

liquidación que, sugerida oficialmente al finalizar el año mil novecientos veintisiete, motivó las más variadas disposiciones a partir de la Real Orden de seis de marzo de mil novecientos veintiocho, y tuvo carácter imperativo ineludible merced al Real Decreto de veintinueve de octubre de mil novecientos veintinueve, que ordenó la rescisión del contrato.

Ninguna de las etapas políticas subsiguientes logró culminar la solución obligada; por el contrario, se aumentó desmesuradamente la complejidad del caso, de especial manera a consecuencia de preceptos que, cual los dictados en mil novecientos treinta y dos, tendieron exclusivamente a derrocar la obra de la Dictadura, pero sin contradecirla con una legislación constructiva y si acudiendo a la simple ficción de ser inexistentes sus actos; fué así a tal punto, que efectos producidos con arreglo a un contrato estricto se pretendió, a través de criterios insospechados por antijurídicos, adaptarlos a situaciones distintas y posteriores, con intento de sustituir por regulaciones unilaterales, un régimen contractual que también de las leyes merece y ha de tener respeto.

La prolongación de tan anómalo estado de cosas era incompatible con las directrices básicas de una administración seria y eficaz, puesto que la circunstancia de aparecer arduos los problemas no podrá nunca justificar el cómodo sistema de soslayarlos indefinidamente. Por ello, el Gobierno de la Nación afrontó de manera decidida, como hubo de hacer otras tantas veces, la resolución del voluminoso expediente, y después de redactar unas bases generales liquidatorias que se consultaron con el Consejo de Estado, fué creada por Decreto de veintiséis de julio de mil novecientos cuarenta y seis, bajo la presidencia del Director general de lo Contencioso, una Comisión especial con encargo de concluir Memoria y proyecto cifrado de la liquidación definitiva de las distintas situaciones por que atravesaron las relaciones entre el Estado y la Compañía Trasatlántica.

Dicho organismo ultimó su prolija y estimable tarea, cuyo resultado, para observancia del artículo cuarto de aquel Decreto de mil novecientos cuarenta y seis, elevó en informe la Subsecretaría de la Marina Mercante al Ministerio de Industria y Comercio. Dispuesta nueva audiencia del Consejo de Estado en pleno, ha sido evacuada, y en ella el Aito Cuerpo consultivo se muestra conforme con la propuesta formulada, declarando, además, que la Comisión liquidadora dió exacto cumplimiento al mandato que se le confirió.

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

DISPONGO :

Artículo primero.—Se aprueban en sus propios términos la Memoria y proyecto cifrado de la liquidación definitiva de las distintas situaciones por que atravesaron las relaciones entre el Estado y la Compañía Trasatlántica y el Escrito complementario de propuesta definitiva, documentos que con fecha veintiocho de febrero de mil novecientos cuarenta y ocho y veinticinco de enero de mil novecientos cuarenta y nueve, respectivamente, formuló la Comisión interministerial nombrada a tenor de lo prevenido en Decreto de veintiséis de julio de mil novecientos cuarenta y seis. En consecuencia, se adjudica la propiedad de los buques «Marqués de Comillas» y «Magallanes» a la Compañía Trasatlántica y se reconoce a su favor un saldo final de nueve millones quinientas cuarenta mil doscientas noventa y cinco pesetas y noventa y tres céntimos (9.540.295.93 pesetas).

Artículo segundo.—Continuarán a cargo del Estado, hasta su extinción, los intereses y amortización de los empréstitos emitidos con fechas dieciséis de mayo y quince de noviembre de mil novecientos veinticinco, uno de mayo de mil novecientos veintiséis y dieciséis de noviembre de mil novecientos veintiocho.

Artículo tercero.—Subsisten en un todo los descubiertos que en la actualidad tenga la Compañía Trasatlántica con el Tesoro Público por contribuciones e impuestos, cuya exacción se llevará a cabo por los organismos competentes con arreglo a las disposiciones legales y reglamentarias aplicables.

Artículo cuarto.—Por los Ministerios de Industria y Comercio y de Hacienda se dictarán las Ordenes adecuadas a fin de que en el primer proyecto de Presupuesto General del Estado que se redacte figure el crédito necesario para satisfacer a la repetida Empresa naviera el saldo que señala el artículo primero.

Artículo quinto.—Quedan derogadas la Ley de veintitrés de julio de mil novecientos treinta y dos y cualesquiera otras disposiciones dictadas posteriormente en cuanto se opongan a lo que preceptúa la presente Ley.

Dada en El Pardo a veintidós de diciembre de mil novecientos cuarenta y nueve.

FRANCISCO FRANCO

LEY DE 22 DE DICIEMBRE DE 1949 sobre unificación de reglas para los conocimientos de embarque en los buques mercantes.

A partir del Harter Act americano de mil ochocientos noventa y tres, se vino sintiendo la necesidad de adoptar normas internacionales sobre cláusulas de exoneración de responsabilidad en los conocimientos de embarque, y tras diversos intentos plasmaron esas normas en el Convenio de Bruselas de veinticinco de agosto de mil novecientos veinticuatro, que fué suscrito por dieciséis naciones, entre ellas España.

En dos de junio de mil novecientos treinta («Gaceta» de treinta y uno de julio) ratificó España el referido Convenio sobre unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque, cuyo Protocolo de firma dispone que las Altas Partes contratantes podrán darle efecto, ya dándole fuerza de Ley, ya introduciendo en su legislación nacional las reglas adoptadas por el Convenio, en una forma apropiada a esta legislación.

Los acontecimientos que se han sucedido en nuestra Patria desde mil novecientos treinta han demorado la incorporación de estas normas a nuestra legislación; mas toda vez que en la actualidad siguen latentes con la misma o, si cabe, mayor intensidad los motivos que originaron la celebración del Convenio, se estima llegado el momento de incorporar a nuestro Derecho las reglas del referido Convenio, optando España por el sistema de introducir en su legislación nacional las normas del Convenio de Bruselas en forma apropiada a las peculiaridades del Derecho español, al mismo tiempo que se hace uso de la reserva prevista en el artículo segundo del Protocolo de la Ley, de que el cabotaje nacional puede quedar excluido.

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

DISPONGO :

Artículo primero.—La presente Ley tiene por objeto regular las relaciones entre los elementos interesados en el transporte de mercancías por mar, y se aplicará solamente al contrato de transporte internacional, formalizado en las condiciones que expresa el artículo siguiente, a las mercancías que en él se mencionan, y por el tiempo transcurrido desde la carga de las mercancías hasta su descarga, realizadas estas operaciones por los medios propios del barco, entendiéndose que cuando se empleen medios ajenos al mismo, el contrato empezará a regir cuando la mercancía se encuentre a bordo del buque.

Artículo segundo.—Por contrato de transporte, a los efectos de la presente Ley, ha de entenderse únicamente el contrato de porte formalizado en un conocimiento o en cualquier documento similar que sirva como título para el transporte de mercancías por mar, aplicándose igualmente al conocimiento o documento similar emitido en virtud de una póliza de fletamento, a contar desde el momento en que este documento regula las relaciones del porteador y del tenedor del conocimiento. Por «mercancías», los bienes, objetos y artículos de cualquier clase, con ex-

cepción de los animales vivos y del cargamento que, según el contrato de transporte, se declara colocado sobre cubierta y es, efectivamente, transportado así. Y «porteador», el naviero, armador o fletador comprometido en un contrato de transporte con un cargador.

Artículo tercero.—A los efectos del artículo anterior, se entenderá por «naviero» el propietario del buque que lo pertrecha, dota, avitualla y lo explota por su cuenta y riesgo, y también a la persona encargada de representar al buque en el puerto en que éste se halle; «fletador», el que fleta un buque por tiempo o por uno o varios viajes, y «armador», el que lo toma en arriendo por tiempo determinado o viajes para explotarlo, corriendo de su cuenta el pertrecharlo, dotarlo y avituallarlo.

Artículo cuarto.—Ninguna de las disposiciones de la presente Ley se aplicará a la póliza de fletamento. No obstante, si en el caso de transporte regido por póliza de fletamento se expiden conocimientos, éstos quedarán sometidos a lo que esta Ley dispone.

Artículo quinto.—Serán obligaciones del porteador las siguientes:

Primera. Cuidar que el buque esté en estado de navegar, armado, equipado y aprovisionado convenientemente.
Segunda. Limpiar y poner en buen estado, para recibir la carga, las bodegas, cámaras frías y frigoríficas y demás lugares del buque en que se carguen las mercancías.

Tercera. Bajo la reserva de los artículos octavo, noveno, once y doce, proceder de manera apropiada y cuidadosa a la carga, estiba, conservación, transporte, vigilancia y cuidado y descarga de las mercancías que conduzca.

Cuarta. Entregar al cargador, después de recibir a bordo las mercancías, un conocimiento firmado por el porteador, el capitán o agente del porteador en el puerto de carga, que exprese lo que señala el artículo dieciocho.

Artículo sexto. El porteador será civilmente responsable de todas las pérdidas, averías o daños sufridos por las mercancías y, en general, de las indemnizaciones en favor de tercero a que diere lugar la conducta del capitán, en relación con las cargadas en el buque, salvo los casos de exoneración de que tratan los artículos octavo y noveno.

Artículo séptimo.—El capitán será responsable civilmente para con el naviero, y éste, para con los terceros que hubieren contratado con él, de todos los daños, pérdidas, averías y perjuicios causados a las mercancías cargadas en el buque de su mando, en los casos y por las causas que se detallan en el artículo seiscientos dieciocho del Código de Comercio, salvo lo que preceptúan los dos artículos siguientes.

Artículo octavo.—Ni el porteador ni el buque serán responsables de las pérdidas o daños que provengan o resulten de la falta de condiciones del buque para navegar, a menos que sea imputable a falta de la debida diligencia, por parte del porteador, para poner el buque en las condiciones que señalan los apartados primero y segundo del artículo quinto.

Siempre que resulte una pérdida o daño, las costas de la prueba, en lo que concierne a haber empleado la debida diligencia, serán de cuenta del porteador o de cualquier otra persona a quien beneficie la exoneración prevista en el presente artículo.

Tampoco será el porteador, ni el buque, responsable por pérdida o daños que sufran las mercancías y que resulten o provengan:

a) De actos, negligencia o falta del capitán, marinero, piloto o del personal destinado por el porteador a la navegación o a la administración del buque; pero no exonerarán al porteador los actos, negligencia o faltas del personal citado en relación con el manejo, cuidado y custodia del cargamento.

b) De incendio, a menos que haya sido ocasionado por hecho o falta de porteador,

c) De peligros, daños o accidentes de mar o de otras aguas navegables.

d) De fuerza mayor.

e) De hechos de guerra.

f) Del hecho de enemigos públicos.

g) De detención o embargo por soberanos, autoridades o pueblos o de un embargo judicial.

h) De restricción de cuarentena.

i) De un acto u omisión del cargador o propietario de las mercancías o de su agente o representante.

j) De huelgas, «lock-outs» o de paros o de trabas impuestas, total o parcialmente, al trabajo, por cualquier causa que sea.

k) De motines o perturbaciones civiles.

l) De salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en el mar.

m) De disminución en volumen o peso o de cualquiera otra pérdida o daño resultantes de vicio oculto, naturaleza especial o vicio propio de la mercancía.

n) De embalaje insuficiente.

o) De insuficiencias o imperfecciones de las marcas.

p) De los vicios ocultos que escapan a una diligencia razonable.

q) De cualquiera otra causa que no proceda de hecho o falta del porteador, o de hecho o falta de los agentes o encargados del porteador; pero las costas de la prueba incumbirán a la persona que reclame el beneficio de esta excepción, y a ella corresponderá demostrar que la pérdida o daños no han sido producidos por falta personal, hecho del porteador ni por falta o hecho de los agentes encargados del porteador.

Artículo noveno.—Ningún cambio de ruta para salvar o intentar el salvamento de vidas o bienes en el mar, ni ningún cambio de ruta razonable será considerado como infracción de la presente Ley o del contrato de transporte, y el porteador no será responsable de ninguna pérdida o daño que de ello resulte.

Artículo diez.—Toda cláusula, convenio o acuerdo en un contrato de transporte que exonere al porteador o al buque de responsabilidad por pérdida o daños relativos a las mercancías, que provengan de negligencia, falta o incumplimiento de los deberes y obligaciones señalados en los artículos anteriores, o que atenúe dicha responsabilidad en otra forma que no sea la determinada en la presente Ley, será nula, ineficaz y se tendrá por no puesta. Del mismo modo será nula toda cláusula que ceda al porteador el beneficio del seguro contratado por el cargador o cláusula semejante que tenga por objeto eximir a aquél de responsabilidad.

Artículo once.—El porteador y el buque serán responsables de las pérdidas o daños causados a las mercancías con arreglo al valor que el cargador haya declarado por bulto o unidad, siempre que dicha declaración conste en el conocimiento de embarque y no haya formulado en el mismo la oportuna reserva el porteador, su agente o el capitán del buque. Si no se hubiera hecho constar esta reserva, la declaración del cargador constituirá una presunción a su favor, y la prueba para impugnar aquélla será a cargo del porteador. Por el contrario, si en el conocimiento de embarque constara la reserva del porteador, su agente o el capitán del barco, la prueba incumbirá al cargador. Si el cargador no hubiera declarado en el conocimiento de embarque el valor de la mercancía, pero sí su naturaleza, y el porteador, su agente o el capitán del barco no hubieran formulado reserva sobre dicha declaración en el conocimiento de embarque se atenderá el porteador, para la indemnización, al precio de la mercancía en el puerto de embarque, pero limitado siempre ese valor a la cantidad máxima de cinco mil pesetas papel por bulto o unidad. Por convenio entre el porteador, el capitán o el agente del porteador y el cargador, podrá fijarse una cantidad máxima diferente de la antes señalada, con tal que esta máxima convencional no sea inferior a la cifra anteriormente indicada.

La suma fijada en este artículo podrá ser revisada por Decreto, teniendo en cuenta las fluctuaciones monetarias internacionales,

Artículo doce.—Las mercancías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, cuyo embarque no hubiera consentido el porteador, el capitán o el agente del porteador, si conociesen su naturaleza o carácter, podrán en todo momento, antes de su descarga, ser desembarcadas en cualquier lugar, destruidas o transformadas en inofensivas por el porteador, sin indemnización, y el cargador de dichas mercancías será responsable de los daños y gasto producido u ocasionados directa o indirectamente por su embarque.

Si alguna de dichas mercancías, embarcadas con el consentimiento del porteador, llegasen a constituir un peligro para el buque o para el cargamento, podrá, de la misma manera, ser desembarcada, destruida o transformada en inofensiva por el porteador, sin responsabilidad para éste, si no se trata de averías gruesas, en el caso en que proceda declararlas.

Artículo trece.—El porteador podrá libremente abandonar todos o parte de los derechos y exoneraciones, o aumentar las responsabilidades y obligaciones que les correspondan con arreglo a la presente Ley, siempre que dicho abandono o aumento se inserte en el conocimiento entregado al cargador.

Artículo catorce.—Se estimará que el cargador garantiza al porteador, en el momento de la entrega, la exactitud de las marcas, del número, de la cantidad y del peso, en la forma en que él las consigne, y el cargador indemnizará al porteador de todas las pérdidas, daños y gastos que provengan o resulten de inexactitudes de dichos extremos. El derecho del porteador a esta indemnización no limitará, en modo alguno, su responsabilidad y sus obligaciones derivadas del contrato de transporte respecto de cualquier otra persona que no sea el cargador.

Artículo quince.—El cargador no será responsable de las pérdidas o daños sufridos por el porteador o el buque, y que procedan o resulten de cualquier causa, sin que exista acto, falta o negligencia del cargador, de sus agentes o de sus encargados.

Artículo dieciséis.—El porteador, capitán o agente del porteador y el cargador están en libertad, tratándose de mercancías determinadas, cualesquiera que sean, para otorgar contratos, estableciendo las condiciones que crean convenientes relativas a la responsabilidad y a las obligaciones del porteador para estas mercancías, así como los derechos y las exoneraciones del porteador respecto de estas mismas mercancías o concernientes a sus obligaciones en cuanto al estado del buque para navegar, siempre que esta estipulación no sea contraria al orden público o concerniente a los cuidados o diligencias de sus agentes en cuanto a la carga, conservación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercancías transportadas por mar, y con tal que en este caso no haya sido expedido ni se expida ningún conocimiento, y que las condiciones del acuerdo recaído se inserten en un recibo, que será un documento no negociable y llevará la indicación de este carácter.

Los convenios celebrados en esta forma tendrán plenos efectos legales.

No obstante, este artículo no se aplicará a los cargamentos comerciales ordinarios hechos en el curso de operaciones comerciales corrientes, sino solamente a otros cargamentos, en los cuales el carácter y la condición de las cosas que hayan de transportarse y las circunstancias, término y condiciones en que el transporte deba hacerse sean de tal naturaleza que justifiquen un convenio especial.

Artículo diecisiete.—Ninguna de las disposiciones de la presente Ley prohíbe al porteador o al cargador insertar en un contrato estipulaciones, condiciones, reservas o exenciones relativas a las obligaciones y responsabilidades del porteador o del buque por la pérdida o daños que sobrevengan a las mercancías o concernientes a su custodia, cuidado o conservación, antes de la carga o después de la descarga, en el plazo que define el artículo primero.

Artículo dieciocho.—El conocimiento de embarque de que trata el apartado cuarto del artículo quinto expresará:

Primero. El nombre, matrícula y porte del buque.

Segundo. El del capitán y su domicilio.

Tercero. Los puertos de carga y descarga.

Cuarto. El nombre del cargador.

Quinto. Nombre del consignatario de la mercancía y su domicilio, si el conocimiento fuera nominativo.

Sexto. El flete y la capa contratados.

Séptimo. Las marcas principales necesarias para la identificación de las mercancías, tal como las haya dado por escrito el cargador antes de dar comienzo a su carga a bordo, con tal que las expresadas marcas estén impresas o puestas claramente en cualquier otra forma sobre las mercancías no embaladas o en las cajas o embalajes que las contengan, de manera que permanezcan normalmente legibles hasta el término del viaje.

Octavo. El número de bultos o de piezas, o la cantidad o el peso, según los casos, tal como los haya consignado por escrito el cargador.

Noveno. El estado y condición aparentes de las mercancías.

No obstante lo dispuesto en los tres últimos apartados, ningún porteador, capitán o agente del porteador tendrá obligación de declarar o mencionar en el conocimiento las marcas, número, cantidad o peso cuando tenga razón fundada para suponer que no representan exactamente las mercancías recibidas por él, o que no haya tenido medios razonables de comprobarlo. En este caso debe hacer mención especial en el conocimiento de estas razones o de esta imposibilidad.

Artículo diecinueve.—El conocimiento puede ser «nominativo», a la «orden» o al «portador».

Será nominativo cuando el capitán consigne en él que hará entrega de la mercancía a persona determinada, que puede ser el cargador o tercera persona.

Este conocimiento no puede ser transmitido más que por cesión.

Será a la orden cuando se consigna que la mercancía será entregada a la orden del cargador o de un tercero de los sucesivos endosatarios.

Los conocimientos al portador, destinados al consignatario, serán transferibles por la entrega material del documento.

Artículo veinte.—Cuando las mercancías hayan sido cargadas, se pondrá en el conocimiento que entreguen al cargador el porteador, el capitán o el agente del porteador, si el cargador lo solicita, una estampilla que diga: «Embarcado», con la condición de que si el cargador ha recibido antes algún documento que dé derecho a dichas mercancías, restituya este documento contra la entrega del conocimiento, provisto de la estampilla «Embarcado». El porteador, el capitán o el agente tendrán igualmente la facultad de anotar en el puerto de embarque, sobre el documento entregado en primer lugar, el nombre o los nombres del buque o de los buques en los que las mercancías han sido embarcadas y la fecha o fechas del embarque, y cuando dicho documento haya sido anotado en esta forma, será considerado, a los efectos de este artículo, si reúne las menciones de los apartados séptimo, octavo y noveno del artículo dieciocho, como si fuese un conocimiento con la estampilla «Embarcado».

Artículo veintiuno.—El conocimiento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de la recepción por el porteador de las mercancías en la forma en que aparezcan descritas, conforme a los apartados séptimo, octavo, noveno y último párrafo del artículo dieciocho.

Artículo veintidós.—El hecho de retirar las mercancías constituirá, salvo prueba en contrario, una presunción de que han sido entregadas por el porteador en la forma consignada en el conocimiento, a menos que antes o en el momento de retirar las mercancías y ponerlas bajo la custodia de la persona que tenga derecho a su recepción, con arreglo al contrato de transporte, se dé aviso por escrito al porteador o a su agente, en el puerto de descarga, de las pérdidas o daños sufridos y de la naturaleza general de estas pérdidas o daños.

Si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso deberá darse en los tres días siguientes a la entrega.

Las reservas por escrito son inútiles si el estado de la mercancía ha sido comprobado contradictoriamente en el momento de la recepción.

En todo caso, el porteador y el buque estarán exentos de toda responsabilidad por pérdidas o daños, a menos que se ejercite una acción dentro del año siguiente a la entrega de las mercancías o a la fecha en que éstas hubieran debido ser entregadas.

En caso de pérdida o daños ciertos o presuntos, el porteador y el receptor de las mercancías se darán recíprocamente todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.

Artículo veintitrés.—Ninguna disposición de las establecidas en esta Ley se considerará como impedimento para la inserción en un conocimiento de cualquier disposición lícita relativa a averías gruesas.

Artículo veinticuatro.—Las disposiciones de esta Ley no se aplicarán al transporte de mercancías en navegación de cabotaje nacional, y surtirán efecto, única y exclusivamente, cuando se trate del transporte de mercancías entre naciones que ratificaron el Convenio de Bruselas de mil novecientos veinticuatro y lo incorporaron a su legislación nacional.

Artículo veinticinco.—Los preceptos de esta Ley no modifican los derechos ni las obligaciones del porteador derivados de cualquier Ley en vigor en el día de su promulgación, relativa a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima.

Artículo veintiséis.—La presente Ley empezará a regir a partir de los seis meses de la fecha de su promulgación.

Dada en El Pardo a veintidós de diciembre de mil novecientos cuarenta y nueve.

FRANCISCO FRANCO

LEY DE 22 DE DICIEMBRE DE 1949 por la que se concede un suplemento de crédito de 250.060 pesetas al Ministerio de Industria y Comercio, con destino a satisfacer gastos de negociaciones y comisiones en el extranjero producidos en 1949.

El desarrollo ascendente de las relaciones españolas con el extranjero, en el orden económico, exige el desplazamiento de un gran número de funcionarios del Ministerio de Industria y Comercio, con el consiguiente gasto de viajes y dietas o viáticos, para los que resulta insuficiente el crédito al efecto consignado en el Presupuesto en vigor.

Instruido el expediente preciso para alcanzar su suplementación, han recaído en el mismo los informes favorables de la Intervención General y del Consejo de Estado.

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

DISPONGO:

Artículo primero.—Se concede un suplemento de crédito de doscientas cincuenta mil pesetas, aplicado al Presupuesto en vigor de la Sección octava de Obligaciones de los Departamentos ministeriales, «Ministerio de Industria y Comercio»; capítulo primero, «Personal»; artículo tercero, «Asistencias y dietas»; grupo quinto, «Subsecretaría de Economía Exterior y Comercio»; concepto segundo «Negociaciones y comisiones en el extranjero».

Artículo segundo.—El importe a que asciende el referido crédito suplementario se cubrirá en la forma determinada por el artículo cuarenta y uno de la vigente Ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda Pública.

Dada en El Pardo a veintidós de diciembre de mil novecientos cuarenta y nueve.

FRANCISCO FRANCO

LEY DE 22 DE DICIEMBRE DE 1949 por la que se concede un suplemento de crédito de 2.515.570.70 pesetas al Ministerio de Industria y Comercio, con destino a satisfacer diferencias de cambio por pagos en el extranjero.

El crédito figurado en el vigente Presupuesto para satisfacer diferencias de cambio por pagos en el extranjero, derivadas de obligaciones a cargo del Ministerio de Industria y Comercio, se ha evidenciado insuficiente para hacer frente a las que han de presentarse durante el ejercicio en vigor.

Reclama ello la habilitación de un crédito suplementario, cuyo otorgamiento ha obtenido los informes favorables de la Intervención General y del Consejo de Estado.

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

DISPONGO:

Artículo primero. Se concede un suplemento de crédito de dos millones quinientas quince mil quinientas setenta pesetas setenta céntimos al figurado en el Presupuesto en vigor de la Sección octava de Obligaciones de los Departamentos ministeriales, «Ministerio de Industria y Comercio»; capítulo tercero, «Gastos diversos»; artículo primero, «De carácter general»; grupo cuarto, «Subsecretaría de Economía Exterior y Comercio»; concepto sexto, «Para satisfacer diferencias de cambio por pagos en el extranjero».

Artículo segundo.—El importe del antedicho suplemento de crédito se cubrirá en la forma determinada por el artículo cuarenta y uno de la vigente Ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda Pública.

Dada en El Pardo a veintidós de diciembre de mil novecientos cuarenta y nueve.

FRANCISCO FRANCO

LEY DE 22 DE DICIEMBRE DE 1949 ampliando el empréstito de la Junta de Obras de la ría del Guadalquivir y puerto de Sevilla por la cantidad de 160 millones de pesetas.

La Junta de Obras de la ría del Guadalquivir y puerto de Sevilla fué autorizada por Ley de diecisiete de julio de mil novecientos cuarenta y seis para emitir obligaciones en la cuantía de noventa millones de pesetas para atender a las obras y adquisiciones destinadas a ampliación y mejora del puerto, que en dicha Ley se enumeran, y por Ley de ocho de junio de mil novecientos cuarenta y siete fué autorizada la ampliación de dicha emisión en la cuantía de treinta y cinco millones de pesetas con destino a la construcción de un dique seco de carena.

En curso de ejecución las obras comprendidas con cargo a la emisión autorizada, ha sido comprometida la casi totalidad de su importe, siendo preciso incluir entre las obras a realizar con cargo a la emisión de Obliga-