

I. Disposiciones generales

MINISTERIO DE HACIENDA

CORRECCION de erratas de la Circular 700 de la Dirección General de Aduanas por la que se aprueba la corrección número 15 de las notas explicativas del Arancel.

Padecidos errores en la inserción de la mencionada Circular, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 77, de fecha 30 de marzo de 1973, se transcriben a continuación las oportunas rectificaciones:

En la página 6214, primera columna, línea séptima, donde dice: «D Generalidades», debe decir: «D Generalidades».

En la página 6215, primera columna, líneas treinta y ocho y treinta y nueve, donde dice: «... una imagen (generalmente de infrarrojo) sobre una...», debe decir: «... una imagen (generalmente de infrarrojo) sobre una...».

En la misma página, segunda columna, línea primera, donde dice: «... para la ampliación...», debe decir: «... para la ampliación...».

En la misma página y columna, línea treinta y seis, donde dice: «... investigaciones especiales...», debe decir: «... investigaciones espaciales...».

En la misma página y columna, línea cuarenta y dos, donde dice: «... como fotocastados en algunos tubos...», debe decir: «... como fotocastado en algunos tubos...».

En la página 6276, primera columna, línea cincuenta, donde dice: «... y las diferencias de los courses y...», debe decir: «... y las diferencias de los courses y...».

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

ORDEN de 26 de marzo de 1973 sobre ordenación de tráfico de detalle en RENFE.

Huistrísimo señor:

El Decreto 3067/1968, de 28 de noviembre, estableció las bases para una nueva ordenación del tráfico de detalle de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, constituyendo sus preceptos la normativa específica en la materia, apoyada sobre las líneas generales que, partiendo de la Ley y del Reglamento de Coordinación de los Transportes Mecánicos Terrestres, habían sentado para los transportes por carretera de RENFE en general el Estatuto de la Red, aprobado por Decreto de 23 de julio de 1964, y la Ley de su Plan de Modernización, de 16 de diciembre del mismo año.

En previsión de que RENFE ejercite las facultades del artículo segundo que aquel Decreto le confiere, se hace preciso dictar las normas para su aplicación, fijando las que regirán para el establecimiento de itinerarios de dispersión y concentración por carretera de los tráficos de detalle desde y hasta las estaciones colectoras y distribuidoras, que reciben el nombre de Estaciones-centro; las que atañen a la situación, establecimiento y contratación de los Despachos del ferrocarril que hayan de atender a la facturación y entrega de tales mercancías, y las relativas a la celebración de los concursos públicos que puede convocar RENFE para contratar con terceros los tráficos de carretera complementarios y afluentes del transporte ferroviario, así como el ejercicio del derecho de tanteo que el mismo Decreto otorga en los concursos a los Sindicatos Provinciales de Transporte y Comunicaciones en nombre de los transportistas, que al tiempo de ellos realicen servicios de carretera en recorridos afectados por las áreas geográficas de influencia de las respectivas Estaciones-centro.

El establecimiento de tales normas se ha atendiendo al interés general, y a la debida coordinación de los diversos sistemas de transporte, y no supone la cesación de servicios que hasta el momento no tuviera ya establecidos o pudiera establecer RENFE, sino solamente una utilización más racional, con medios combinados de su actual red de transportes (Estaciones y Despachos), de forma que se mejoren, con ventaja para todos, la calidad, los plazos y el coste del servicio de su tráfico de detalle.

Por ello, en uso de las facultades que le otorga el artículo cuarto del citado Decreto 3067/1968, de 28 de noviembre, este Ministerio tiene a bien disponer:

Artículo 1.º En el caso de que RENFE decida que su tráfico de detalle se realice sólo entre las estaciones colectoras y distribuidoras, económica y comercialmente adecuadas, ordenará la realización técnica del mismo, fijando trayectos, expediciones y horarios de los recorridos ferroviarios entre Estaciones-centro itinerarios generales de dispersión y concentración por carretera desde y hasta dichas estaciones, o itinerarios o ramales secundarios que, igualmente por carretera, encaucen dicho tráfico desde aquellos itinerarios generales hasta poblaciones que pudieran quedar al margen de los mismos. Dichos itinerarios de carretera habrán de ser sustitutivos o coincidentes respecto a servicios ferroviarios de la Red Nacional.

Establecidos los itinerarios, RENFE comunicará al Ministerio de Obras Públicas su configuración, así como los trayectos, expediciones y horarios que se hayan previsto, a los efectos producidos.

Art. 2.º 1. Al implantar los itinerarios a que se refiere el artículo anterior, RENFE podrá modificar el contenido de las actuales concesiones de sus Despachos Auxiliares cuando la respectiva estación de afluencia se cierre al tráfico de detalle y la población de ésta no coincida con alguna de las comprendidas en los itinerarios generales de dispersión y concentración del tráfico de detalle por carretera.

2. La modificación de esas concesiones podrá consistir en reducir la actividad del Despacho a la facturación, reparto y acarreo de mercancías de detalle, dentro del término municipal en que esté enclavado, subsistiendo sus facultades para el acarreo fuera del término municipal hasta la estación de afluencia de los tráficos que no sean de mercancía de detalle.

3. Lo dispuesto en los apartados anteriores no obsta al derecho del titular del Despacho afectado de acudir al concurso a que se refiere el artículo siguiente.

Art. 3.º Cuando RENFE haga uso de la facultad que le confiere el Decreto 3067/1968, de 28 de noviembre, para concertar la prestación de los servicios de carretera para la dispersión y concentración de sus mercancías de detalle, celebrará concurso público para adjudicar:

a) Uno, varios o todos los itinerarios generales de dispersión y concentración que converjan en una determinada Estación-centro, sin que puedan comprenderse en una misma licitación los itinerarios correspondientes a varias de ellas.

b) Cada uno de los itinerarios secundarios que enlacen con los implantados como generales.

Las bases generales que hayan de regir estos concursos se enviarán al Sindicato Nacional de Transportes, que emitirá informe sobre las mismas en el plazo de treinta días.

Art. 4.º El ejercicio del derecho de tanteo previsto en el apartado segundo del artículo segundo del Decreto 3067/1968, de 28 de noviembre, se ajustará a las siguientes normas:

1. RENFE comunicará a los Sindicatos Provinciales de Transportes y Comunicaciones afectados por las áreas geográficas de influencia de los itinerarios a que se refiere el concurso la convocatoria del mismo, expresando el plazo de presentación de ofertas, que no será inferior a treinta días naturales. Los Sindicatos Provinciales interesados publicarán la comunicación en su tablón de anuncios y en la Prensa local.

2. Hasta quince días naturales antes de la fecha en que finalice el plazo de presentación de ofertas al concurso, los transportistas que vayan realizando servicios de transporte de mercancías por carretera, precisamente en el área geográfica de los itinerarios concursados, con independencia de su derecho

de participar de forma directa en el concurso, podrán comunicar al respectivo Sindicato Provincial que se comprometen a formar parte de la Entidad de base asociativa que, integrada inicialmente por todos los transportistas que, estando capacitados para ello, manifiesten igual voluntad, se habría de constituir, con el fin de que los Organismos sindicales ejerciten, como gestores-promotores de dicha Empresa y en nombre del conjunto de sus futuros miembros, derecho de tanteo para la adjudicación del concurso público.

3. Al comunicar su voluntad al Sindicato Provincial, dichos transportistas acompañarán los documentos que al efecto señale dicho Sindicato, como suficientes para acreditar la legitimidad de su concurrencia al tanteo y para concretar los vehículos que se aportarían a la futura Empresa y conocer las autorizaciones de transporte que los amparen.

4. Si los itinerarios a que se refiera el concurso afectan a varias provincias, la Entidad, susceptible de constitución a efectos del tanteo, será de ámbito interprovincial que corresponda, por lo que los Sindicatos Provinciales afectados habrán de actuar en tal caso conjuntamente, y no causará efectos la intervención aislada de los mismos o la de parte de ellos.

5. El Sindicato o los Sindicatos Provinciales conjuntamente, dentro del plazo de presentación de ofertas al concurso, comunicarán a RENFE que se proponen ejercitar el derecho de tanteo en el concurso, en nombre del transportista o de los transportistas que, en su caso, hayan de integrar la Empresa asociativa correspondiente. Acompañarán a dicha comunicación:

a) La documentación recibida de los transportistas, según lo previsto en el apartado 3 de este artículo.

b) Aval bancario o prestado por el propio Sindicato, de igual importe y caracteres que la fianza exigida como provisional en las bases del concurso.

c) En el caso de promoverse el tanteo por varios transportistas, compromiso suscrito por todos ellos de que la Entidad tanteadora se constituirá en el plazo máximo de sesenta días naturales desde la adjudicación y gozará de personalidad jurídica propia y de capacidad de obrar suficiente.

6. Caso de haberse ejercitado el tanteo en tiempo y forma, la adjudicación del concurso, si no se declara desierto, recaerá en la Entidad promovida, según las normas precedentes o sobre el único transportista que legítimamente hubiera manifestado su voluntad de concurrir al tanteo; adjudicación que se efectuará en las condiciones de la oferta directa, estimada por RENFE como más favorable. Si en el plazo anunciado no ha quedado constituida la Empresa asociativa correspondiente, se entenderá sin efecto el tanteo ejercitado.

Art. 5.º El contrato que RENFE suscriba con el adjudicatario del concurso será sometido a la aprobación del Ministerio de Obras Públicas, que se entenderá otorgada si, en el plazo de treinta días naturales siguientes a la recepción, el Ministerio no hubiera formulado reparos.

A los efectos de su tramitación, el expediente administrativo tiene por su naturaleza carácter de urgencia, habiendo de ser emitido informe por las Juntas de Coordinación en el plazo de diez días y en el de los quince siguientes por el Consejo Superior de Transportes.

Art. 6.º Por razones de urgencia, o en los casos en que el concurso convocado por RENFE se declarase desierto, podrá la Red Nacional interesar del Ministerio de Obras Públicas autorización para contratar directamente y con carácter provisional los servicios de dispersión y concentración de su tráfico de detalle por carretera, respecto a los cuales se haya producido alguna de las circunstancias mencionadas.

La autorización que al efecto otorgue el Ministerio de Obras Públicas se referirá necesariamente a contratación provisional, de forma que RENFE quedará obligada a convocar concurso para la adjudicación en firme, dentro del plazo máximo de seis meses. En el supuesto de concursos declarados desiertos, el contrato que autorice a celebrar el Ministerio de Obras Públicas respetará las condiciones previstas en las bases del concurso.

Los convenios provisionales que se establezcan, según dichas autorizaciones, deberán someterse a la aprobación del Ministerio de Obras Públicas, que se entenderá asimismo concedida según lo dispuesto en el artículo anterior.

La contratación provisional de los itinerarios secundarios de dispersión y concentración habrá de ofrecerse, en su caso, a los actuales titulares de los Despachos Centrales o Auxiliares de la población terminal de aquéllos, es decir, la más alejada del itinerario general con el que enlacen, y solamente si este titular afectado no acepta las condiciones fijadas podrá otorgarse el contrato con otros transportistas.

Art. 7.º Los vehículos de carretera que hayan de adscribirse a los servicios regulados por la presente Orden deberán estar provistos de la oportuna autorización de transporte, que será otorgada por el Ministerio de Obras Públicas, a solicitud conjunta de RENFE y el titular de los mismos, previos los demás trámites establecidos para ello.

Las autorizaciones se referirán al transporte de carga fraccionada, de mercancías facturadas en RENFE, con reiteración de itinerarios establecidos, según lo previsto en el Decreto 3067/1969, de 28 de noviembre, y en la presente Orden, y serán canjeadas en su caso, a tenor de las normas legales vigentes, por las que anteriormente protegieran a los vehículos que hayan de afectarse al servicio.

Cuando cese la adscripción a estos tráfico de un vehículo que antes de su afectación a ellos dispusiera de autorización de transporte, el Ministerio de Obras Públicas, a instancia de su titular, y previos los demás trámites aplicables, otorgará al citado vehículo, si procede, autorización de igual clase y serie a la que tenía con anterioridad y en idénticas condiciones de su expedición. Cuando ésta se hallase sujeta a lo dispuesto en la Orden de 2ª de julio de 1971, se otorgará únicamente por el tiempo que reste para cumplir los plazos establecidos en la misma.

Lo que pongo en conocimiento de V. I. a sus efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 26 de marzo de 1973.

FERNANDEZ DE LA MORA

Ilmo. Sr. Subsecretario del Departamento.

MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

DECRETO 664/1973, de 22 de marzo, sobre funciones del Servicio de Inspección Técnica de Educación.

Ya en curso el desarrollo normativo de la Ley General de Educación, y reguladas las funciones de otros sectores afines de la Administración Educativa, resulta indispensable, de conformidad con lo establecido en los artículos ciento cuarenta y dos y ciento cuarenta y tres coma cinco de aquel texto legal, proceder a la reglamentación de las funciones del Servicio de Inspección Técnica de Educación.

Al acometer el ordenamiento legal de la Inspección, adquiere particular relieve el principio incorporado al preámbulo de la Ley, según el cual, «el funcionamiento jurídico que la Ley presenta estará supeditado en todo momento a los imperativos de la técnica pedagógica». Desde este punto de vista, es evidente que precisa de un mínimo soporte jurídico, legitimador de sus actuaciones; pero, como también observa el preámbulo de la Ley, con la flexibilidad necesaria para garantizar el ejercicio de actividades y funciones técnicas que no son susceptibles de una regulación uniforme, imperativa y por memorizada por el Estado al modo con que se efectúa la ordenación de otro tipo de conducta.

A este fin se establece una síntesis de las competencias del nuevo Servicio de Inspección Técnica, compatible, no obstante, con las matizaciones propias de cada nivel o modalidad de enseñanza, en orden a las metas que pretende alcanzar la reforma educativa, procurando la coordinación debida con la Inspección General de Servicios.

Deliberadamente han sido excluidos de esta reglamentación aspectos tan importantes como la regulación de las visitas de inspección y otros aspectos funcionales que exigirán una etapa experimental previa.

En su virtud, oído el dictamen del Consejo Nacional de Educación, con la aprobación de la Presidencia del Gobierno, a propuesta del Ministro de Educación y Ciencia y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día nueve de marzo de mil novecientos setenta y tres,

DISPONGO:

Artículo primero.—Uno. El Ministerio de Educación y Ciencia ejercera su misión inspectora en el ámbito de la función educativa mediante el Servicio de Inspección Técnica de Educación, sin perjuicio de la competencia atribuida a la Inspección