

de reunir las condiciones exigidas en este Reglamento, hayan trabajado durante dos años por lo menos en Servicios de Estadística del Estado, Provincia, Municipio u Organización Sindical. Si algunas de las plazas resultaren sin cubrir, se acumularán a las correspondientes al 75 por 100 restante. En todo caso habrá una lista única de opositores aprobados, formada por orden de puntuación.

Segundo.—Seguirán los cursos de perfeccionamiento regulados en los artículos 56 a 60 de este Reglamento sólo quienes ingresen en el Cuerpo de Estadísticos Facultativos en lo sucesivo.

Tercero.—En los Servicios centrales y Delegaciones del Instituto no provistos de suficiente personal masculino, podrá ser autorizado por el Director el personal femenino para ejercer interina o accidentalmente las funciones atribuidas al personal masculino.

Cuarto.—Lo dispuesto en los artículos 62 y 78 de este Re-

glamento podrá quedar en suspenso mientras esté en vigor la Ley de 2 de marzo de 1939.

Quinto.—Los funcionarios de los Cuerpos de Estadísticos Facultativos y Técnicos que actualmente se encuentren en la situación de supernumerarios o excedentes voluntarios podrán pasar a la nueva situación de supernumerario activo solicitando, primero, el reintegro en el servicio activo conforme a la legislación anterior aplicable y, en su día, el paso a la nueva situación con arreglo a lo establecido en este Reglamento.

Sexto.—Será obligatorio para los funcionarios y empleados del Instituto continuar perteneciendo a la «Mutualidad de Funcionarios del Ministerio de Trabajo» en tanto no se organice en el Instituto o en la Presidencia del Gobierno una mutualidad que garantice, a los referidos funcionarios y empleados, beneficios análogos a los que otorga aquella a la que actualmente pertenecen.

## MINISTERIO DEL AIRE

### DECRETO de 12 de marzo de 1948 por el que se regula la investigación de accidentes.

La carencia de normas relativas a la investigación de accidentes acaecidos en España a las aeronaves civiles, y la necesidad de dictar una reglamentación concordante con los principios adoptados en la Conferencia de Chicago—artículo veintiséis de la Convención—, a onsejan la promulgación de este Decreto, en el que, manteniéndose íntegramente lo dispuesto en la Orden del Ministerio del Aire de dieciocho de marzo de mil novecientos cuarenta para la Aviación Militar Española (BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO número setenta y nueve), se den reglas de carácter general para los auxilios inmediatos en caso de accidente ocurrido a cualquier otra aeronave, y se provea a determinar el procedimiento adecuado para el esclarecimiento técnico de las causas que hayan podido originar el siniestro, sobre todo teniendo en cuenta el interés de los países de la matrícula, tratándose de aviones extranjeros. Abstracción hecha de las investigaciones o procesos judiciales coetáneos o posteriores.

Asimismo, haciendo honor al compromiso que entraña sobre ayuda a aeronave en peligro el artículo veinticinco de la expresada Convención, se concede el libre tránsito y escala técnica sobre zonas prohibidas del territorio nacional a las aeronaves extranjeras de los países miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional especialmente destinadas a este servicio, previa determinación urgente, por la Administración Central de la Aviación Civil, de la necesidad de su concurso.

En su virtud, a propuesta del Ministro del Aire y previa deliberación del Consejo de Ministros,

DISPONGO:

#### CAPITULO PRIMERO

##### De la investigación de accidentes

**Artículo primero.**—Siempre que se produzca un accidente de un avión civil español, o militar o civil extranjero, dentro de los límites de la soberanía aérea española, se observarán las prescripciones de este Decreto.

Se entiende por accidente no sólo la caída del aparato o su aterrizaje violento, sino cualquier desviación de la ruta prevista para los aviones de tráfico vulgar, o irregular, que les obligue a tomar tierra fuera de los aeropuertos abiertos al tráfico correspondiente, bien porque les impida reanudar el vuelo por sus propios medios, o porque es causa de daños materiales en las personas o en las cosas.

**Artículo segundo.**—Tan pronto se produzca un accidente a un avión, las Autoridades o sus agentes, tanto civiles como militares, que tengan conocimiento del hecho, deberán adoptar las disposiciones siguientes:

a) Se prestará inmediato auxilio a los heridos, si los hubiere, los cuales, junto con el resto de la tripulación y pasajeros, serán trasladados al lugar más próximo en que puedan ser atendidos, quedando al cuidado de la autoridad que hubiese tomado las primeras medidas hasta tanto que resuelva sobre el caso la autoridad aeronáutica.

b) Se montará inmediatamente un servicio de vigilancia

en torno al aparato, impidiendo que persona alguna se acerque a reconocerlo, y que los tripulantes o pasajeros del aparato destruyan o retiren cualquier material o parte del equipo. Destruyente los equipajes serán puestos, a ser posible, a disposición de los pasajeros.

c) Se dará cuenta del hecho por la vía más rápida a la Jefatura de la Región o Zona Aérea en cuya demarcación se produjo el hecho, y por ésta al Organismo Rector de la Aviación Civil.

d) Deberán adoptarse toda clase de medidas para evitar incendios o cortar rápidamente los ya producidos, teniendo en cuenta la existencia a bordo de combustibles o materias explosivas.

e) Cuando se trate de aparatos militares españoles, las autoridades civiles y militares se limitarán a prestar los servicios a su alcance, siguiendo las indicaciones del militar más caracterizado de los que compongan la tripulación del aparato siniestrado que se encuentre en condiciones de suministrarlas, y en caso de muerte o heridas que imposibiliten a los miembros de la tripulación, adoptarán por sí mismas las medidas señaladas en los apartados anteriores.

**Artículo tercero.**—La Jefatura de la Región o Zona Aérea que tenga noticia de haberse producido un aterrizaje anormal en su demarcación enviará al lugar del suceso, por el medio más rápido, y con expresa delegación al efecto, persona adecuada que tenga a sus órdenes, auxiliado del personal y equipo técnico que se estime necesario, el cual se hará cargo del aparato, tripulación y equipo, así como de las primeras diligencias que hubieren podido instruirse, y adoptará inmediatamente las medidas que estime oportunas. Las autoridades, tanto civiles como militares, prestarán a éste, en su calidad de Delegado de la Autoridad Aérea, todos los auxilios posibles para el desempeño de su misión.

**Artículo cuarto.**—Cuando el accidente de una aeronave civil española, o de una aeronave civil o militar extranjera, implique muerte o heridas graves o indique graves defectos técnicos en la aeronave o en las ayudas a la navegación aérea, dará lugar a que se instruya por el Delegado de la Autoridad Aérea una información sumaria, no judicial, de acuerdo con el formulario anejo a este Decreto; información que habrá de ser terminada en el plazo de ocho días, y en la que por medio de las pruebas de carácter general, que aconsejen las modalidades del hecho, se procurará determinar sobre todo, con claridad, si éste puede ser debido:

a) A ineptitud profesional del piloto y demás miembros de la tripulación, por falta física, moral o técnica.

b) A infracción de los Reglamentos e instrucciones dictadas por el vuelo sobre territorio nacional, o de las normas internacionales que se hallen en vigor en España.

c) A diferencias del tipo de avión empleado, del carburante o de algún elemento de la aeronave, de su fabricación o de su entretimiento o conservación.

d) A defectos en las ayudas a la navegación aérea.

e) A causas imponderables, fuerza mayor o caso fortuito.

Si se observare la existencia de algún hecho que a su juicio pudiera dar lugar a responsabilidad criminal por malicia o imprudencia, lo comunicará inmediatamente por escrito al Jefe de la Región o Zona Aérea, sin perjuicio de continuar los trámites de la información. Cuando la causa del accidente fuere perfectamente conocida y lícita y no se aprecie la concurrencia de las circunstancias enumeradas en el primer párrafo, la información quedará limitada a una sucinta relación del hecho y de sus circunstancias de todo orden, que se trans-

mirará por el medio más rápido a la Autoridad Regional para que ésta tome las resoluciones urgentes precisas, dando cuenta o previa consulta, según el caso, con la Autoridad Aeronáutica Civil Superior.

**Artículo quinto.**—Se consignarán por el Instructor, en la información, los datos siguientes:

- a) Las desgracias personales ocurridas, designando, en caso de heridas, el primer diagnóstico oficial facultativo.
- b) El estado en que hubiese quedado el avión, obteniendo fotografía o croquis, si lo estima necesario, para mayor claridad.
- c) La valoración aproximada de los daños que se hubieren producido en la propiedad privada o del Estado, con expresión de los mismos, para que resulte consignada su verdadera entidad.

d) Los gastos que se hubiesen producido al Estado, Organismos públicos o personas privadas por transportes, auxilios, etétera.

e) Los demás datos indicados en el formulario citado.

**Artículo sexto.**—Una vez consignadas en la información los extremos a que se refieren los dos artículos anteriores, el Instructor elevará las actuaciones al Jefe de la Región o Zona Aérea, para que, previo urgente informe del Asesor Jurídico, se determine, sin perjuicio de lo dispuesto en el último párrafo del artículo cuarto, si resultan indicios para suponer la existencia de delito, en cuyo caso se designará un Juez Instructor que, de acuerdo con lo previsto en las leyes aplicables, incoe el procedimiento judicial correspondiente, figurando en cabeza del mismo un testimonio de los particulares contenidos en la información sumaria, que puedan ser útiles a los efectos de su instrucción.

El Jefe de la Región o Zona Aérea remitirá sin dilación la información al Ministerio del Aire.

**Artículo séptimo.**—Si se trata de un avión civil, sea español o extranjero, la información se elevará al Organismo Rector de la Aviación Civil, para que en el plazo de diez días, emitiendo informe acerca de las medidas que estime oportuno aplicar, eleve lo actuado al Ministro.

El Ministro, previos los dictámenes que estime oportunos, dictará resolución ordenando la devolución de la información sumaria al Organismo Rector de la Aviación Civil para ejecución de lo acordado, notificaciones precisas y su posterior archivo.

**Artículo octavo.**—Si el avión fuere militar y extranjero, el Delegado de la Autoridad Aeronáutica será un miembro del Estado Mayor Regional, y el Ministro, antes de resolver, oírá el parecer del Estado Mayor del Aire, quien propondrá las medidas a adoptar, oyéndose a la Asesoría Jurídica sobre devolución del material, abono de daños causados, gastos de salvamento, etétera.

**Artículo noveno.**—Tratándose de un avión civil extranjero, el Ministerio del Aire comunicará lo sucedido sin demora a la Representación Diplomática del Estado al que el avión pertenece, por si desea enviar observadores, en número de tres, como máximo, al lugar del accidente, a fin de que se hallen presentes durante la instrucción de la información sumaria, que comenzará, desde luego, sin esperar su llegada. Dichos observadores podrán solicitar del Instructor la práctica de determinadas diligencias y la adopción de medidas en orden al salvamento del aparato y sus tripulantes, y el Instructor admitirá sus solicitudes si las estima adecuadas, y en caso de rechazarlas, hará constar los motivos que justifiquen la negativa. Dichos observadores irán provistos de certificados expedidos por la Representación Diplomática que los envíe, acreditándoles como tales, y deberán suscribir las diligencias que se hayan verificado a su instancia y aquellas en que el Instructor haya solicitado expresamente su presencia.

Cuando el Ministerio del Aire lo estime necesario, podrá solicitar o aceptar el envío de equipos técnicos del país al que la aeronave pertenece, a fin de que colaboren en los trabajos de salvamento.

Si fuera solicitada una copia de la información instruida, se remitirá a la Representación Diplomática del país al que la aeronave siniestrada pertenece.

Los derechos que este artículo concede a los países extranjeros se entienden sobre la base de una estricta reciprocidad.

**Artículo décimo.**—Cuando el aparato caiga en el mar o en la zona marítima terrestre, la Autoridad de Marina dará cuenta por el procedimiento más rápido al Capitán General o Comandante General del Departamento o Base Naval, según corresponda, y adoptará por sí misma las medidas prevenidas en el artículo segundo de este Decreto, disponiendo el salva-

mento del personal y del aparato que hubiese caído en el mar, el cual, juntamente con el equipo, documentación y demás efectos recuperados, serán puestos a disposición del Ministerio del Aire, tan pronto se envíe el personal designado para hacerse cargo de ello, juntamente con la información recogida acerca del hecho y sus causas.

**Artículo undécimo.**—Estimada por la Autoridad Aeronáutica la conveniencia de recuperar el material, y se tratase de avión oficial, se enviará al lugar del aterrizaje un equipo adecuado de especialistas que efectúe los trabajos necesarios para el traslado del material a lugar seguro, entregándose copia del inventario de cuanto fuese salvado a la Representación Diplomática interesada.

Cuando el aparato fuese de propiedad privada, si el Delegado del Jefe de la Región o Zona Aérea estima completa la investigación por lo que al material respecta, lo pondrá a disposición de la persona o entidad propietaria del avión o de su representante, y a falta de ellos, de la Representación Diplomática o Consular de su nacionalidad, a fin de que realice por su cuenta el traslado al lugar que estime oportuno, haciéndose la entrega mediante inventario, que suscribirá también quien se haga cargo de dicho material; todo ello sin perjuicio de que posteriormente se pueda acordar un nuevo examen del mismo.

## CAPITULO SEGUNDO

### Del auxilio a aeronaves en peligro

**Artículo duodécimo.**—Se entiende, a los efectos de este Decreto, que una aeronave está en peligro cuando se tenga la vehemente presunción, ya que no la certeza, de que sobre los lugares geográficos a que se extiende la soberanía aérea española, una aeronave de cualquier nacionalidad está en riesgo de perderse por accidente aeronáutico, o bien que ha logrado arribar a un lugar concretamente no conocido, o que aunque lo fuere, no puede por sí misma evitar su pérdida o un grave daño para las personas.

**Artículo decimotercero.**—Cuando cualquier ciudadano o autoridad española tenga noticia de que sobre territorio o aguas jurisdiccionales españolas, una aeronave de cualquier clase o matrícula está en peligro, debe poner el hecho, por el medio más rápido a su alcance, en conocimiento de la Autoridad Aeronáutica más próxima, y si no le fuere posible hacerlo directamente, dará cuenta del suceso a la Autoridad del orden civil o militar más inmediata.

**Artículo decimocuarto.**—Cuando en el auxilio o busca de una aeronave en peligro la Autoridad Aeronáutica Central española entienda que es conveniente admitir la colaboración de aeronaves de un Estado extranjero o de las adscritas a servicios internacionales adecuados, podrán, sin más consultas o avisos que los que la urgencia del caso permitan, autorizar el sobrevuelo y escala técnica en España de aviones extraños, particulares o de Estado, que deban concurrir al auxilio o búsqueda de la aeronave en peligro.

Una vez concedida la excepcional y urgente autorización expresada, se pondrá la misma en conocimiento de los Ministros del Aire y Asuntos Exteriores, advirtiéndolo asimismo, para la adopción de las medidas precisas, a los Jefes de Región y aeropuertos afectados por el hecho.

Estos últimos proveerán las colaboraciones precisas de los Servicios de Seguridad y Aduanas.

## A N E X O

### INFORME SOBRE ATERRIZAJE ANORMAL DE AERONAVES

Estado. Marca de matrícula de la aeronave. Lugar del accidente. Fecha. Fecha de terminación del expediente. Firma del Instructor.

Primero. *Circunstancias en que ocurrió el accidente.*—

- a) Lugar y hora (HMG) del accidente.
- b) Tipo de vuelo que la aeronave realizaba en el momento del accidente (es decir, transporte regular, transporte irregular, vuelo comercial, vuelo de instrucción, vuelo de turismo).
- c) Objeto del vuelo.
- d) Fecha y hora en que el Delegado Instructor recibió la notificación.
- e) Fecha y hora de la primera visita al lugar del accidente.
- f) Historial del vuelo. Reseña del vuelo en el momento de despegue hasta el momento de ocurrir el accidente.
- g) Detalles de navegación, incluso plan de vuelo, rum-

bo del vuelo, partes del servicio de control de la circulación aérea, etc.

Segundo. *Aeronave*.—a) Matrícula de la aeronave.  
b) Tipo de la aeronave. Número.  
c) Tipo del motor. Número.  
d) Certificación de matrícula. Número.  
e) Certificado de navegabilidad, válido hasta él. Número.  
f) Fecha de construcción.  
g) Propietario. Dirección.  
h) Peso bruto máximo permitido.  
i) Peso bruto máximo al ocurrir el accidente.  
j) Carga.  
k) Centro de gravedad según el certificado de aeronavegabilidad.

l) Centro de gravedad al ocurrir el accidente.  
ll) Historial del aeroplano.  
m) Total de horas voladas:  
Desde su reacondicionamiento.  
Desde su examen periódico.  
n) Modificaciones importantes.  
ñ) Historial del motor.  
o) Horas totales:  
Desde su reacondicionamiento.  
Desde su examen.  
p) Modificaciones importantes.

Tercero. *Tripulación*.—a) Detalles: Nombre de los miembros de la tripulación. Funciones. Certificado. Número. Categoría. Validez. Número de horas voladas en este tipo de equipo. Total.

b) Dirección de todos los miembros de la tripulación.  
c) Historial de los pilotos y de los demás miembros de la tripulación que se considere necesario mencionar. Deben incluirse datos relativos a su entrenamiento y experiencia.  
d) Lista de golpes y heridas.  
e) Indagación médica: Reseña, diagnóstico y pronóstico.  
Cuarto. *Pasajeros*.—a) Detalles: Nombre de los pasajeros. Nacionalidad. Dirección.

b) Lista de golpes y heridas.  
c) Indagación médica: Reseña, diagnóstico y pronóstico.  
Quinto. *Condiciones atmosféricas*.—a) Techo, visibilidad, dirección y velocidad del viento, temperatura, punto de rocío, etc., en el momento y lugar del accidente.

Si las condiciones atmosféricas contribuyen a provocar el accidente, deben proporcionarse los siguientes datos adicionales:

b) Pronóstico de las condiciones meteorológicas (generales y sobre el vuelo en cuestión) y si el piloto estaba al tanto de ellas.  
c) Estado real del tiempo a lo largo de la ruta de vuelo.  
d) Condiciones que pudieran dar lugar a formaciones de hielo.

Sexto. *Testigos*.—a) Nombre y direcciones de los testigos. Nombre. Dirección. Observaciones.

b) Declaraciones de los testigos presenciales.

Séptimo. *Examen del siniestro e investigación técnica*.—

a) Fijación del lugar del siniestro por referencia a un sitio relativo bien conocido.

b) Observaciones generales: Rastros sobre el suelo, condición del suelo, posición de los restos de la aeronave, cosas pertinentes recogidas en las cercanías del siniestro.

c) Las condiciones de los restos de la aeronave deben describirse, indicando si ocurrió el incendio en el aire, durante o después del choque.

d) Examen técnico del siniestro.

e) El equipo de paracaídas debe recobrase e inspeccionarse.

f) Investigaciones técnicas especiales.

Octavo. *Esquemas, mapas y fotografías*.

Noveno. *Reconstrucción*.—Descripción del vuelo y del accidente de acuerdo con los resultados de la investigación.

Décimo. *Causa probable*.—Parecer del Instructor sobre el origen probable del accidente.

Undécimo. *Recomendaciones*.—Para prevenir repeticiones: Firma del funcionario encargado de la investigación, Firmas de los observadores extranjeros. Fecha.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a doce de marzo de mil novecientos cuarenta y ocho.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Aire.

EDUARDO GONZALEZ GALLARZA

## PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

ORDEN de 29 de marzo de 1948 por la que se declara «muertos en campaña» a don Juan Perellada Llauger, Médico de Ayuntamiento, y a don Sebastián Madueño Ruano, Guardia municipal, y comprendidas sus respectivas esposas en los beneficios de la Ley de 11 de julio de 1941.

Excmos. Sres.: Como resultado de los expedientes instruidos para averiguar las causas del fallecimiento de los funcionarios que se indican, a efectos de su declaración de «muertos en campaña», solicitada por sus respectivas viudas.

Esta Presidencia del Gobierno, de acuerdo con lo informado por el Consejo Supremo de Justicia Militar y con la propuesta formulada por el Ministerio del Ejército, ha tenido a bien declarar «muertos en campaña» a don Juan Perellada Llauger, Médico titular de Ayuntamiento, y a don Sebastián Madueño Ruano, Guardia municipal, y comprendidas sus respectivas esposas, doña Consuelo Llauger Banchs y doña María Jiménez Gómez, en los beneficios de pensión extraordinaria a que se refiere la Ley de 11 de julio de 1941.

Lo digo a VV. EE. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a VV. EE. muchos años.

Madrid, 29 de marzo de 1948.—P. D., el Subsecretario, Luis Carrero.

Excmos. Sres. Ministros de Hacienda y del Ejército.

ORDEN de 30 de marzo de 1948 por la que cesa en la Fiscalía Superior de Tasas la Maestra nacional doña Elvira de Arrieta y Valles.

Excmos. Sres.: Visto lo comunicado por el Ilmo. Sr. Fiscal superior de Tasas, y a petición de la interesada,

Esta Presidencia ha tenido a bien acordar que doña Elvira de Arrieta y Valles, Maestra nacional, destinada, en comisión, a la Fiscalía Superior de Tasas por Or-

den circular de esta Presidencia de fecha 11 de enero de 1944 (BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO núm. 13), cese en la referida comisión, reintegrándose a su anterior destino.

Lo que digo a VV. EE. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a VV. EE. muchos años.

Madrid, 30 de marzo de 1948.—P. D., el Subsecretario, Luis Carrero.

Excmos. Sres. ...

## MINISTERIO DE JUSTICIA

ORDEN de 31 de diciembre de 1947 por la que se acuerda la jubilación, por edad, de don Félix Rodríguez Valdés y Rodríguez, Notario de Madrid.

Ilmo. Sr.: En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley de 13 de julio de 1935, en los artículos 57 del vigente Reglamento notarial, 37, 40 y concordantes del anexo I del mismo; Decretos de 14 de octubre de 1942 y 2 de noviembre de 1946, y visto el expediente personal de don Félix Rodríguez Valdés y Rodríguez, Notario de Madrid, del cual resulta que éste ha cumplido la edad de setenta y cinco años, y ha desempeñado el cargo de Notario por más de treinta,

Este Ministerio ha tenido a bien acordar la jubilación forzosa del mencionado funcionario, asignándole la pensión anual vitalicia de 18.000 pesetas, que le serán satisfechas por mensualidades vencidas, con cargo a los fondos de la Mutualidad notarial, de conformidad con lo que preceptúan las disposiciones vigentes, incrementada en 2.000 pesetas anuales a tenor de lo dispuesto en la Orden de este Ministerio de 2 de noviembre de 1946 (BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO del 12).

Lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 31 de diciembre de 1947.

FERNANDEZ-CUESTA

Ilmo. Sr. Director general de los Registros y del Notariado,

Categorías	Pesetas mensuales	Pesetas anuales
<i>Técnicos de oficina</i>		
Proyectista .....	12.067	181.005
Delineante .....	10.469	157.035
Calculador .....	9.936	149.040
Auxiliar Técnico de oficina .....	6.922	103.830
<i>Personal de propaganda</i>		
Jefe de propaganda .....	13.485	202.275
Inspector de propaganda .....	13.012	195.180
Delegado de propaganda .....	11.947	179.205
Agente de propaganda .....	10.827	162.405
<i>Subalternos</i>		
Listero .....	7.099	106.485
Sanitario .....	6.151	92.265
Almacenero .....	7.394	110.910
Capataz de Peones .....	7.394	110.910
Conserje .....	7.157	107.355
Basculero .....	6.507	97.605
Guarda jurado .....	6.507	97.605
Guarda ordinario .....	6.210	93.150
Ordenanza .....	6.151	92.265
Portero .....	6.210	93.150
<i>Botones</i>		
De 14 a 16 años .....	2.663	39.945
De 16 a 18 años .....	4.024	60.360
De 18 a 20 años .....	5.575	83.625
<i>Obreros</i>		
	Diario	
Oficial de 1.ª .....	254	115.570
Oficial de 2.ª .....	235	106.925
Oficial de 3.ª .....	226	102.830
Ayudante de especialista .....	218	99.190
Peón Ayudante de fabricación .....	214	97.370
Peón .....	206	93.730
Aprendiz de primer año .....	80	36.400
Aprendiz de segundo año .....	108	49.140
Aprendiz de tercer año .....	140	63.700
Aprendiz de cuarto año .....	172	78.260
<i>Pinches</i>		
De 14 a 16 años .....	96	43.680
De 16 a 18 años .....	120	54.600
<i>Oficios complementarios</i>		
Encargada de taller .....	206	93.730
Oficiala de 1.ª .....	187	85.085
Oficiala de 2.ª .....	187	85.085
Aprendiza de primer año .....	111	50.505
Aprendiza de segundo año .....	135	61.425
Mujer de limpieza (jornada) .....	187	85.085

## MINISTERIO DEL AIRE

7510

DECRETO 958/1974, de 28 de marzo, por el que se da nueva redacción al artículo primero del Decreto 2396/1972, de 18 de agosto, que creó el Archivo General e Histórico del Aire.

Creado el Archivo General e Histórico del Aire por Decreto número dos mil trescientos noventa y seis/mil novecientos setenta y dos, de dieciocho de agosto, razones de orden técnico aconsejan reducir el tiempo de antigüedad de los expedientes y documentos que debe clasificar y custodiar de treinta a veinte años, plazo de tiempo que, por otra parte, coincide con el que determina para los Archivos Generales el Reglamento provisional para el régimen y servicio de los Archivos Militares, en su artículo veintiséis.

En su virtud, con la aprobación de la Presidencia del Gobierno, a propuesta del Ministro del Aire y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día quince de marzo de mil novecientos setenta y cuatro,

### DISPONGO:

Artículo único.—El artículo primero del Decreto dos mil trescientos noventa y seis/mil novecientos setenta y dos, de dieciocho de agosto, quedará redactado de la siguiente forma:

«Artículo primero.—Bajo la dependencia de la Subsecretaría del Aire se crea el Archivo General e Histórico del Aire, en el que se clasificarán y custodiarán todos los expedientes y documentos con más de veinte años de antigüedad que, por su valor histórico, merezcan ser conservados.»

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintiocho de marzo de mil novecientos setenta y cuatro.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro del Aire,  
MARIANO CUADRA MEDINA

7511

DECRETO 959/1974, de 28 de marzo, sobre investigación e informe de los accidentes de aviación civil.

El valor inapreciable de las vidas humanas y el cuantioso de las aeronaves y de los daños diversos que de accidentes de las mismas pueden seguirse, hacen necesaria e inaplazable la publicación de una disposición que incluya los estudios técnicos precisos para la determinación de sus causas, establezca las prevenciones conducentes a evitarlos y adopte las medidas pertinentes para el caso de que dichos accidentes se produzcan.

A tal objeto, como también para el auxilio de las aeronaves en peligro, se promulgó el Decreto de doce de marzo de mil novecientos cuarenta y ocho que, desde entonces, regula la investigación de accidentes y el auxilio de las aeronaves civiles españolas o militares y civiles extranjeras.

Con posterioridad al mencionado Decreto se han publicado en el ámbito internacional las «Normas y métodos recomendados para encuestas de accidentes de aviación», y en el nacional, la Ley de Navegación Aérea y la Penal y Procesal de la Navegación Aérea, así como el Decreto dos mil trescientos ochenta y cuatro/mil novecientos sesenta y tres, de siete de septiembre, que creó la Subsecretaría de Aviación Civil, y últimamente el Decreto tres mil quinientos sesenta y dos/mil novecientos setenta y dos, de veintitrés de diciembre, por el que se modifica la estructura orgánica de la misma. Tales disposiciones responden al evidente progreso de la navegación aérea civil y aconsejan la actualización de la normativa sobre investigación e informes técnicos de los accidentes e incidentes de la aviación civil, de suerte que se beneficien de la doctrina y práctica internacionales, así como de las posibilidades inherentes a las presentes estructuras de la Subsecretaría de Aviación Civil, sin merma, en su caso, de la competencia de la jurisdicción penal, pero con clara separación de las actuaciones judiciales y con respecto, exclusivamente, a las aeronaves privadas y de Estado no militares.

Se dicta el presente Decreto, por tanto, a tenor de las premisas antedichas, con la finalidad de arbitrar el procedimiento más adecuado para la determinación, en el orden puramente técnico, de las causas de los referidos accidentes e incidentes, conforme a la distinción de los eventos aéreos consagrada internacionalmente para formular, en relación con ellos, las recomendaciones postuladas para la seguridad de la navegación aérea civil. De ahí que las prescripciones de este Decreto se circunscriban, por un lado, como se ha dicho, a las aeronaves privadas y de Estado no militares, nacionales o extranjeras, y por el otro, a las prevenciones y diligencias necesarias o convenientes para asegurar el buen éxito de la investigación, sin referirse a tripulantes, pasajeros o terceros afectados, ni a la aeronave más que en cuanto sea conducente al logro de la expresada finalidad de carácter no judicial.

Semejante tarea, con la participación pertinente de los Estados particulares legítimamente interesados en su caso, aparte de la obligada cooperación de las autoridades nacionales y de sus agentes, se encomienda a una Comisión de Accidentes de Aviación Civil, órgano colegiado de especialistas integrado por personas idóneas que desarrollarán su labor en dependencia de la Subsecretaría de Aviación Civil, para asegurar la unidad, continuidad y eficacia de los cometidos de investigación e in-

formación técnicas que se les asignan, acomodados, por lo demás, a las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional.

En su virtud, con la aprobación de la Presidencia del Gobierno, a propuesta del Ministro del Aire y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día quince de marzo de mil novecientos setenta y cuatro,

#### DISPONGO:

Artículo primero.—Uno. Los eventos aéreos se clasifican en accidentes e incidentes de aviación civil, a los efectos de las investigaciones, informes y actuaciones, reguladas en este Decreto, las cuales carecen, en todo caso, de carácter judicial.

Dos. Son accidentes de aviación civil, en el orden técnico, la caída o el aterrizaje forzoso o cualquier otro suceso anormal que acaezca en relación con la utilización dentro del territorio del Estado español, de una aeronave privada o de Estado no militar, sea cual fuere su nacionalidad, siempre que resulten muerte o lesiones calificadas de graves por el Código penal o se registren graves defectos técnicos en la aeronave o en las instalaciones o servicio para la navegación aérea, o cuando sobrevengan la destrucción o daños importantes de la aeronave, estimándose estos últimos en el supuesto de que perjudiquen a su resistencia estructural o a las características de vuelo al extremo de que deba de repararse o cambiarse el componente afectado.

Tres. Los sucesos anormales en el orden técnico que no lleven aparejados consecuencias de las expresadas en el párrafo precedente, pero que pongan o puedan poner en peligro grave la seguridad de la aeronave, se califican de incidentes de aviación civil, cuando sobrevengan en relación con la utilización de una aeronave de nacionalidad española, tanto privada como de Estado no militar, que se detenga dentro del territorio del Estado español o tuviere su estacionamiento habitual dentro del mismo.

Cuatro. También se consideran incidentes de aviación civil los sucesos anormales en el orden técnico acaecidos en relación con la utilización de una aeronave extranjera, tanto privada como de Estado no militar, que pongan o puedan poner en peligro grave su seguridad, cuando sobrevengan lesiones calificadas de leves por el Código penal o daños de escasa importancia, ocurran en el espacio aéreo o en el territorio del Estado español y la aeronave se detenga o haya de estacionarse dentro de este último.

Artículo segundo.—Uno. La competencia en materia de investigación de accidentes e incidentes aéreos está atribuida a las Autoridades aeronáuticas por las disposiciones vigentes. Para la investigación técnica de los accidentes e incidentes de aviación civil a que se refiere el artículo anterior, se crea en dependencia orgánica de la Subsecretaría de Aviación Civil la Comisión de Accidentes de Aviación Civil, órgano colegiado al que incumben las misiones de índole técnica, desprovistas de todo carácter judicial, siguientes:

Primera.—Investigar los accidentes de aviación civil para, desde el punto de vista técnico, determinar sus causas y formular las recomendaciones a que hubiere lugar para evitarlos.

Segunda.—Practicar los informes técnicos sobre los accidentes de aviación civil, de conformidad con el artículo veintiseis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y anexo trece del mismo.

Tercera.—Proceder a la investigación técnica de los incidentes de aviación civil, de los que puedan resultar enseñanzas de trascendencia para la seguridad de la navegación aérea civil, formulando los informes técnicos pertinentes.

Dos. La Comisión, en el ejercicio de sus funciones, puede mantener las relaciones que se estimen necesarias con cualquier Autoridad o sus agentes, así como también intercambiar informaciones y recibir colaboraciones de Organismos y Entidades públicas o privadas, sea cual fuere su nacionalidad.

Artículo tercero.—Uno. El Subdirector de la Dirección General de Transporte Aéreo desempeñará la Presidencia de la Comisión de Accidentes de Aviación Civil y, en tal concepto, ostentará la representación de la Subsecretaría de Aviación Civil, debiendo las Autoridades y sus agentes prestarle la ayuda que fuere menester, según corresponda.

Dos. Los Vocales de la Comisión que designará el Subsecretario de Aviación Civil serán: Un Jefe del Arma de Aviación de los destinados en la Sección de Operaciones de la Dirección General de Transporte Aéreo; otro, de la Sección de Rutas de la Dirección General de Aeropuertos; un tercero, del Servicio Nacional de Control de la Circulación Aérea; un Ingeniero Aeronáutico de la Sección de Material de la Dirección Gene-

ral de Transporte Aéreo; un Meteorólogo del Centro de Análisis y Predicción y un representante del Estado Mayor del Aire, designado por el mismo. Al propio tiempo que estos Vocales, el Subsecretario designará los suplentes que hayan de sustituirles en ausencias y enfermedades, los cuales tendrán igual titulación y destino que los Vocales propietarios, procurando en la designación de unos y otros que alguno de los Vocales haya efectuado el Curso de Seguridad en Vuelo e Investigación de Accidentes. Además, podrán agregárseles también como Vocales para el accidente o incidente en particular que lo exija, exclusivamente, la persona o personas de nacionalidad española que por su competencia específica se estimen idóneas, nombrándolas el Subsecretario de Aviación Civil cuando dependiesen de su Autoridad, y a su propuesta, el Ministro del Aire en los demás casos.

Tres. La Secretaría de la Comisión radicará en la Sección de Material de la Dirección General de Transporte Aéreo, a cargo de un Ingeniero Técnico Aeronáutico, con el personal y material necesarios, y cuyos gastos serán financiados con cargo a los créditos que figuran en el vigente presupuesto del Ministerio del Aire.

Cuatro. La Comisión funcionará ajustándose a las reglas previstas para los órganos colegiados en los artículos nueve a quince de la Ley de diecisiete de julio de mil novecientos cincuenta y ocho, de Procedimiento Administrativo, y nueve a dieciséis del Decreto de su adaptación a los Ministerios militares, número mil cuatrocientos ocho/mil novecientos sesenta y seis, de dos de junio.

Artículo cuarto.—Uno. El Presidente de la Comisión designará para la investigación de cada accidente o incidente, cuando proceda, una Delegación constituida por el Vocal o Vocales, auxiliados por el personal de la Secretaría, que estime necesario.

Dos. La Delegación estará a cargo del Vocal que en cada caso sea designado Jefe de la misma por el Presidente de la Comisión. Dicho Jefe, en el ejercicio de sus funciones, ostentará la representación de la Subsecretaría de Aviación Civil, debiendo las Autoridades y sus agentes prestarle la ayuda que fuere menester, según corresponda.

Artículo quinto.—Uno. Las Autoridades o sus agentes que tuvieren conocimiento de un accidente de aviación civil, acaecido en un lugar de su demarcación, darán inmediatamente cuenta del mismo al Jefe del aeropuerto más próximo, quien lo comunicará a la Subsecretaría de Aviación Civil y, al propio tiempo, al Jefe del Sector Aéreo correspondiente, para su curso al Jefe de la Región o Zona Aérea de que dependa, a los efectos judiciales que fueren procedentes.

Dos. Aparte de prestar cuantas atenciones fueren menester a los tripulantes, pasajeros y demás personas afectadas por el accidente, la Autoridad o sus agentes y el Jefe del Sector Aéreo en su momento, dispondrán en torno de la aeronave, de su contenido o de los restos, así como del paisaje visiblemente alcanzado por aquél, la vigilancia que garantice, en general, la conservación de los elementos de posible prueba y, en particular, la custodia de la aeronave, de su contenido o de los restos, impidiendo que nadie se acerque para reconocerlos, ni menos para actuar en ellos de cualquier forma, o que los tripulantes, pasajeros u otras personas puedan destruir o retirar en todo o en parte, o alterar de algún modo su situación o estado, evitando los incendios y tomando las medidas oportunas para extinguir los existentes, hasta que la Autoridad judicial de la Región o Zona Aérea o el Juez Instructor y, en su caso, la Delegación de la Comisión, previa la conformidad de aquéllos prevean lo pertinente. Además quedarán a disposición de la Autoridad judicial o del Juez instructor aquellas personas cuyo testimonio fuera necesario o de interés para la investigación, junto con los antecedentes y noticias que pudieran proporcionarsele.

Artículo sexto.—Recibida en la Subsecretaría de Aviación Civil la noticia de haber acaecido un accidente, el Presidente de la Comisión dispondrá que se inicie la investigación técnica, designando la Delegación que deba de efectuarla y someterá al Director general de Transporte Aéreo la notificación inicial del accidente preparada por la Secretaría de la Comisión, de acuerdo con la Oficina de Actividades Internacionales de la misma Dirección, para su tramitación con la menor demora y por el medio más rápido y adecuado a las Representaciones Diplomáticas del Estado de matrícula de la aeronave y del Estado en que se construyó. La notificación inicial contendrá los datos que se hubieran allegado, conforme al apéndice uno del anexo trece del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, debiendo completarse cuando se disponga de los que entonces no hubieren podido incluirse.

Artículo séptimo.—Uno. A la notificación inicial se adjuntará la invitación para que el Estado de matrícula de la aeronave nombre un representante acreditado como observador, que esté presente en la investigación y en la elaboración del informe técnico, pudiendo asistirle hasta tres asesores como mínimo.

Dos. Salvo que se estime innecesario, se formulará al Estado en que se construyó aquélla, una invitación igual a la anterior. De todos modos, cuando la aeronave sea de transporte con motores de turbina, la invitación se efectuará siempre.

Tres. La misma representación que a los anteriores se reconocerá al Estado que proporcione información útil para la investigación técnica.

Cuatro. Los representantes acreditados como observadores podrán visitar el lugar del suceso, examinar los restos de la aeronave, conocer las pruebas, obtener las copias de documentos y aportar información. La Delegación de la Comisión podrá desestimar, por medio de resolución fundada, las solicitudes de los representantes que no considere adecuadas. Por lo demás, los representantes suscribirán las actuaciones en las que participen; y ello, en todo caso, previa la conformidad de la Autoridad judicial.

Artículo octavo.—La Subsecretaría de Aviación Civil podrá interesar o aceptar, sin restricciones, la colaboración en la investigación e informe técnico de las personas y equipos especializados que estime idóneos, sea cual fuere su nacionalidad y la naturaleza del Organismo, Entidad o Empresa al que en su caso pertenezcan.

Artículo noveno.—Las personas naturales o jurídicas nacionales, por sí mismas, y las extranjeras a través de su representación diplomática o consular, podrán estar presentes en la investigación e informe técnicos, siempre que acrediten un interés legítimo ante la Subsecretaría de Aviación Civil.

Artículo diez.—La Delegación de la Comisión con el personal auxiliar y material necesarios procederá a la investigación técnica del accidente en el lugar en que haya ocurrido, previa la conformidad de la Autoridad judicial. A tal fin, sin perjuicio de las actuaciones judiciales, verificarán la investigación técnica de los hechos, acomodándose al «Manual de Investigación de Accidentes de Aviación», publicado por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo once.—Uno. Al iniciar la investigación técnica, el Jefe de la Delegación de la Comisión solicitará del Jefe instructor que, sin perjuicio de cuanto legalmente proceda con respecto a las actuaciones judiciales, se mantenga la conservación, custodia y vigilancia del lugar y de la aeronave, contenido o restos, y que se le autorice a realizar, tan pronto como fuere posible, los exámenes y estudios necesarios o convenientes, con respecto a las personas y vestigios materiales de toda clase relacionados con el accidente.

Dos. El Jefe de la Delegación de la Comisión pondrá inmediatamente en conocimiento de la autoridad judicial competente, mediante el oportuno testimonio de particulares, cualquier hecho que aparezca en el curso de la investigación técnica que entrañe algún indicio de responsabilidad criminal y del que aquélla no tuviere noticia.

Artículo doce.—Uno.—El Presidente de la Comisión someterá al Director general de Transporte Aéreo la notificación posterior del accidente preparada por la Secretaría de la Comisión, de acuerdo con la Oficina de Actividades Internacionales, de la misma Dirección y a tenor de lo previsto en el apéndice dos, del anexo trece, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, con la antelación suficiente para que dentro de los treinta días siguientes a contar de la fecha del accidente, pueda cursarse a las representaciones diplomáticas del Estado de matrícula de la aeronave, de aquél en que se construyó y de los que faciliten información pertinente, así como a la Organización de Aviación Civil Internacional.

Dos. Cuando el accidente afecte a la seguridad de la navegación aérea, se preparará y cursará la notificación posterior tan pronto como se disponga de la información correspondiente.

Artículo trece.—Uno. La Comisión de Accidentes de Aviación Civil, a la vista de la investigación técnica practicada por la Delegación al efecto designada, formulará el informe técnico del accidente. Este se acomodará al sugerido en el «Manual de Investigación de Accidentes de Aviación», publicado por la Organización de Aviación Civil Internacional; comprenderá la relación detallada de los estudios practicados, la expresión circunstanciada de los datos de hecho obtenidos y elementos de prueba registrados, el análisis de todas las resultancias recabadas, la determinación de las causas del accidente, cuando

fuere posible establecerlas y las recomendaciones a que hubiere lugar; todo ello siempre desde el punto de vista técnico y en función de la seguridad de la navegación aérea y sin perjuicio en ningún caso la resolución que pueda recaer en vía judicial.

Dos. Con respecto a la determinación de las causas del accidente prescrita en el párrafo anterior, habrá de especificarse en dicha parte del informe técnico, clara y concisamente, si en el orden técnico se debió o pudo deberse a alguna o algunas de las siguientes:

- a) Actuación física, moral o técnicamente defectuosa o irregular del Comandante y tripulantes de la aeronave.
- b) Comportamiento de los pasajeros.
- c) Infracción o inobservancia de los Reglamentos e Instrucciones de aplicación a los vuelos sobre el territorio del Estado español o de las normas internacionales vigentes en el mismo.
- d) Anomalías o deficiencias de cualquiera de los elementos de la estructura, sistemas motopropulsores o instalaciones de a bordo de la aeronave, así como de su fabricación, entretenimiento o conservación, o bien con respecto al carburante o a la carga.
- e) Anomalías o deficiencias en cualquier aspecto del control del tráfico aéreo, ayudas para la navegación, aeródromos o instalaciones terrestres implicadas.
- f) Condiciones meteorológicas adversas.
- g) Causas indeterminables o imponderables, fuerza mayor o caso fortuito.

Tres.—El Subsecretario de Aviación Civil someterá el informe técnico al Ministro del Aire que, previos los trámites que estime oportunos y el dictamen del Asesor general, adoptará la resolución pertinente. Esta resolución, igual que todo el procedimiento, tendrá carácter exclusivamente técnico, sin que la misma suponga ninguna declaración o limitación de derechos, ni de responsabilidades personales o pecuniarias. Si se considera adecuado efectuar alguna declaración de tal naturaleza, habrá de acordarse la apertura del pertinente expediente administrativo, con notificación a los posibles interesados. Todo lo anterior se entiende sin perjuicio de las resoluciones que puedan dictar las autoridades judiciales que conozcan de los mismos hechos.

Cuatro. La Dirección General de Transporte Aéreo proveerá al cumplimiento de la resolución ministerial antedicha, notificaciones y curso de copias, evacuando los trámites necesarios la Sección de Material de la Dirección General de Transporte Aéreo, en la que se archivará el expediente.

Cinco. En todo caso se cursarán copias del Informe Técnico a la autoridad judicial de la Región o Zona Aérea correspondiente, y a las representaciones diplomáticas de los Estados de matrícula y en que se construyó la aeronave y de los que facilitaron información pertinente.

Artículo catorce.—Uno. Cuando la aeronave se utilizase en el transporte público internacional o pudiesen obtenerse enseñanzas para la seguridad de la navegación aérea, procederá la Comisión a formular, al propio tiempo que el informe técnico, el informe resumido previsto en el apéndice tres del anexo trece del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Dos. Una vez recaída la resolución ministerial en el informe técnico, se cursarán tres ejemplares del informe resumido a la Organización de Aviación Civil Internacional.

Tres. Los informes de accidentes podrán imprimirse para su divulgación.

Artículo quince.—Cuando una aeronave privada o de Estado no militar, sea cual fuere su nacionalidad, se precipite en el mar o zona marítima terrestre española, sobreviniendo un accidente de aviación civil, la Autoridad de Marina competente adoptará las disposiciones a que hubiere lugar dentro de las previstas en el artículo quinto de este Decreto. Por lo demás se proveerá a la investigación e Informes Técnicos que en su caso procedan, conforme a lo dispuesto en este Decreto en cuanto fuere aplicable.

Artículo dieciséis.—Uno. Los incidentes de aviación civil definidos en los párrafos tercero y cuarto del artículo primero de este Decreto, serán objeto de una investigación técnica, que practicará el Jefe de la Delegación correspondiente de la Sección de Material, de la Dirección General de Transporte Aéreo, de acuerdo con lo señalado en el artículo segundo; a la vista de esta investigación, el Jefe de la propia Sección formulará un Informe Técnico.

Dos. Cuando por las características del incidente el Jefe de la antedicha Sección considere que pueden derivarse enseñanzas para la navegación aérea, propondrá el Presidente de la Comisión de Accidentes de Aviación Civil que se practique la

investigación y el Informe Técnico del mismo, así como, en su caso, el Resumido.

Artículo diecisiete.—El Comandante, el propietario o el explotador de una aeronave, cuando se produzca un incidente de aviación civil, así como la Autoridad o sus agentes que tuvieren conocimiento de alguno acaecido en su demarcación, lo manifestarán al Jefe del aeropuerto donde aterrice aquélla o donde tuviera su estacionamiento habitual; dicho Jefe lo pondrá en conocimiento de la Subsecretaría de Aviación Civil y del Jefe del Sector Aéreo correspondiente, el cual lo comunicará al Jefe de la Región o Zona Aérea de que dependa a los efectos judiciales que fueren procedentes.

Artículo dieciocho.—Uno. Las investigaciones e informes técnicos previstos para los incidentes de aviación civil en los dos artículos anteriores se formularán ajustándose en lo aplicable a lo dispuesto en la materia para los accidentes en este Decreto.

Dos. La Dirección General de Transporte Aéreo someterá los Informes Técnicos de los incidentes a que se refiere el párrafo primero del artículo dieciséis a la resolución del Subsecretario de Aviación Civil, que la dictare previos los trámites que estime oportunos y el dictamen del Servicio Jurídico de dicha Subsecretaría, acomodándose, en lo aplicable, a lo previsto en este Decreto para las resoluciones de los accidentes.

Tres. Los Informes Técnicos y, en su caso, los Resumidos, a que se refiere el párrafo segundo del artículo dieciséis, serán objeto de resolución ministerial, conforme a lo dispuesto en este Decreto para los accidentes.

Artículo diecinueve.—Se autoriza al Ministerio del Aire para dictar las disposiciones necesarias para el desarrollo de este Decreto.

#### Disposición final

Salvo en lo que atañe a las aeronaves militares extranjeras se derogan los artículos primero al once, ambos inclusive, y el anexo del Decreto de doce de marzo de mil novecientos cuarenta y ocho, de Investigación y Auxilio a Aeronaves, así como también cuantas otras disposiciones de igual e inferior rango se opongan a la presente.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintiocho de marzo de mil novecientos setenta y cuatro.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro del Aire,  
MARIANO CUADRA MEDINA

## MINISTERIO DE COMERCIO

7512

DECRETO 960/1974, de 14 de marzo, por el que se prorroga la vigencia de la Resolución-tipo para la fabricación, en régimen de construcción mixta, de turbinas de vapor para centrales térmicas de 300 a 350 MW. y de 500 MW.

El artículo doce del Decreto mil novecientos treinta y ocho/mil novecientos sesenta y nueve, de dieciséis de agosto, por el que se aprobaba la Resolución-tipo para la fabricación, en régimen de construcción mixta, de turbinas de vapor para centrales térmicas de trescientos a trescientos cincuenta MW. y de quinientos MW., señalaba una vigencia de dos años a partir de la fecha de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», prorrogable si las circunstancias económicas así lo aconsejasen.

Dada la existencia de las citadas circunstancias, el Decreto tres mil doscientos setenta y nueve/mil novecientos setenta y uno, de veintitrés de diciembre, prorrogó por dos años el plazo de vigencia de esta Resolución-tipo.

En la actualidad están en vigor varias Resoluciones particulares al amparo de la mencionada Resolución-tipo, lo que hace aconsejable prorrogar nuevamente el plazo de vigencia de la misma.

En consecuencia, y de acuerdo con el artículo quinto, apartado tercero, del Decreto-ley número siete, de treinta de junio de mil novecientos sesenta y siete, a propuesta del Ministro de Comercio y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día uno de marzo de mil novecientos setenta y cuatro,

### DISPONGO:

Artículo único.—Queda prorrogada, con efectos a partir de su fecha de caducidad y por un plazo de cuatro años la Resolución-tipo para la fabricación mixta de turbinas de vapor para centrales térmicas de trescientos a trescientos cincuenta MW. y de quinientos MW., establecida por Decreto mil novecientos treinta y ocho/mil novecientos sesenta y nueve, de dieciséis de agosto.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a catorce de marzo de mil novecientos setenta y cuatro.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Comercio,  
NEMESIO FERNANDEZ-CUESTA E ILLANA

7513

DECRETO 961/1974, de 14 de marzo, por el que se aprueba la Resolución-tipo para la fabricación, en régimen de construcción mixta, de equipos de doble tracción (tractores) con potencia comprendida entre 125 y 200 CV. (P. A. 87.01).

El Decreto-ley número siete/mil novecientos sesenta y siete, de treinta de junio, estableció las bases, desarrolladas posteriormente en el Decreto dos mil cuatrocientos setenta y dos/mil novecientos sesenta y siete, de cinco de octubre, para la regulación de las concesiones de bonificaciones arancelarias a bienes de equipo en régimen de construcción mixta.

Dado el actual estado de progreso de la industria española, es factible abordar con toda garantía la fabricación de equipos de doble tracción con potencia comprendida entre ciento veinticinco y doscientos CV.

Su fabricación posee un evidente interés económico social, por cuanto supondrá un aumento en nuestro nivel técnico y una reducción de nuestras importaciones con el consiguiente mejoramiento de la balanza comercial y de pagos.

Para la fabricación de estos equipos de doble tracción es necesaria la importación de determinadas partes, piezas y elementos de los que no existe fabricación nacional, pero sin que la proporción de elementos nacionales en el conjunto sea inferior a los porcentajes que después se establezcan.

El Decreto-ley mencionado, en su sección III, artículo cuarto, dispone que, para gozar de las bonificaciones arancelarias previstas en el mismo es necesario que se apruebe por Decreto una Resolución-tipo para cada equipo o conjunto de bienes de equipo.

En cumplimiento de todas las disposiciones del Decreto-ley y del Decreto que desarrolló éste, y habiéndose obtenido todos los informes preceptivos, procede dictar la necesaria Resolución-tipo para la fabricación de equipos de doble tracción (tractores) con potencia comprendida entre ciento veinticinco y doscientos CV.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Comercio y previa deliberación del Consejo de Ministros, en su reunión del día uno de marzo de mil novecientos setenta y cuatro,

### DISPONGO:

Artículo primero.—Se conceden los beneficios de fabricación mixta acordados por el Decreto-ley número siete, de treinta de junio de mil novecientos sesenta y siete, a la fabricación, bajo este régimen, de equipos de doble tracción (tractores) con potencia comprendida entre ciento veinticinco y doscientos CV., con un grado de nacionalización del ochenta y tres por ciento.

Artículo segundo.—Las partes, piezas y elementos que se requiera importar para ser incorporados a la fabricación nacional gozarán de una bonificación del noventa y cinco por ciento de los derechos arancelarios que les correspondan.

Artículo tercero.—Cada Resolución-particular que apruebe la Dirección General de Política Arancelaria e Importación, previa calificación de la Dirección General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales, describirá técnicamente y detallará en forma suficiente las partes, piezas y elementos que puedan importarse, gozando de la bonificación que otorga el artículo segundo del presente Decreto.

Artículo cuarto.—El valor de las partes, piezas y elementos que se importen con bonificación arancelaria para su incorporación a la fabricación nacional, bajo el régimen de construcción mixta de equipo de doble tracción (tractores) con potencia comprendida entre ciento veinticinco y doscientos CV,