

22953 *ORDEN de 15 de julio de 1977 por la que se aprueba la modificación llevada a cabo en los Estatutos sociales de la Entidad «Adea, Compañía General de Seguros, S. A.» (C.378).*

Ilmo. Sr.: Visto el escrito de la Entidad «Adea, Compañía General de Seguros, S. A.», domiciliada en Madrid, en solicitud de aprobación de la modificación llevada a cabo en los Estatutos sociales, por aumento de capital social, para lo que ha presentado la documentación pertinente;

Visto, asimismo, el informe favorable de la Sección correspondiente de ese Centro directivo, y a propuesta de V. I.,

Este Ministerio ha tenido a bien aprobar a «Adea, Compañía General de Seguros, S. A.», la modificación efectuada en el artículo 6.º de los Estatutos sociales, acordada por la Junta general universal de accionistas celebrada el 31 de mayo de 1976, autorizándole para utilizar como cifra de capital suscrito y desembolsado la de 50.000.000 de pesetas.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 15 de julio de 1977.—P. D., el Director general de Seguros, Fernando del Caño Escudero.

Ilmo. Sr. Director general de Seguros.

22954 *ORDEN de 15 de julio de 1977 por la que se aprueba a la Entidad «La Vasco Navarra, S. A Española de Seguros y Reaseguros», la modificación llevada a cabo en sus Estatutos sociales.*

Ilmo. Sr.: Visto el escrito de la Entidad «La Vasco Navarra, S. A. Española de Seguros y Reaseguros», domiciliada en Navarra, en solicitud de aprobación de la modificación de sus Estatutos sociales, en orden a la ampliación del capital social, para lo que ha presentado la documentación pertinente;

Visto, asimismo, el informe favorable de la Sección correspondiente de ese Centro directivo, y a propuesta de V. I.,

Este Ministerio ha acordado aprobar la modificación llevada a cabo en el artículo 5.º de sus Estatutos sociales por la Entidad «La Vasco Navarra, S. A. Española de Seguros y Reaseguros», acordada por Junta general extraordinaria de accionistas celebrada el 14 de junio de 1975, autorizándole para utilizar como cifra de capital la de 55.000.000 de pesetas, suscritas y desembolsadas.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 15 de julio de 1977.—P. D., el Director general de Seguros, Fernando del Caño Escudero.

Ilmo. Sr. Director general de Seguros.

MINISTERIO DEL INTERIOR

22955 *RESOLUCION de la Dirección General de Administración Local por la que se clasifican las plazas de los Cuerpos Nacionales del Ayuntamiento de Novelda (Alicante).*

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 187 y concordantes del vigente Reglamento de Funcionarios de Administración Local de 30 de mayo de 1952, según han quedado afectados por el Decreto 687/1975, de 21 de marzo

Esta Dirección General ha resuelto clasificar las plazas de los Cuerpos Nacionales del Ayuntamiento de Novelda (Alicante) en la siguiente forma:

Secretaría, en la categoría 1.ª, clase 4.ª y coeficiente 5.
Intervención, en la categoría 3.ª, clase 4.ª y coeficiente 5.
Depositaria, en la categoría 3.ª, clase 4.ª y coeficiente 5.

Madrid, 10 de agosto de 1977.—El Director general, Joaquín Esteban Mompeán.

22956 *RESOLUCION de la Dirección General de Administración Local por la que se clasifica la plaza de Secretario del Ayuntamiento de Jávea (Alicante).*

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 187 y concordantes del vigente Reglamento de Funcionarios de Administración Local de 30 de mayo de 1952, según han quedado afectados por el Decreto 687/1975, de 21 de marzo,

Esta Dirección General ha resuelto clasificar la Secretaría del Ayuntamiento de Jávea (Alicante) en la categoría 2.ª, clase 5.ª y coeficiente 4.

Madrid, 10 de agosto de 1977.—El Director general, Joaquín Esteban Mompeán.

22957 *RESOLUCION de la Dirección General de Administración Local por la que se clasifica la plaza de Secretario del Ayuntamiento de Muchamiel (Alicante).*

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 187 y concordantes del vigente Reglamento de Funcionarios de Administración Local de 30 de mayo de 1952, según han quedado afectados por el Decreto 687/1975, de 21 de marzo,

Esta Dirección General ha resuelto clasificar la Secretaría del Ayuntamiento de Muchamiel (Alicante) en la categoría 2.ª, clase 6.ª y coeficiente 4.

Madrid, 10 de agosto de 1977.—El Director general, Joaquín Esteban Mompeán.

22958 *RESOLUCION de la Dirección General de Administración Local por la que se clasifica la plaza de Secretario del Ayuntamiento de Oyón (Alava).*

Aprobada por Real Decreto de 26 de enero de 1977 («Boletín Oficial del Estado» de 7 de marzo siguiente) la incorporación de los Municipios de Barriobusto y Labranza al de Oyón, todos de la provincia de Alava, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 187 del vigente Reglamento de Funcionarios de Administración Local y disposiciones concordantes,

Esta Dirección General ha resuelto:

Primero.—Suprimir las plazas de Secretario de los Ayuntamientos de Barriobusto y Labranza por incorporación de los Municipios al de Oyón.

Segundo.—Clasificar la plaza de Secretario del Ayuntamiento de Oyón en su categoría 3.ª, clase 8.ª y coeficiente 3,6.

Madrid, 10 de agosto de 1977.—El Director general, Joaquín Esteban Mompeán.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO

22959 *REAL DECRETO 2391/1977, de 29 de julio, por el que se adopta para el balizamiento de las costas españolas el «Sistema A». Sistema combinado cardinal y lateral (Rojo a babor), elaborado por la Asociación Internacional de Señalización Marítima.*

El balizamiento de las costas españolas viene rigiéndose por el Reglamento aprobado por el Decreto del Ministerio de Obras Públicas de veintidós de abril de mil novecientos cuarenta y nueve, inspirado en el acuerdo de la Sociedad de Naciones de diez de junio de mil novecientos treinta y seis, coincidente, en líneas generales, con el seguido en las vecinas Francia y Portugal siguiendo las normas del denominado «Sistema Lateral».

En octubre de mil novecientos setenta y seis, la Asociación Internacional de Señalización Marítima publicó el estudio realizado por la Comisión encargada de examinar el problema planteado por las diferencias entre los sistemas de balizamiento empleados en los distintos países y de proponer una solución, estudio que prevé la existencia de dos sistemas de balizamiento: el Sistema «A», combinado cardinal y lateral (rojo a babor), y el Sistema «B», sistema únicamente lateral (rojo a estribor).

Las normas del Sistema «A» han sido aprobadas por la Organización Intergubernamental Consultiva de la Navegación Marítima, estando indicado su empleo en Europa, África, India, Australia y ciertos mares del continente asiático. Estas normas han sido adoptadas por diversos países europeos, habiéndose firmado un acuerdo por los Servicios de Señales Marítimas de Bélgica, Dinamarca, Francia, República Federal Alemana, República Democrática Alemana, Irlanda, Holanda, Noruega, Polonia, Suecia y Gran Bretaña, al que posteriormente se han adherido los de otros países, para su puesta en práctica.

Con el fin de que el sistema de balizamiento de las costas españolas no presente diferencias con el de los países europeos ribereños de los mares que las bañan, circunstancia muy a tener en cuenta para la seguridad de la navegación y para evitar accidentes que podrían acarrear daños importantes en nuestras propias costas y en los recursos pesqueros de estos mares, se propone la adopción en España de dicho Sistema «A», que ha sido aprobado por la Organización Intergubernamental Consultiva de la Navegación Marítima (IMCO), e informado favorablemente por el Estado Mayor de la Armada (en ocho de enero de mil novecientos setenta y siete), la Subsecretaría de la Marina Mercante (en catorce de diciembre de mil novecientos setenta y seis) y la Comisión Permanente de Faros (en veintuno de junio de mil novecientos setenta y siete).

En su virtud, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día veintinueve de julio de mil novecientos setenta y siete,

DISPONGO:

Artículo primero.—Se adopta para el balizamiento de las costas españolas el Sistema «A» —sistema combinado cardinal y lateral (rojo a babor)—, elaborado por la Asociación Internacional de Señalización Marítima y aprobado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Intergubernamental Consultiva de la Navegación Marítima.

Artículo segundo.—Por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo se establecerán las normas que deberán cumplir los dispositivos de señalización marítima no incluidos en el sistema «A».

Artículo tercero.—Por el Servicio de Señales Marítimas del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo se establecerá el pertinente acuerdo con los servicios de Señalización Marítima de los países que han adoptado el Sistema «A» para la adaptación a las normas del citado Sistema de los dispositivos de señalización marítima, determinando el orden y plazos en que deben realizarse, de conformidad con el Instituto Hidrológico de la Marina.

DISPOSICION DEROGATORIA

Queda derogado el Reglamento para Balizamiento de las Costas Españolas e Islas Adyacentes, Canarias y Posesiones Españolas de Africa, aprobado por Decreto de veintidós de abril de mil novecientos cuarenta y nueve.

Dado en Palma de Mallorca a veintinueve de julio de mil novecientos setenta y siete.

JUAN CARLOS

El Ministro de Obras Públicas y Urbanismo,
JOAQUIN GARRIGUES WALKER

ANEXO

SISTEMA «A»

Sistema combinado cardinal y lateral (Rojo a babor)

1. GENERALIDADES

1.1. Campo de aplicación.

El presente sistema se aplica (con la excepción de faros, luces de sectores, luces y marcas de enfilación, barcos, faros y boyas gigantes) a todas las marcas fijas y flotantes que sirven para indicar:

- 1.1.1. Los límites laterales de los canales navegables.
- 1.1.2. Los peligros naturales y otros obstáculos, tales como los naufragios.
- 1.1.3. Otras zonas o configuraciones importantes para el navegante.
- 1.1.4. Los peligros nuevos.

1.2. Tipos de marcas.

El sistema de balizamiento comprende cinco tipos de marcas, que pueden emplearse combinadas.

- 1.2.1. Las marcas laterales cuyo empleo está asociado al de un sentido convencional de balizamiento, generalmente utilizadas para canales bien definidos. Estas marcas indican los lados de babor y estribor de la ruta a seguir.
- 1.2.2. Las marcas cardinales cuyo empleo está asociado al del compás del navío y que indican dónde puede el navío encontrar aguas navegables.
- 1.2.3. Las marcas de peligro aislado señalando los peligros aislados de extensión limitada alrededor de las cuales las aguas son navegables.
- 1.2.4. Las marcas de aguas navegables indicando que en torno a tales marcas las aguas son navegables (por ejemplo, marcas de centro del canal).
- 1.2.5. Las marcas especiales que no tienen por objeto principal el de ayudar a la navegación, sino que indican una zona o una configuración mencionada en los documentos náuticos.

1.3. Método empleado para caracterizar las marcas.

La significación de la marca esta determinada por uno al menos de los caracteres siguientes:

- 1.3.1. De noche: Color y ritmo de la luz.
- 1.3.2. De día: Color, forma, marca de tope.

2. MARCAS LATERALES

2.1. Definición del sentido convencional de balizamiento.

El sentido convencional de balizamiento puede ser definido, allí donde sea necesario, de una de las dos formas siguientes:

- 2.1.1. Es el sentido general que sigue el navío que viene de alta mar cuando se aproxima a un puerto, a un río, a un estuario o a una vía navegable, o
- 2.1.2. En otras zonas es un sentido definido en detalle por las autoridades competentes después de consultar con los países vecinos. En principio, conviene que este sentido siga los contornos de los continentes en el sentido de las agujas del reloj. En todos los casos, el sentido convencional debe ser indicado en los documentos náuticos apropiados.

2.2. Descripción de las señales laterales.

2.2.1. Babor:

Color: Rojo.
Forma (boyas): Cilíndrica o espeque.
Marca de tope (en su caso): Un cilindro rojo.
Luz (cuando la marca está dotada de ella):
Color: Rojo.
Ritmo: Cualquiera.

2.2.2. Estribor:

Color: Verde (a).
Forma (boyas): Cónica o espeque.
Marca de tope (en su caso): Un cono verde con la punta hacia arriba.
Luz (cuando la marca está dotada de ella):
Color: Verde.
Ritmo: Cualquiera.

2.2.3. Allí donde las marcas de babor o de estribor no sean identificables por su forma cilíndrica o cónica, deben, cuando ello sea posible, llevar la marca de tope apropiada.

2.2.4. Numeración o letras. Si las marcas de los márgenes de canal están identificadas por números o por letras, la sucesión de números o de letras seguirá el sentido convencional de balizamiento.

(a) Cuando por razones excepcionales una autoridad considera que el color verde no es satisfactorio, puede utilizarse el color negro.

3. MARCAS CARDINALES

3.1. Definición de los cuadrantes o de las marcas.

3.1.1. Los cuatro cuadrantes (Norte, Este, Sur y Oeste) están limitados por las orientaciones verdaderas NO-NE, NE-SE, SE-SO, SO-NO, cuyo origen es el punto a señalar.

3.1.2. Una marca cardinal recibe el nombre del cuadrante en el que está colocada.

3.1.3. El nombre de una marca cardinal indica que conviene pasar, en relación con la marca, por el cuadrante que lleva este nombre.

3.2. Utilización de las marcas cardinales.

Una marca cardinal puede ser utilizada, por ejemplo:

3.2.1. Para indicar que las aguas más profundas se encuentran en el cuadrante que tiene el nombre de la marca.

3.2.2. Para indicar de qué lado de un peligro se encuentran las aguas navegables.

3.2.3. Para llamar la atención sobre una configuración particular de un canal, como un codo, una confluencia, una bifurcación o la extremidad de un banco.

3.3. Descripción de las marcas cardinales.

3.3.1. Marca de cuadrante Norte:

Marca de tope (b): Dos conos negros superpuestos, con las puntas hacia arriba.
Color: Negro encima de amarillo.
Forma: Castillete o espeque.

Luz (cuando está dotada de ella):

Color: Blanco.
Ritmo: CR (c) o C (d).

3.3.2. Marca de cuadrante Este:

Marca de tope (b): Dos conos negros superpuestos, opuestos por la base.
Color: Negro con una faja ancha horizontal amarilla.
Forma: Castillete o espeque.

Luz (cuando está dotada de ella):

Color: Blanco.

Ritmo: CR (c) (3) cada cinco segundos, a C (d) (3) cada diez segundos.

3.3.3. Marca de cuadrante Sur.

Marca de tope (b): Dos conos negros superpuestos, con las puntas hacia abajo.

Color: Amarillo encima de negro.

Forma: Castillete o espeque.

Luz (cuando está dotada de ella):

Color: Blanco.

Ritmo: CR (e) +1 destello largo (e) cada diez segundos, o C (d) (6) +1 destello largo (e) cada quince segundos.

3.3.4. Marca de cuadrante Oeste.

Marca de tope (b): Dos conos negros superpuestos, opuestos por el vértice.

Color: Amarillo con una faja ancha horizontal negra.

Forma: Castillete o espeque.

Luz (cuando está dotada de ella):

Color: Blanco.

Ritmo: CR (c) (9) cada diez segundos, o C (d) (9) cada quince segundos.

(b) La marca de tope constituida por dos conos es la característica distintiva más importante de las marcas cardinales de día. Conviene que esta marca de tope se utilice siempre que se pueda y que su tamaño sea el mayor posible, estando cada cono separado claramente del otro.

(c) CR= luz centelleante rápida, o sea, una luz que produce 120 ó 100 destellos por minuto.

(d) C= luz centelleante, o sea, una luz que produce 60 ó 50 destellos por minuto.

(e) Destello largo, o sea, una duración de la luz de dos segundos como mínimo.

4. MARCAS DE PELIGRO AISLADO

4.1. Definición de las marcas de peligro aislado.

Una marca de peligro aislado es una marca erigida o fondeada sobre un peligro aislado rodeado de aguas navegables.

4.2. Descripción de las marcas de peligro aislado.

Marca de tope (f): Dos esferas negras superpuestas.

Color: Negro con una o varias fajas anchas horizontales rojas.

Forma: Castillete o espeque

Luz (cuando está dotada de ella):

Color: Blanco.

Ritmo: Grupos de dos destellos.

(f) La marca de tope constituida por dos esferas superpuestas es la característica distintiva más importante de día de toda marca de peligro aislado. Conviene que esta marca de tope se utilice siempre que se pueda y que su tamaño sea el mayor posible, estando cada esfera separada claramente de la otra.

5. MARCAS DE AGUAS NAVEGABLES

5.1. Definición de las marcas de aguas navegables.

Las marcas de aguas navegables sirven para indicar que las aguas son navegables alrededor de la marca; éstas incluyen las marcas que definen los ejes de los canales y las marcas de centro de canal. Estas marcas pueden también utilizarse para indicar una recalada, si ésta no está indicada por una marca cardinal o lateral.

Color: Fajas verticales rojas y blancas.

Forma: Esférica, castillete o espeque con una marca de tope esférica.

Marca de tope (en su caso): Una esfera roja.

Luz (cuando está dotada de ella):

Color: Blanco.

Ritmo: Isofase de ocultaciones o un destello cada diez segundos.

6. MARCAS ESPECIALES

6.1. Definición de las marcas especiales.

Estas marcas no tienen por objeto principal ayudar a la navegación, sino que indican una zona especial o una configuración mencionada en los documentos marítimos apropiados, por ejemplo:

6.1.1. Marca de las estaciones de adquisición de datos oceánicos (SADO).

6.1.2. Marcas de separación de tráfico donde el balizamiento clásico del canal puede prestarse a confusión.

6.1.3. Marcas para indicar los depósitos de materiales.

6.1.4. Marcas para indicar las zonas utilizadas por los ejercicios militares.

6.1.5. Marcas para indicar la presencia de cables o de oleoductos.

6.1.6. Marcas para indicar las zonas reservadas al recreo.

6.2. Descripción en las marcas especiales.

Color: Amarillo.

Forma: A elegir, pero que no se preste a confusión con las marcas para ayuda a la navegación.

Marca de tope (en su caso): Jna marca de tope en forma de X amarilla.

Luz (cuando está dotada de ella):

Color: Amarillo.

Ritmo: Cualquiera, excepto los señalados en las secciones 3, 4 ó 5.

6.3. Otras marcas especiales.

Además de las marcas especiales enumeradas en el párrafo 6.1 y descritas en el 6.2, pueden ser establecidas otras por la Administración responsable para adaptarse a circunstancias excepcionales. Estas marcas no se prestarán a confusión con las marcas que proporcionan informaciones relativas a la navegación y serán publicadas en los documentos náuticos apropiados poniéndose en conocimiento de la Asociación Internacional de Señalización Marítima tan pronto como sea posible.

7. PELIGROS NUEVOS

7.1. Definición de peligros nuevos.

La expresión «peligro nuevo» se utiliza para designar los obstáculos descubiertos recientemente que no están todavía indicados en los documentos náuticos. Los peligros nuevos comprenden los obstáculos naturales, como bancos de arena o escollos, o los peligros resultantes de la acción humana, como los naufragios.

7.2. Señalización de los peligros nuevos.

7.2.1. Los peligros nuevos se balizan conforme a las presentes normas. Si el Servicio responsable estima que el peligro es particularmente grave, al menos una de las marcas utilizadas se duplicará tan pronto como sea posible.

7.2.2. Las luces de todas las marcas empleadas para este balizamiento tendrán el ritmo centelleante rápido o centelleante correspondiente al tipo de marca cardinal o lateral.

7.2.3. La marca que se coloque duplicada será en todos sus puntos idéntica a su pareja.

7.2.4. Una marca colocada duplicada puede estar equipada con una baliza radar codificada según la letra «W», dando una señal de una milla marina de longitud en la pantalla de radar.

7.2.5. La marca duplicada puede ser retirada cuando el Servicio responsable estime que la información concerniente a este nuevo peligro ha sido suficientemente difundida.

22960

RESOLUCION de la Jefatura Provincial de Carreteras de Vizcaya por la que se señalan fechas para el levantamiento de las actas previas a la ocupación de las fincas afectadas por la ejecución de las obras del proyecto: «Autopista del Ebro. Itinerario Bilbao-Zaragoza. Tramo 04. Zambrana-Haro. Explanaciones, obras de drenaje y obras de fábrica». Términos municipales de Zambrana, Berantevilla y Miranda de Ebro.

En fecha 10 de junio de 1977, la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales ha aprobado definitivamente el proyecto de: «Autopista del Ebro. Itinerario Bilbao-Zaragoza. Tramo 04. Zambrana-Haro. Explanaciones, obras de drenaje y obras de fábrica», según lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley 9/1972, de 10 de mayo, de Construcción, Conservación y Explotación de Autopistas en Régimen de Concesión; el Decreto 2802/1973, de 2 de noviembre, de adjudicación de la concesión, implica la declaración de utilidad pública de las obras, entendiéndose implícita en la aprobación del proyecto la necesidad de ocupación, que se reputará urgente a los efectos establecidos en el artículo 52 de la Ley de Expropiación Forzosa, de 18 de diciembre de 1954.

Esta Jefatura, de conformidad con lo dispuesto en el precitado artículo, ha resuelto convocar a los titulares de derechos afectados de las fincas que se expresan en la relación adjunta, para que en las horas y días señalados, comparezcan en los Ayuntamientos respectivos en los que radican los bienes afectados como punto de reunión, para llevar a cabo el levanta-