

I. Disposiciones generales

JEFATURA DEL ESTADO

LEY 80/1964, de 16 de diciembre, sobre canal de navegación Sevilla-Bonanza.

Andalucía, región felizmente dotada de recursos naturales y con grandes posibilidades de crecimiento, cuenta en Sevilla con el único puerto verdaderamente interior del país y con un polo de desarrollo industrial de extraordinaria trascendencia en la vida económica nacional, que naturalmente ha de tener una inmediata y beneficiosa repercusión social en la propia zona.

Las obras de gran envergadura realizadas para mejorar la navegación del Guadalquivir han permitido la utilización del puerto y el continuo incremento de su tráfico, ya que su situación excepcional, a un centenar de kilómetros del mar, podía hasta ahora compensar la insuficiencia de sus calados y la frecuencia con que la navegación se interrumpe o encuentra graves dificultades. Pero ya la desproporción entre los calados que pueden conservarse con los dragados ordinarios y los necesarios para los buques hoy normales y el coste de las demoras y los falsos fletes que ello representa hacen temer que, de no resolverse radicalmente, estas dificultades, la desaparición de Sevilla como puerto de importancia nacional e internacional sea segura en plazo breve.

Para tratar de evitar esta situación, los servicios técnicos correspondientes han procedido a los estudios precisos, que cristalizaron en un anteproyecto, el cual, tras una información pública favorable, mereció la aprobación técnica. Por otra parte, el Consejo de Ministros acordó que al ser aprobada en su día esta obra, se ejecutara, llegado el caso, por concurso de proyectos.

Ultimados aquellos estudios, cristalizaron en la redacción de un anteproyecto, que fué aprobado, con el fin de que pudiera servir de base al concurso; redactado igualmente el pliego de bases para dicho concurso de proyectos y ejecución, la obra ha sido incluida en el Plan de Desarrollo Económico y Social, para ser iniciada en el presente cuatrienio.

La importancia de la obra aconseja que las empresas nacionales y extranjeras que participen en el concurso puedan conocer, antes de que éste se resuelva, la posibilidad de importar los medios de ejecución que en sus propuestas hayan estimado necesarios para la obra y repatriar, en su caso, en moneda extranjera parte de las certificaciones.

Por último, dadas las especiales características de la obra a realizar, que requiere una dirección e inspección constante, se considera conveniente crear un Organismo autónomo adscrito al Ministerio de Obras Públicas a través de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas, que actúe tanto en los trabajos previos como en la ejecución y liquidación de las obras.

En su virtud, y de conformidad con la propuesta elaborada por las Cortes Españolas.

DISPONGO:

Artículo primero.—Se autoriza la ejecución, por el sistema de concurso, de las obras del Canal de Navegación Sevilla-Bonanza.

Artículo segundo.—El concurso versará sobre el proyecto y la ejecución de las obras, y en su adjudicación se tendrá en cuenta, además del coste de las mismas, su menor plazo de ejecución y las facilidades económicas concedidas para realizar el pago en relación con las restantes condiciones técnicas, de garantía y de calidad de la ejecución y, en su caso, el menor empleo de divisas necesarias tanto para la importación de maquinaria y dispositivos especiales que hayan de quedar incorporados a las obras, como para la exportación de capital consecutiva de la operación financiera planteada por el concursante.

Artículo tercero.—La adjudicación de las obras se realizará por Orden acordada en Consejo de Ministros a propuesta del Ministro de Obras Públicas y previos los informes de los Ministerios de Hacienda, de Industria y de Comercio y en ella se harán figurar, en su caso, las autorizaciones necesarias para la

importación de la maquinaria y medios de ejecución previstos para la construcción y de los dispositivos y elementos que hayan de quedar definitivamente incorporados a las obras, así como para la conversión en moneda extranjera de parte de las certificaciones de obra.

Artículo cuarto.—Se crea un Organismo autónomo denominado «Comisión Administrativa del Canal Sevilla-Bonanza», que tendrá a su cargo la dirección e inspección de las obras y su liquidación, así como todo lo relacionado con la gestión de las mismas y la ordenación y uso de la zona industrial durante la ejecución de las obras. Este Organismo quedará adscrito al Ministerio de Obras Públicas y su organización será análoga a la establecida para las Juntas de Obras de Puerto y su Presidente, Director y Vocales serán nombrados por el Ministerio de Obras Públicas. Cuando las obras se pongan en servicio se disolverá la Comisión Administrativa del Canal Sevilla-Bonanza y su Patrimonio se integrará en el de la Junta de Obras del Puerto de Sevilla.

Artículo quinto.—La Comisión Administrativa del Canal Sevilla-Bonanza atenderá a sus necesidades financieras con las subvenciones específicas que se consignen en los presupuestos del Estado y mediante el rendimiento de los impuestos, arbitrios, tasas, recargos y exacciones que legalmente establecidas les sean de aplicación.

Artículo sexto.—Además de los terrenos precisos para los servicios portuarios propiamente dichos y para el establecimiento de vías de comunicación podrán expropiarse en la extensión que por acuerdo del Gobierno se determine otros terrenos para zona industrial del canal. Estos últimos podrán ser cedidos en venta o en concesión. En el primer caso, los ingresos que se obtengan se destinarán a la financiación de las obras, y en el segundo se ingresarán en la caja de la Comisión Administrativa del Canal Sevilla-Bonanza o de la Junta de Obras del Puerto de Sevilla, con destino a la explotación y conservación del canal.

Artículo séptimo.—Se faculta al Gobierno para que, en su día, establezca una tarifa a la navegación por utilización del Canal.

Artículo octavo.—Se faculta al Ministerio de Obras Públicas para dictar las disposiciones complementarias para el desarrollo y cumplimiento de esta Ley.

Dada en el Palacio de El Pardo a dieciséis de diciembre de mil novecientos sesenta y cuatro.

FRANCISCO FRANCO

LEY 81/1964, de 16 de diciembre, de mejora de pensiones de las Clases Pasivas del Estado.

La disposición transitoria segunda de la Ley ciento nueve, de veinte de julio de mil novecientos sesenta y tres, dispone la presentación a las Cortes antes del uno de enero de mil novecientos sesenta y cinco de un proyecto de Ley de Retribuciones de los Funcionarios Civiles del Estado.

Promulgado el Decreto número trescientos quince, de siete de febrero del año en curso, aprobando la Ley de Funcionarios Civiles del Estado, y determinados en sus artículos noventa y cinco a ciento uno los derechos económicos del funcionario con especificación de los diversos conceptos de percepción, es evidente que, con independencia de las cuantías, se producirá un sustancial cambio en la naturaleza de los devengos, con la consiguiente repercusión en lo que haya de ser el regulador de los derechos pasivos.

Ante ello, habida cuenta de la situación de las Clases Pasivas del Estado y además que por la Ley una, de veintinueve de abril último, se ha dispuesto un incremento gradual en favor del sector más numeroso de las Clases Pasivas del Estado—unas dos terceras partes de su censo total—, resulta procedente la aplicación de un criterio paralelo que afecte al tercio restante de los pensionistas, de manera que sus haberes pasivos experimenten una adaptación proporcional hasta que definitivamente se determine los que procedan cuando alcance pleno vigor la