

Música

- 3 Subdirectores (asimilados a Alférez).
- 44 Músicos de primera (asimilados a Brigada).
- 74 Músicos de segunda (asimilados a Sargento).

ANTIGUO CUERPO DE MECANICOS

(a extinguir)

- 3 Alféreces.

BANDA

- 8 Maestros de Banda (asimilados a Brigada).
- 8 Maestros de Banda (asimilados a Sargento).

TROPA*Especialistas de Aviación*

- 931 Cabos primero Mecánicos Mantenimiento de Avion.
- 345 Cabos primero Radiotelegrafistas.
- 337 Cabos primero Mecánicos Radio Radar.
- 82 Cabos primero Armeros Artificieros.
- 100 Cabos primero Auxiliares de Fotografía y Cartografía.
- 62 Cabos primero Informadores de Meteorología.
- 150 Cabos primero Mecánicos de Transmisiones.
- 3 Cabos primero Telegrafistas.
- 205 Cabos primero Operadores de Pantalla de Radar.
- 340 Cabos primero Mecánicos Conductores.

Especialistas Auxiliares

- 83 Cabos primero Auxiliares de Sanidad.
- 33 Cabos primero Auxiliares de Farmacia.
- 167 Cabos primero Escribientes.
- 16 Cabos primero Músicos (asimilados).

Ayudantes de Especialistas de Aviación

- 422 Cabos Mecánicos Mantenimiento de Avion.
- 755 Soldados primera Mecánicos Mantenimiento de Avion.
- 167 Cabos Radiotelegrafistas.
- 257 Soldados primera Radiotelegrafistas.
- 133 Cabos Mecánicos Radio Radar.
- 261 Soldados primera Mecánicos Radio Radar.
- 99 Cabos Armeros Artificieros.
- 221 Soldados primera Armeros Artificieros.
- 59 Cabos Auxiliares de Fotografía y Cartografía.
- 59 Soldados primera Auxiliares de Fotografía y Cartografía.
- 98 Cabos Informadores de Meteorología.
- 158 Soldados primera Informadores de Meteorología.
- 170 Cabos Mecánicos de Transmisiones.
- 121 Soldados primera Mecánicos de Transmisiones.
- 232 Cabos Operadores de Pantalla Radar.
- 29 Soldados primera Operadores de Pantalla Radar.
- 497 Cabos Mecánicos Conductores.
- 1.134 Soldados primera Mecánicos Conductores.

Ayudantes de Especialistas Auxiliares

- 139 Cabos Auxiliares de Sanidad.
- 27 Soldados primera Auxiliares de Sanidad.
- 39 Cabos Auxiliares de Farmacia.
- 202 Soldados primera Auxiliares de Farmacia.
- 793 Cabos Escribientes.
- 1.207 Soldados primera Escribientes.
- 3 Cabos Músicos.
- 3 Soldados Músicos.
- 23 Cabos primero de Banda.
- 26 Cabos de Banda.
- 388 Soldados de Banda.

Personal militar obrero

- 412 Cabos Obreros.
- 933 Soldados Obreros.

Alumnos

- 1.771 Soldados Alumnos de las diferentes Escuelas de Especialistas.
- 500 Alumnos Soldados Obreros.

Artículo cuarto.—Integrarán la Escala de Mecánicos de Mantenimiento de Avión el personal que constituía las de Mecánicos Motoristas y Montadores Electricistas, y la de Mecánicos

Conductores, el que igualmente constituía las de Mecánicos Conductores y Conductores.

La integración del personal en cada una de las dos Escalas citadas se realizará con arreglo a lo que se dispuso y llevó a efecto para el Arma de Aviación en la Ley de quince de julio de mil novecientos cincuenta y dos.

Artículo quinto.—La implantación de estas plantillas será inmediata por lo que afecta al personal de las distintas especialidades que han pasado a la situación A de sus Escalas procedentes de la situación B. y respecto a los restantes aumentos se realizará en la medida que permitan las disponibilidades presupuestarias hasta que se dicten las normas a que se refiere el artículo segundo de este Decreto-ley, las que les serán de aplicación.

Artículo sexto.—Del presente Decreto-ley se dará cuenta inmediata a las Cortes.

Así lo dispongo por el presente Decreto-ley, dado en Madrid a diecinueve de julio de mil novecientos sesenta y dos.

FRANCISCO FRANCO

DECRETO-LEY 27/1962, de 19 de julio, sobre organización y funcionamiento de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles.

Han transcurrido veinte años desde la constitución de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, que tuvo su origen en la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de Transportes por Carretera de veinticuatro de enero de mil novecientos cuarenta y uno: durante ellos distintas disposiciones, que respondían a exigencias de las circunstancias, trataron de complementarlas.

La tendencia a la normalidad de nuestra situación económica, que ya clara y decididamente se acusa en mil novecientos cincuenta y ocho, y sobre todo su estabilización, tan afortunadamente lograda, han puesto de relieve la oportunidad de perfeccionar la estructura y el régimen de nuestra más importante empresa estatal, cuyo normal funcionamiento es esencial para nuestra economía.

La coyuntura se ha prestado propicia, además, a toda clase de estudios, informes y consideraciones de técnicos españoles y extranjeros de solvencia muy acreditada, que, confrontados, ofrecen una sólida base a la decisión.

Ella exige dos procesos previos claramente diferenciados: Es uno el de recopilar, simplificar, rectificar y asegurar, en su caso, nueva vigencia a todas aquellas medidas que han de permitir el libre y responsable juego de los órganos de gobierno de la RENFE, para que la actuación de ésta se caracterice, dicho sea con las propias palabras del preámbulo de la citada Ley, por estar dotada de la «flexibilidad y rapidez que se lograría por una empresa industrial con las mismas características de las actividades comerciales de la industria privada y con toda la responsabilidad que compete a los gestores».

Es el otro adecuar a las bases de organización de RENFE y a los modos de su funcionamiento las relaciones entre los Organismos del Estado y los de la RENFE, que ni pueden ni deben ser las mismas, que, concebidas cuando era el interés privado el que explotaba el ferrocarril, no habían experimentado hasta ahora sensibles variaciones.

Al primero se subviene en este Decreto-ley articulando las normales atribuciones y facultades de los órganos de gobierno de la RENFE, sin descender a puntualizaciones, que tendrán su ocasión cuando se proceda a la redacción definitiva del Estatuto a la luz de lo que la práctica y experiencia aconsejen.

A la mejor adecuación de los Organismos y servicios estatales en inmediata relación con RENFE han de tender las oportunas disposiciones, que, en el orden administrativo, supriman, rectifiquen, reorganicen o creen los necesarios, limitándose este texto a señalar el objeto y facultades de la Delegación del Gobierno en la RENFE solamente en cuanto es preciso para la más clara definición de la organización de ésta, de su desenvolvimiento y de su funcionamiento.

Y sólo resta añadir que se considera de la mayor conveniencia confiar al propio Consejo de Administración de RENFE el estudio de su Estatuto, pero diferéndolo para después de un año de actuación, lo que si ha de procurar unas muy útiles experiencias y práctica para aquella redacción, también permite

considerar lo que ahora se establece, como amplia zona, dentro de la que es posible asegurar que ha de desarrollarse el definitivo camino a seguir.

En su virtud, a propuesta del Consejo de Ministros en su reunión del día veintiocho de junio de mil novecientos sesenta y dos y en uso de la autorización que me confiere el artículo trece de la Ley de Cortes.

DISPONGO:

CARACTERÍSTICAS Y OBJETO

Artículo primero.—*Naturaleza y personalidad.*—La Red Nacionalidad de los Ferrocarriles Españoles, que conserva la denominación abreviada RENFE, es una entidad de derecho público con personalidad jurídica propia y distinta de la del Estado y plena capacidad, que dependerá del Gobierno a través del Ministro de Obras Públicas.

Su patrimonio, independiente del general del Estado, está constituido por los bienes que se enumeran en el artículo primero del Decreto de diecisiete de enero de mil novecientos cuarenta y siete.

Artículo segundo.—*Objeto.*—La RENFE, por Estatuto otorgado por el Estado, cuya base es el presente Decreto-ley, tendrá a su cargo la explotación de las líneas ferroviarias incluidas en su patrimonio y de las demás complementarias o accesorias que le encomiende el Gobierno, y realizará cuantas operaciones comerciales e industriales estime convenientes en relación con aquellas.

Tendrá a su cargo todas las obras, adquisiciones y servicios relativos a los ferrocarriles de vía ancha y la inspección de los mismos, regulada esta última imposición como se indica en las disposiciones transitorias tercera y cuarta.

ORGANIZACIÓN

Artículo tercero.—*Régimen.*—La RENFE tendrá una organización autónoma. Su funcionamiento no estará sujeto a la Ley de Administración y Contabilidad del Estado. Su gestión, en régimen de empresa industrial, se ajustará a las normas de derecho privado y a los buenos usos comerciales.

La organización y el funcionamiento de la RENFE se regirán por este Decreto-ley, por su Estatuto, por las disposiciones especiales que se dicten y, como supletorias, por las normas de derecho privado.

La RENFE se considera incluida en el artículo quinto de la Ley de veintiseis de diciembre de mil novecientos cincuenta y ocho de Régimen Jurídico de las Entidades Estatales Autónomas.

Las previsiones y planes de explotación y de inversiones de la RENFE, elevados por su Consejo de Administración, serán sometidos a la aprobación del Gobierno por el Ministro de Obras Públicas, previo informe del de Hacienda.

Artículo cuarto.—*Presidente del Consejo de Administración.*—Será designado por el Gobierno entre los Consejeros y nombrado por Decreto.

Artículo quinto.—*Consejo de Administración.*—Estará constituido por doce Consejeros nombrados por el Gobierno en méritos de su conocimiento de los problemas que se encomiendan a su resolución y de su capacidad reconocida para adoptar con acierto decisiones generales. Formarán asimismo parte de él aquellos Consejeros que con arreglo a las disposiciones vigentes debieran asumir la representación del personal de la Empresa.

Serán incompatibles sus funciones con el ejercicio de otras en la alta Administración o en actividades que, a juicio del Gobierno, puedan interferirse en aquellas.

El propio Consejo podrá elegir de entre sus componentes sus Vicepresidentes, dos como máximo, y a propuesta del Presidente, para auxiliar a éste en sus funciones, un Consejero-Delegado. El Consejo, a propuesta también del Presidente, designará un Secretario del Consejo, que, caso de no ser Consejero, no tendrá voz ni voto.

Artículo sexto.—*Director general.*—Será nombrado y separado libremente por el Consejo, del que dependerá, desempeñando sus funciones en directa subordinación al Presidente y, en su caso, al Consejero-Delegado. Asistirá a las deliberaciones del Consejo y de sus Comisiones con voz, pero sin voto.

Artículo séptimo.—*Directores adjuntos.*—En el número que las necesidades del servicio exijan y el Consejo acuerde podrán ser nombrados por éste entre los agentes o antiguos agentes ferroviarios. Su nombramiento y, en su caso, la separación

serán acordados por el Consejo a propuesta del Director general.

Artículo octavo.—*Secretario general.*—Lo nombrará y separará el Consejo, si lo estima necesario, a propuesta del Director general, entre los agentes o antiguos agentes ferroviarios.

Por decisión del Consejo de Administración podrá desempeñar también las funciones de Secretario en las condiciones que determina el artículo quinto.

FACULTADES DEL GOBIERNO

Artículo noveno.—Al Gobierno corresponden las altas funciones ordenadoras de los transportes y las de administrar el patrimonio del Estado; y en ejercicio de las mismas encarga a la RENFE de ciertos transportes ferroviarios como servicio público, y faculta y responsabiliza a ésta para la gestión y administración de la parte del patrimonio estatal que constituye su red.

A la autoridad del Gobierno corresponde, pues, la alta política en materia de ordenación y coordinación de transporte, incluida la política de tarifas, las limitaciones y modalidades, a la vista de la economía nacional, de la financiación de las inversiones de RENFE; la vigilancia de su actuación y de sus resultados y, en su caso, la remoción en todo o en parte de su Consejo de Administración como órgano superior responsable del gobierno de RENFE.

El Gobierno, a propuesta conjunta de los Ministros de Hacienda y de Obras Públicas, dispondrá la forma en que han de ser entregados a la RENFE los fondos necesarios para atender a las inversiones y al déficit de explotación, en forma tal que la relación de la RENFE con el Tesoro y, en su caso, con el mercado de capitales, sea lo más directa posible.

Ejecutivamente se reserva el Gobierno la facultad de anular los acuerdos del Consejo de Administración que se aparten de las normas estatutarias o de las dictadas por él a la RENFE. Esta facultad será ejercitada mediante la confirmación, cuando lo estime procedente, del veto suspensivo a que se refieren los artículos décimoctavo y vigésimo.

FACULTADES DEL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS

Artículo décimo.—Corresponde al Ministro de Obras Públicas prescribir en líneas generales las normas técnicas a las que hayan de sujetarse la gestión y explotación de la Red para seguridad de los usuarios y de sus intereses, en beneficio de los cuales debe cuidar de que los propios servicios de la RENFE se ajusten a tales normas y de que los órganos de mando y de inspección de la misma se preocupen de exigir de aquellos servicios el cabal cumplimiento de sus obligaciones para con los usuarios.

Por iniciativa del Ministro de Obras Públicas, oída la RENFE, o por iniciativa de ésta, podrá el mismo Ministro modificar tales condiciones y normas generales o promover su modificación, si para ésta se requirieran disposiciones de mayor rango que el de Orden ministerial.

ATRIBUCIONES Y FUNCIONES DE LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO DE LA RENFE

Artículo undécimo.—*Del Consejo de Administración.*—Con plena responsabilidad ante el Gobierno, el Consejo de Administración tiene todas las facultades que precise para dirigir, administrar y gestionar cuanto constituye o se relaciona con el objeto antes definido de la RENFE.

Entre ellas, y sin que su enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

Uno.—Organizar la RENFE y dirigir y vigilar su funcionamiento con disposiciones y actos propios para lograr la mayor eficacia y el mejor rendimiento.

Dos.—La regulación en materia de admisión, trabajo y separación de sus agentes y funcionarios de todas las categorías, señalando sus atribuciones, funciones y remuneraciones.

Tres.—Autorizar toda clase de adquisiciones y contratos de servicio, suministros y obras.

Cuatro.—Estudiar, determinar e implantar las tarifas generales, especiales, y ocasionales que crea pertinentes dentro de las limitaciones señaladas por el Gobierno.

Cinco.—Formular y proponer al Gobierno las previsiones acerca de los resultados de la explotación y cuantía de los fondos necesarios para enjugar el déficit que pueda producirse.

Seis.—Redactar y someter al Gobierno los planes de inversiones y gastos a plazo largo y sus correspondientes financiaciones, incluidos, en su caso, los empréstitos necesarios.

Siete.—Proveer al mejor desenvolvimiento de la Tesorería con adecuada previsión, ordenación y escalonamiento de cobros y pagos, con arreglo a las normas comerciales.

Ocho.—Aprobar anualmente los presupuestos detallados de la Red; inspeccionar e intervenir la aplicación del presupuesto y la debida contabilización de todas las operaciones, cuidando de que no se contraiga obligación ni compromiso alguno sin que estén dotados económicamente o previstos sus productos y consecuencias.

Nueve.—Someter al Gobierno en la forma que dispone el párrafo cuarto del artículo tercero del presente Decreto-ley una Memoria anual con las particularidades del ejercicio, datos estadísticos, balance de situación, cuentas y resultados.

Diez.—Realizar el servicio público en las mejores condiciones para los usuarios con el mejor provecho para la economía nacional, concurrendo y colaborando con los demás transportes para obtener en el nacional el menor coste con la más reducida inversión.

Once.—Informar y proponer las modificaciones que la experiencia de la explotación y los avances de las técnicas aconsejen en la legislación ferroviaria y en la de los transportes en general.

Doce.—Someter a la aprobación del Ministro de Obras Públicas un cuadro de incompatibilidades para todos sus funcionarios, adaptando a este caso especial las normas contenidas en los Decretos-leyes sobre las materias de trece de mayo de mil novecientos cincuenta y cinco, y exigir luego su más puntual cumplimiento.

Con excepción de las señaladas en el apartado doce, relativo a incompatibilidades, cuya determinación y puntual y constante exigencia han de ser preocupación permanente del Consejo, y en los cinco, seis, nueve y once, el Consejo podrá delegar en el Presidente, total o parcialmente, con carácter permanente o temporal y en la forma que estime más oportuno, sus atribuciones y facultades.

El Consejo se reunirá por lo menos una vez al mes y siempre que lo crea conveniente su Presidente o lo pidan tres Consejeros.

Artículo duodécimo.—*Del Presidente, Vicepresidente, Comisiones Delegadas y Consejero delegado.*

Corresponde al Presidente del Consejo de Administración la responsabilidad de que la Empresa sea administrada dentro de las normas fijadas por el Gobierno y relacionarse con éste a través del Ministro de Obras Públicas o con los titulares de otros Departamentos directamente en asuntos de su específica competencia. En particular es cometido del Presidente:

Uno.—Convocar las reuniones del Consejo.

Dos.—Fijar el orden del día y dirigir las deliberaciones.

Tres.—Resolver los empates con voto de calidad.

Cuatro.—Ostentar la representación del Consejo de Administración y de la RENFE, llevando su firma, que podrá delegar en la forma y medida que estime conveniente en el Consejero-delegado y en el Director general.

Cinco.—Velar por el registro escrito de los acuerdos del Consejo y por su cumplimiento.

Seis.—Decidir en todas aquellas cuestiones no reservadas al Consejo o que el Consejo delegue en él.

Los Vicepresidentes, con la designación, en su caso, de primero y segundo, suplen, por este orden y en caso de ausencia o de imposibilidad temporal, al Presidente.

El Consejo, para la mejor realización de sus cometidos, podrá delegar, con carácter permanente o accidental, en una o más Comisiones delegadas parte de sus facultades, señalando al constituir las cuales sean éstas y sus reglamentos de funcionamiento.

De todas las Comisiones delegadas serán Presidente y Vocal natos el del Consejo y Consejero-delegado, respectivamente, y a sus reuniones asistirá con voz, pero sin voto, el Director general. El Presidente podrá delegar en el Vocal que estime más conveniente. Será Secretario sin voz ni voto quien lo sea del Consejo.

Las Comisiones delegadas emitirán los informes y realizarán los cometidos que les encargue el Consejo. Por propia iniciativa podrá proponerse a éste el examen de los asuntos que estimen de interés dentro de la especialidad en que cada una ha de entender.

Artículo décimotercero.—*Del Director general.*—Compete al Director general, en inmediata dependencia del Consejo de Administración, con plena y única responsabilidad ante éste:

Uno.—Las funciones directivas de todos los servicios de la RENFE para el mejor funcionamiento de ésta y de aquéllas.

Dos.—La puntual y correcta ejecución de los acuerdos del Consejo de Administración.

Tres.—La dirección, gestión y administración activa de la RENFE con representación bastante de la misma para toda clase de acciones dentro de la esfera de atribuciones que le señale o le confíe el Consejo de Administración.

Cuatro.—El Director general es el Jefe superior de todos los servicios y de todo el personal de la RENFE, y como tal dictará las disposiciones que estime convenientes, ateniéndose a las normas acordadas por el Consejo de Administración.

Cinco.—Será de la responsabilidad personal del Director general adoptar las medidas necesarias y cuidar de su debido cumplimiento para que los resultados de todas las operaciones queden debidamente reflejados en la contabilidad de la RENFE.

Seis.—Finalmente, y teniendo lo expuesto carácter sólo enunciativo y nunca limitativo, el Director general tendrá puntualmente informado al Consejo, al Presidente, a las Comisiones o al Consejero-delegado de todos los extremos interesantes de su actuación, así como de los de la marcha de la explotación y, en general, de la RENFE.

Artículo décimocuarto.—*De los Directores adjuntos.*—Los Directores adjuntos serán llamados a desempeñar permanentemente a las órdenes inmediatas del Director general las funciones de gestión, administración y ejecución que éste les asigne y las de dirección que por expresa delegación les confíe, entendiéndose ser éstas de la responsabilidad y como realizadas por el propio Director general.

En caso de ausencia de imposibilidad temporal del Director general el Consejo de Administración designará el Director adjunto que ha de sustituir a aquél como Director general accidental. El Presidente del Consejo de Administración, o en su caso el Consejero delegado, o en defecto de ambos el propio Director, podrán hacer esta designación con carácter provisional.

Artículo décimoquinto.—*Del Secretario general.*—A propuesta del Director general, el Consejo podrá designar un Secretario general de la RENFE, cuyos cometidos determinará de un modo preciso.

DELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN LA RENFE

Artículo décimosexto.—El ejercicio de las funciones que al Gobierno otorga el artículo noveno del presente Decreto-ley, así como las que al Ministro de Obras Públicas concede el artículo décimo, han de ser función de un órgano de asistencia, vigilancia e información ágil y eficaz.

La Delegación del Gobierno en la RENFE que ahora se crea, y cuyas funciones se regularán oportunamente por Decreto, es la llamada a tal misión.

Artículo décimoséptimo.—Un Delegado nombrado por el Gobierno y dependiente de éste a través del Ministro de Obras Públicas será el Jefe de la Delegación con el título de Delegado del Gobierno en la RENFE, que asistido por un número reducido de auxiliares y con la colaboración de la propia RENFE y de los Servicios del Estado llevará a cabo su misión.

Configurada la Delegación como organismo de información y estudio, no ha de tratar de atribuirse ni la representación ni la autoridad que al Gobierno y a la RENFE corresponden.

Artículo décimoctavo.—Las misiones de la Delegación de vigilancia e información en relación con el cumplimiento por la RENFE de los preceptos de este Decreto-ley y en su día de su Estatuto, en cuanto a las exigencias derivadas del carácter de servicio público del transporte que ha de realizar la RENFE, así como de las funciones estrictamente estatales de que haya de hacerse cargo, se fijarán en la forma que se indica en el párrafo segundo del artículo décimosexto.

Ninguna de ellas tendrá carácter ejecutivo ni le conferirá facultades de decisión. Pero queda investido el Delegado de la facultad de veto suspensivo de los acuerdos del Consejo de Administración en los casos a que se refiere el artículo noveno. Si el veto no fuera aprobado por el Gobierno en un plazo de quince días, quedará en vigor el acuerdo vetado.

Artículo decimonoveno.—Para asegurar la vigilancia que el Ministro de Hacienda ha de mantener sobre la RENFE en las materias propias de su Departamento se crea el cargo de Delegado especial de Hacienda en la RENFE, que con expresa exclusión de toda actuación ejecutiva ni resolutive tendrá como cometido específico, que se regulará en la misma forma que se

indica en el segundo párrafo del artículo décimosexto, el de conocer e informar acerca de la elaboración de los planes económicos y presupuestos de la RENFE sobre sus propuestas de empréstitos o emisiones; sobre la situación de su Tesorería, en relación con las previsiones de cobros y pagos; sobre la aplicación del presupuesto a los efectos de prever los resultados de su liquidación y sobre la Memoria, balances y cuentas anuales de los resultados.

Artículo vigésimo.—El Delegado especial del Ministro de Hacienda podrá ejecutar el veto suspensivo de las acuerdos del Consejo de Administración en materias de su competencia en las mismas condiciones que se señalan en el párrafo segundo del artículo décimooctavo.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.—El Consejo de Administración estudiará y redactará el Estatuto de RENFE, que elevará al Ministro de Obras Públicas dentro del primer trimestre de su segundo año de actuación. La aprobación corresponderá al Gobierno por Decreto, a propuesta del Ministro de Obras Públicas.

Segunda.—En tanto no quede aprobado su Estatuto se regirá la RENFE por las disposiciones vigentes en lo que no las modifique el presente Decreto-ley.

Tercera.—Mientras que la Delegación del Gobierno no quede organizada y en funcionamiento se encargará de preparar el traspaso de funciones y del desempeño de aquellas que sean urgentes la persona que designe el Ministro de Obras Públicas, auxiliada por el personal en comisión que el mismo Ministro estime necesario. La duración de esta situación transitoria será tan breve como sea posible.

Cuarta.—Se faculta al Ministro de Obras Públicas para disponer la forma en que la RENFE podrá utilizar los servicios de construcción de ferrocarriles del Ministerio.

Quinta.—Se autoriza al Ministro de Obras Públicas para dictar las disposiciones que estime más convenientes para el mejor cumplimiento de lo que ordena este Decreto-ley y en general para cuanto deba realizarse para adaptar la RENFE a la organización y al funcionamiento que se prevén.

Sexta.—A fin de que la experiencia adquirida en un servicio prestado celosa e inteligentemente pueda ser utilizada, se constituye un grupo consultivo formado por los actuales miembros del Consejo de Administración de la RENFE, que desempeñará funciones asesoras acerca del Presidente y a su requerimiento.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.—El Ministerio de Hacienda habilitará los créditos precisos para la efectiva realización de lo que por este texto se dispone.

Segunda.—Este Decreto-ley, del que se dará cuenta inmediatamente a las Cortes, comenzará a regir el día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», quedando derogadas todas las disposiciones que se opongan al mismo.

Así lo dispongo por el presente Decreto-ley, dado en Madrid a diecinueve de julio de mil novecientos sesenta y dos.

FRANCISCO FRANCO

DECRETO-LEY 28/1962, de 19 de julio, por el que se prorroga por seis meses el plazo concedido al Gobierno para articular la reforma del Código penal y otras Leyes penales.

El artículo tercero de la Ley setenta y nueve/mil novecientos sesenta y uno, de veintitrés de diciembre, de bases para la revisión y reforma del Código penal y otras Leyes penales, dispuso que el Gobierno encomendaría a la Comisión General de Codificación la redacción de los artículos afectados por la reforma y dictaría la oportuna disposición en el plazo de seis meses, a contar desde la publicación de la Ley.

El alcance y extensión de la reforma, el cumplimiento metódico del mandato de proceder a la depuración de antinomias, anacronismos, corrección de erratas y de estilo y la conveniencia de que el dictamen previsto en la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado se produzca sin agobios de tiempo aconsejan la prórroga del citado plazo.

En su virtud, previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día veintiocho de junio de mil novecientos sesenta y dos.

DISPONGO:

Artículo primero.—Se prorroga por seis meses el plazo concedido al Gobierno por el artículo tercero de la Ley setenta y

nueve/mil novecientos sesenta y uno, de veintitrés de diciembre, para articular las bases para la revisión y reforma del Código penal y otras Leyes penales en la misma Ley establecidas.

Artículo segundo.—Del presente Decreto-ley se dará cuenta a las Cortes.

Así lo dispongo por el presente Decreto-ley, dado en Madrid a diecinueve de julio de mil novecientos sesenta y dos.

FRANCISCO FRANCO

DECRETO-LEY 29/1962, de 19 de julio, sobre nacionalización y organización del Banco de Crédito Industrial

La base cuarta de la Ley dos/mil novecientos sesenta y dos, de catorce de abril, sobre Bases de Ordenación de Crédito y de la Banca establece que el Banco de Crédito Industrial será nacionalizado con las peculiaridades y en la forma y plazos que el Gobierno establezca.

El Gobierno estima conveniente establecer a la mayor brevedad las normas necesarias para que el nuevo Banco pueda actuar en plenitud de funciones dentro del régimen que ahora se inicia.

Parece adecuado que la administración del Banco se centre sobre un grupo no muy numeroso de directivos que permita dar la agilidad conveniente a la toma de decisiones. Junto a este grupo, que recibe el nombre de Comité Ejecutivo, un órgano corporativo más amplio, el Consejo General, podrá cumplir una labor asesora muy importante respecto del Gobierno, del Ministro de Hacienda, del Instituto de Crédito a Medio y Largo Plazo y del Comité Ejecutivo.

En su virtud, en uso de la atribución contenida en el artículo 13 de la Ley de las Cortes y oída la Comisión a que se refiere el artículo 10 de la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado, a propuesta del Consejo de Ministros en su reunión del día veintiocho de junio de mil novecientos sesenta y dos.

DISPONGO:

Artículo primero.—Queda nacionalizado el Banco de Crédito Industrial (en lo sucesivo, denominado «el Banco»), que pasa a ser una entidad de derecho público con personalidad jurídica y plena capacidad. Dependerá del Ministerio de Hacienda, a través del Instituto de Crédito a Medio y Largo Plazo (en lo sucesivo, denominado «el Instituto»).

El patrimonio inicial de la nueva entidad estará constituido por el capital y reservas del Banco del mismo nombre ahora nacionalizado, de cuyos activo y pasivo se hará cargo.

El Banco se considera incluido en el artículo quinto de la Ley de veintiséis de diciembre de mil novecientos cincuenta y ocho del Régimen Jurídico de las entidades estatales autónomas, y estará exento de toda clase de contribuciones, impuestos y demás gravámenes del Estado, Provincia y Municipio, siempre que sea el sujeto directo de la imposición. Asimismo seguirán siendo de aplicación los beneficios fiscales de que venían gozando los préstamos que concedía el Banco del mismo nombre, ahora nacionalizado.

Artículo segundo.—El Banco podrá conceder préstamos en efectivo cuyos productos deban destinarse a cualquiera de los siguientes fines:

A) Implantación de instalaciones y servicios industriales o mineros, ampliación de los existentes o modificación de los mismos.

B) Adquisición de primeras materias, útiles y elementos de producción; consolidación de deudas de empresas industriales y anticipos para capital circulante.

C) Préstamos sobre efectos y documentos que tengan por origen una operación de comercio exterior.

D) Anticipos sobre certificaciones de obras y contratos con el Estado o con empresas directamente intervenidas por éste.

E) Cualquiera otra clase de operaciones que le sean encomendadas por el Instituto.

A efectos de lo dispuesto en este artículo tendrá la consideración de industria cualquier actividad que suponga la extracción de materias primas o transformación de productos de cualquier origen, su conservación o su presentación al mercado, siempre que tales operaciones requieran inversiones en bienes de equipo capital productivo.

Artículo tercero.—El Banco tendrá, en el orden técnico, una organización autónoma. Se regirá en dicha organización y en