnológica ha venido obligando a sucesivas sustituciones y mejoras, tanto en los tipos de las lámparas como en las apariciones de los faros, que imponen aparatos de giro más rápido.

En nuestras costas quedan todavía algunos faros que continúan con los aparatos primitivamente instalados, encontrándose, en general, en un estado muy deficiente.

1.3.3. NAVEGACIÓN

La vía marítima, por imperativo de nuestra situación geográfica, absorbe prácticamente la totalidad del tráfico comercial exterior, siendo insuficiente la participación de la flota nacional, lo que origina una fuerte salida de divisas. Al mismo tiempo, las favorables condiciones para la navegación de cabotaje no son aprovechadas por las corrientes interiores de tráfico.

La flota

Al finalizar 1961, la flota se componía de 1.953 buques con 1.962.121 toneladas de registro bruto (TRB). Descontando de esta cifra la flota pesquera y las embarcaciones de servicios de puerto y recreo, se obtiene como flota real de transporte 818 buques, con un arqueo de 1.748.512 toneladas de registro bruto, cuya distribución por edad se indica en el siguiente cuadro: