

	PAGINA		PAGINA
los terrenos que se citan, afectados por las obras de «Mejoras del desagüe de los arroyos Esquivel y Fresno-Gaviño, en la zona de riegos del Viar, del término municipal de Alcalá del Río (Sevilla).	11184	MINISTERIO DE AGRICULTURA	
Resolución de la Confederación Hidrográfica del Guquivir relativa al expediente de expropiación de los terrenos que se citan, afectados por las obras de «Defensa parcial de la zona de riegos del Viar, término municipal de Alcalá del Río (Sevilla).	11184	Resolución de la Dirección General de Agricultura por la que se determina la potencia de inscripción de los tractores marca «Massey-Ferguson», modelo 135.	11184
MINISTERIO DE EDUCACION NACIONAL		Resolución de la Dirección General de Colonización por la que se convocan oposiciones para cubrir plazas de Auxiliares administrativos en el Instituto Nacional de Colonización.	11180
Orden de 23 de julio de 1965 por la que se convocan a oposición las cátedras de «Paleografía» y «Diplomática» de las Facultades de Filosofía y Letras de las Universidades de Oviedo y Santiago.	11178	MINISTERIO DE COMERCIO	
Resolución de la Subsecretaría por la que se convoca a concurso-oposición una plaza de Mozo de laboratorio de la Facultad de Veterinaria de la Universidad de Zaragoza.	11179	Orden de 20 de julio de 1965 sobre la modificación en las condiciones de subvención a la línea Mediterráneo-Brasil-Plata.	11186
Resolución de la Dirección General de Enseñanza Media por la que se nombra en virtud de concurso de traslado Catedráticos numerarios de «Ciencias Naturales» de los Institutos Nacionales de Enseñanza Media que se indican a los señores que se citan.	11166	Orden de 28 de julio de 1965 sobre modificación de las Normas de 10 de julio de 1964, que regulan las exportaciones de conservas de frutas.	11162
Resolución del Tribunal que ha de juzgar el concurso-oposición de carácter libre para cubrir plazas de Profesores numerarios en Centros de Enseñanza Media y Profesional, por la que se convoca a los señores opositores.	11179	Orden de 31 de julio de 1965 por la que se concede al Servicio Comercial de la Alimentación, del Sindicato Nacional de la Alimentación y Productos Coloniales, rehabilitación de cuenta corriente de admisión temporal de azúcar.	11186
		Resoluciones del Instituto Español de Moneda Extranjera por las que se anuncian los cambios aplicables en operaciones directas para Divisas y Billetes de Banco Extranjeros, con vigencia, salvo aviso en contrario, del 9 al 15 de agosto de 1965.	11186

I. Disposiciones generales

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

ORDEN de 27 de julio de 1965 por la que se concede un crédito extraordinario al Presupuesto de Ifni por 375.000 pesetas.

Ilustrísimo señor:

En uso de las facultades conferidas por el artículo sexto del Decreto 95/1965, de 21 de enero, aprobatorio del Presupuesto de la Provincia de Ifni, esta Presidencia del Gobierno ha resuelto autorizar la concesión de un crédito extraordinario a dicho Presupuesto, por importe de 375.000 pesetas, con aplicación a su Sección 14, «Justicia y Culto»; capítulo 600, «Inversiones no productoras de ingresos»; artículo 410, «Construcciones e instalaciones y ampliación y reforma de las existentes»; concepto 114.611, «Obras de reforma y ampliación».

El mayor gasto se atenderá con recursos de la Tesorería.

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

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 27 de julio de 1965.

CARRERO

Ilmo. Sr. Director general de Plazas y Provincias Africanas.

ORDEN de 31 de julio de 1965 por la que se aprueba el Reglamento de Homologación de Cinturones de Seguridad para Vehículos Automóviles.

Excelentísimos señores:

Se ha venido estudiando con todo detalle las experiencias extranjeras en cuanto al uso de cinturones de seguridad, así como el cada vez más extendido empleo en España de dichos dispositivos, comprobando su eficiencia en caso de accidente, ya que son muchas las víctimas que se evitan o en las que, al menos, se aminora la gravedad de sus consecuencias.

En la mayoría de los países europeos se han ido dando normas de homologación para los cinturones de seguridad con el fin de asegurar que los mismos respondan a especificaciones determinadas, ya que para que garanticen su efectividad es preciso que cumplan una serie de requisitos, pues de lo contrario

sus efectos no ya sólo pueden ser nulos, sino aun contraproducentes.

La entrada en vigor del nuevo régimen de Seguro Obligatorio de Vehículos de Motor, al estimular la adopción de cinturones de seguridad hace necesario un Reglamento que, al regular la fabricación de estos dispositivos, asegure un nivel mínimo de calidad.

En su virtud,

Esta Presidencia del Gobierno, a propuesta del Ministro de la Gobernación y del Ministro de Industria, dispone:

Primero.—Se aprueba el adjunto Reglamento de Homologación de Cinturones de Seguridad para Vehículos Automóviles.

Segundo.—El Reglamento a que se refiere la disposición anterior entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que comunico a VV. EE. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a VV. EE. muchos años.

Madrid, 31 de julio de 1965.

CARRERO

Excmos. Sres. Ministros de la Gobernación y de Industria.

REGLAMENTO DE HOMOLOGACION DE CINTURONES DE SEGURIDAD PARA VEHICULOS AUTOMOVILES

CAPITULO PRIMERO

Disposiciones preliminares

Artículo 1.º Constituye el objeto de este Reglamento regular la homologación de tipos de cinturones de seguridad para viajeros de vehículos automóviles, como requisito previo a su venta y utilización.

Art. 2.º A efectos de lo prevenido en el presente Reglamento, la terminología específica utilizada se entenderá conceptualmente de acuerdo con las siguientes definiciones:

Cinturón de seguridad.—Conjunto de correas con sus respectivas hebillas de cierre y de ajuste y piezas de anclaje, que puede ser sólidamente fijado en el interior de un vehículo, y concebido de forma tal que permita evitar o reducir los riesgos de lesiones del que lo utiliza en caso de colisión, vuelco u otra deceleración brusca del vehículo, limitándose las posibilidades de desplazamiento mientras dura el efecto.

Cinturón diagonal.—Es el formado por una sola correa diagonal, que mantiene la parte superior del tronco y parcialmente la región de las caderas (fig. 1).

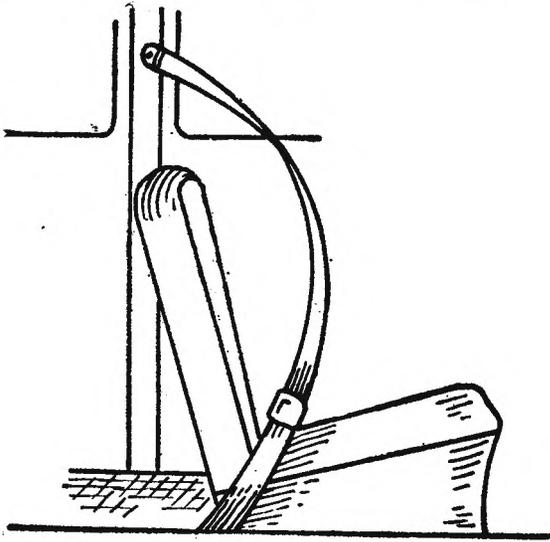


FIGURA 1

Cinturón combinado.—Es el formado por una correa abdominal y otra diagonal, que mantiene las caderas y la parte superior del tronco del que lo utiliza (fig. 2).

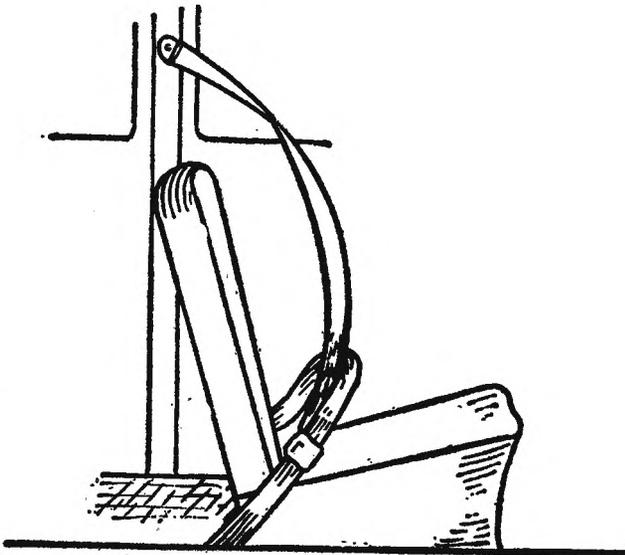


FIGURA 2

Homologación.—Sanción oficial que ha de recibir un tipo de cinturón de seguridad antes de ser fabricado en serie, una vez comprobado que responde a las características generales declaradas por su fabricante, y que reúne las condiciones técnicas exigidas.

Prototipo.—Ejemplar original de un tipo o modelo de cinturón de seguridad que se pretende fabricar en serie.

Cinturón tipo.—Aquel cinturón sometido a homologación que en una fabricación en serie constituye la cabeza o base.

Cinturón derivado.—Es el resultante de la modificación o adición de elementos esenciales de un cinturón tipo. Se consideran elementos esenciales: las correas, las hebillas de cierre, las hebillas de ajuste y las piezas de anclaje.

Art. 3.º Sólo podrán homologarse aquellos tipos de cinturones de seguridad diagonales o combinados que reúnan las condiciones generales relativas al conjunto, a sus elementos esenciales y a los materiales que se determinan en este Reglamento.

CAPITULO II

Condiciones generales

Art. 4.º **Conjunto.**—Los cinturones de seguridad deberán mantener en su sitio, en caso de accidente, a quien lo utilice, y no ejercerán fuerza peligrosa que pueda producir lesiones en el tórax, abdomen o columna vertebral. En el caso de que una de las correas se rompiera, las restantes, en su caso, no deberán constituir una configuración peligrosa para el usuario.

El cinturón destinado al conductor del vehículo no deberá perturbar los movimientos necesarios para la conducción del mismo.

Art. 5.º Elementos esenciales:

1. Las correas deben ser de características tales que las tensiones que sobre ellas puedan ser ejercidas se repartan lo más uniformemente posible en toda la longitud de las mismas.

La anchura inicial de las correas debe oscilar entre 45 y 50 milímetros. La anchura inicial no se reducirá en más de un 10 por 100 cuando se ejerza una fuerza de 1.500 kilogramos.

2. Las hebillas de cierre deben tener forma tal que permitan un enganche perfectamente seguro. No podrán abrirse involuntariamente, pero la acción del desenganche debe realizarse en forma simple y rápida, bien por el propio usuario o bien por cualquier otra persona que acuda en su auxilio.

3. Las hebillas de ajuste deberán ser de tal forma que el cinturón pueda ser ajustado fácilmente a las dimensiones del cuerpo del que lo ha de utilizar, sin que dicho ajuste pueda variarse involuntariamente.

4. Las piezas de anclaje deberán estar concebidas de forma tal que permitan un roscado seguro en un orificio de 7/16" 20 UNF 2B.

Art. 6.º Materiales:

1. Las correas pueden ser de cualquier material capaz de soportar las pruebas de alargamiento, resistencia a la tracción y envejecimiento del capítulo III.

2. Las partes rígidas (hebillas de cierre, hebillas de ajuste y piezas de anclaje) podrán ser de cualquier material capaz de soportar las pruebas de fragilidad y resistencia a la corrosión del capítulo III. No deben ser susceptibles de formar muescas, ni tener aristas cortantes capaces de provocar el desgaste por frotamiento de las correas.

CAPITULO III

Pruebas

Art. 7.º Para homologar cinturones de seguridad será precisa la práctica, mediante muestras o probetas, de los siguientes ensayos:

Ensayo para determinar el alargamiento.

Ensayo para determinar la resistencia a la tracción.

Ensayo para determinar el envejecimiento.

Ensayo para determinar la fragilidad y resistencia a la corrosión de las partes metálicas de los cinturones.

Ensayo estático del conjunto.

Ensayo de apertura de la hebilla.

Art. 8.º **Ensayo de alargamiento.**—Se realizará con una máquina de tracción dotada de mordazas, concebida de forma tal que impida la rotura de la probeta.

La longitud de la probeta sometida al apriete de la mordaza deberá estar comprendida entre 100 y 200 milímetros.

Una vez montada la probeta en la máquina se someterá a una tensión previa de 15 kilogramos. Seguidamente se medirá con la mayor exactitud la longitud entre las mordazas, procediendo seguidamente a aumentar la tensión hasta alcanzar una fuerza de 1.250 kilogramos. Inmediatamente después se volverá a la tensión inicial de 15 kilogramos, cuidando de que este retorno se realice a la mínima velocidad que durante la aplicación de la fuerza.

La relación entre la fuerza y el alargamiento se llevará a un gráfico, preferentemente mediante un aparato registrador. Las condiciones que deberán satisfacer las muestras son las que se indican en el cuadro siguiente (fig. 3).

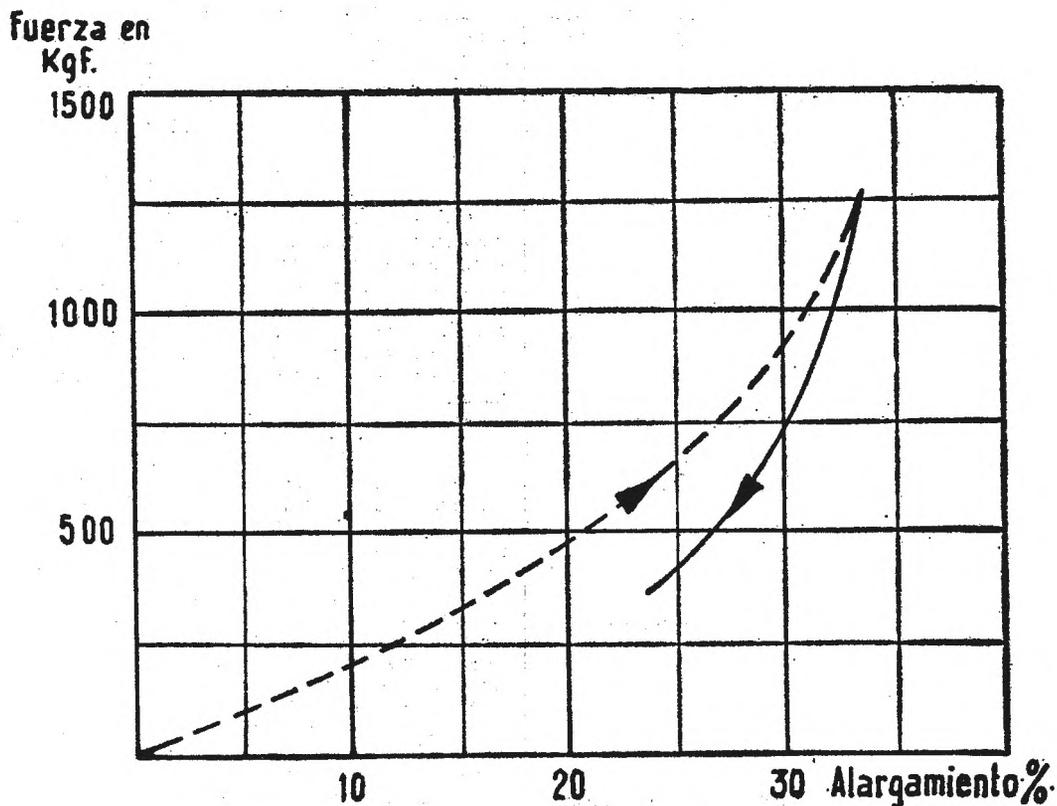


FIGURA 3

La curva tracción-alargamiento debe satisfacer las condiciones siguientes: Cuando en el curso de la aplicación de la tracción la fuerza alcance 1.000 kilogramos, el alargamiento de la correa debe estar comprendido entre el 20 y el 35 por 100 de la longitud inicial tomada; cuando la fuerza descienda de 1.250 kilogramos, el alargamiento de la correa no debe disminuir a partir del alargamiento máximo en más del 1 por 100 de la longitud inicial tomada; cuando se baje de 1.250 kilogramos a 500 kilogramos, la disminución de las partes del alargamiento máximo no debe exceder del 7 por 100 de la longitud inicial tomada.

Art. 9.º *Ensayo de resistencia a la tracción.*—Se tomarán como mínimo tres trozos de cinturón, lo suficientemente largos para que la separación entre las mordazas de la máquina de tracción no sea inferior a 200 milímetros. Estas probetas deben tomarse de cinturones que no hayan sido sometidos anteriormente a ningún esfuerzo.

Se prepararán las probetas para el ensayo, manteniéndolas veinticuatro horas en una atmósfera en que la humedad relativa sea de 65 ± 5 por 100 y la temperatura de $20 \pm 5^\circ\text{C}$. Si la prueba no se va a efectuar inmediatamente después de preparadas las probetas, éstas deben colocarse en una caja, herméticamente cerrada, hasta el momento de realizar el ensayo. El ensayo deberá realizarse antes de transcurridos tres minutos después de sacar las probetas de la caja hermética citada.

El ensayo de tracción se realizará con una máquina dotada de mordazas, concebidas de forma tal que impidan la rotura de la probeta. El movimiento de la máquina deberá ser uniforme y aproximadamente de 100 milímetros por minuto. La fuerza mediante la cual se producirá la rotura no deberá ser inferior a 1.500 kilogramos.

Art. 10. *Ensayo para determinar el envejecimiento.*—Consistirá en tres pruebas: resistencia al calor, al frío y a la humedad. Después que una probeta ha soportado una de estas pruebas, su resistencia a la tracción deberá ser como mínimo el 75 por 100 de la carga especificada en el artículo noveno.

1. Resistencia al calor.—Se someterá una probeta de cinturón durante tres horas en una cámara, a una temperatura constante de $60 \pm 5^\circ\text{C}$, con una humedad relativa de 65 ± 5 por 100. Transcurrido este tiempo se someterá al ensayo de tracción, cuidando de que éste tenga lugar dentro de los diez primeros minutos después de la extracción de la cámara.

2. Resistencia al frío.—Una probeta seca de cinturón se someterá durante tres horas a la acción del frío en cámara cuya temperatura se mantenga entre $30 \pm 5^\circ\text{C}$. Transcurrido este tiempo, durante los cinco minutos que siguen a la extracción de la cámara fría la muestra será rápidamente plegada a mano en dos y comprimida al menor radio posible, primeramente en un sentido y después en el otro. En esta prueba deberán tomarse las precauciones necesarias para que el calor de la mano no influya en los resultados. La probeta no deberá haber sufrido daño visible después de la prueba.

3. Resistencia a la humedad.—Se sumergirá totalmente durante tres horas una probeta en agua destilada a $20 \pm 5^\circ\text{C}$, a la que se unirá una cantidad apropiada de un agente que favorezca la absorción. Después de transcurridas las tres horas se someterá la probeta nuevamente al ensayo de tracción, cuidando de que éste se realice dentro de los primeros diez minutos después de la extracción del baño.

Art. 11. *Ensayo para determinar la fragilidad y resistencia a la corrosión de las partes metálicas de los cinturones:*

1. Pruebas de fragilidad.—Las partes metálicas de los cinturones deberán ser sometidas durante dos horas a una atmósfera a $250 \pm 10^\circ\text{C}$. La fragilidad se probará a mano con un martillo antes del recalentamiento y después del enfriamiento, golpeando sobre un yunque la pieza en cuestión, de forma tal que de un solo martillazo cause una deformación aparente, sin que se practique la rotura.

2. Prueba de resistencia a la corrosión.—Las partes metálicas de los cinturones serán sumergidas durante quince minutos en una solución de cloruro sódico al 10 por 100 en ebullición. Seguidamente se extraerá de este baño y se sumergirá en otro de igual composición, pero a la temperatura ambiente. Finalmente se las deja secar a la temperatura ambiente durante veinticuatro horas, sin enjuagarlas. Después de esta operación no deberán presentar indicio visible de reacción química, como consecuencia de la prueba.

Art. 12. *Ensayo estático del conjunto.*—La muestra consistirá en uno o varios cinturones nuevos completos, con todos sus accesorios de sujeción.

El cinturón se montará en el aparato de prueba, de modo que la reacción angular dimensional sea lo más desfavorable posible.

El maniquí deberá estar conccionado de material pesado y bastante rígido, para que no sufra deformación apreciable durante el ensayo.

La carga de prueba se aplica al cinturón, el cual estará montado sobre el maniquí citado; éste debe estar bien sujeto a un trole-guia que le permita desplazarse en la dirección que lo haría el vehículo.

El conjunto deberá asemejarse lo mas posible a la instalación de un vehículo, de tal forma que la posición más estirada permitida por el ajuste deberá impedir que el maniquí se desplace más de 300 milímetros, con una tracción de 1.800 kilogramos aplicada a la velocidad de 100 milímetros por minuto, aproximadamente, que actúe sobre el maniquí horizontalmente.

Terminado el ensayo se comprobará por un examen visual que el cinturón ni ninguna de sus partes componentes haya sufrido rotura o deterioro alarmante.

Art. 13. *Ensayo de apertura de la hebilla.*—Después de la prueba de resistencia estática del artículo anterior se aplica nuevamente la fuerza de 1.800 kilogramos, y se reduce hasta 90 kilogramos, determinando entonces la fuerza necesaria para soltar la hebilla, que no deberá exceder de 15 kilogramos.

Para el esfuerzo de apertura de la hebilla deberá utilizarse un tensor de resorte u otro elemento de medida en forma y dirección análogas a las que se emplearían normalmente.

CAPITULO IV

Procedimiento

Art. 14. 1. Las Empresas industriales dedicadas a la fabricación de cinturones de seguridad están obligadas a solicitar la homologación en las condiciones establecidas por este Reglamento de los cinturones tipo y de los derivados fabricados por las mismas, como requisito previo a su distribución y venta.

2. La obligatoriedad de la homologación no alcanza a las modificaciones de detalle que los fabricantes puedan libremente introducir en las características de sus cinturones, siempre que no se determinen como esenciales en el artículo segundo.

3. La homologación a que se refiere este Reglamento compete a la Dirección General de Industrias Siderometalúrgicas.

Art. 15. 1. Para la homologación de tipos de cinturones de seguridad se practicarán las pruebas que se detallan en el capítulo III.

Cada serie ha de llevar su número de homologación y el contraste del fabricante, troquelado en la hebilla de cierre y en las piezas de anclaje.

2. Cuando en un cinturón tipo se realicen modificaciones en los elementos esenciales, el cinturón derivado resultante deberá ser homologado, y constituirá cabeza de una nueva serie, que llevará nuevo número de homologación.

En este caso las pruebas se realizan solamente sobre los elementos modificados o sustituidos.

Art. 16. 1. Los fabricantes extranjeros podrán instar la homologación en España de los cinturones de su fabricación en serie en iguales condiciones que los fabricantes nacionales.

2. En los cinturones importados las homologaciones extranjeras serán válidas cuando los países de que se trate tengan establecido régimen de reciprocidad.

Art. 17. La solicitud de homologación, dirigida al ilustrísimo señor Director general de Industrias Siderometalúrgicas, se presentará en la Delegación de Industria de la provincia donde radique la industria de la Empresa interesada, y se acompañará de los siguientes documentos:

1.º Instancia, dirigida al Jefe de la Delegación de Industria, solicitando se instruya e informe el oportuno expediente.

2.º Documentación técnica, por triplicado, consistente en Memoria y planos, suscritos por técnico competente y visados por el Colegio que corresponda.

Art. 18. 1. La Delegación de Industria examinará la documentación presentada y, en su caso, solicitará del interesado subsane las omisiones o defectos que aprecie en la documentación, así como que facilite los datos adicionales que estime necesarios.

2. Realizado el trámite a que se refiere el apartado anterior, y completada, en su caso, la documentación, el Jefe de la Delegación de Industria ordenará la práctica de las pruebas y ensayos que procedan de los señalados en el capítulo III.

Art. 19. 1. Si la Empresa interesada posee laboratorio debidamente autorizado, el Jefe de la Delegación ordenará se realicen en el mismo, en el plazo de diez días, las pruebas que procedan.

2. A efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, las Empresas que fabriquen cinturones de seguridad y que posean laboratorio con medios idóneos para la realización de las pruebas y ensayos que se determinan en el capítulo III, podrán solicitar de la Dirección General de Industrias Siderometalúrgicas, a través de la Delegación de Industria donde radique su fábrica o taller se les otorgue la calificación de laboratorio autorizado a los efectos del presente Reglamento, acompañando una Memoria técnica descriptiva de los medios de ensayo de que disponga y sus características.

La Delegación de Industria informará debidamente la solicitud, señalando si, a su juicio, la calidad y precisión de los medios de ensayo es adecuada para la ejecución correcta de las pruebas.

3. Las pruebas y ensayos se practicarán en presencia y bajo la dirección del Ingeniero de la Delegación de Industria designado a tal efecto, quien previamente comprobará y procederá a tarar los aparatos y medios de ensayo antes de su utilización.

Del resultado de las pruebas y ensayos, así como de su forma de realización, se levantará acta, por triplicado, firmada por el Ingeniero de la Delegación que las dirija y el técnico de la Empresa que las realice.

Art. 20. Si el fabricante no dispone de laboratorio autorizado, las pruebas se realizarán con materiales de la Delegación de Industria o, en su defecto, en el laboratorio de automóviles de una de las Escuelas Técnicas Superiores de Ingenieros Industriales.

Art. 21. 1. La práctica de las pruebas en el laboratorio de una de las Escuelas Técnicas Superiores de Ingenieros Industriales se solicitará por el interesado, el que, una vez determinados por el Jefe de la Delegación de Industria los estudios técnicos y ensayos que han de efectuarse, decidirá el laboratorio en que han de llevarse a efecto, facilitando a tal fin una copia de la Memoria presentada, así como los datos adicionales que, en su caso, haya facilitado a la Delegación de Industria y los elementos necesarios para que el laboratorio pueda realizar los ensayos solicitados.

A los ensayos y pruebas habrán de asistir el Ingeniero de la Delegación de Industria que a tal efecto se designe y necesariamente el técnico autor del proyecto.

2. En relación con los estudios técnicos y pruebas que específicamente se soliciten del laboratorio de una Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales, el peticionario interesará del mismo emita informe, por triplicado, sobre el resultado de los referidos estudios y pruebas, señalando la forma de realización de las pruebas y los resultados obtenidos, concretando claramente si considera que los elementos cumplen las necesarias condiciones técnicas y, en su caso, señalando los reparos que estime oportunos.

3. Del informe emitido por la Escuela en cuyo laboratorio se hayan realizado las pruebas y ensayos, el interesado entregará dos ejemplares a la Delegación de Industria.

Art. 22. 1. Realizados los ensayos y comprobaciones, la Delegación de Industria, en el plazo de quince días, elevará el expediente con su informe a la Dirección General de Industrias Siderometalúrgicas.

2. La Dirección General de Industrias Siderometalúrgicas, a la vista del expediente, adoptará la resolución que proceda. En caso de resolución favorable otorgará el correspondiente número de homologación, que, junto con el contraste del fabricante, deberá ser troquelado en las hebillas de cierre de los cinturones y en las piezas de anclaje. Las resoluciones favorables se publicarán en el «Boletín Oficial del Estado».

CAPITULO V

Control de calidad

Art. 23. 1. Una vez al año, o en período inferior si se juzga oportuno, la Delegación de Industria seleccionará un cinturón de seguridad de cada lote que juzgue pertinente, con el fin de realizar los ensayos del capítulo III.

A tal fin, cada lote homogéneo de 500 unidades debe estar numerado correlativamente, con indicación de la fecha de fabricación.

2. Si los resultados de estos ensayos no fueran satisfactorios, deberán ser sometidos a ensayo otros dos cinturones del mismo lote. De repetirse el resultado, el fabricante deberá investigar la causa de las anomalías observadas. Si a consecuencia de la investigación se comprueba que esta causa es inherente al sistema de fabricación o a la calidad de los materiales, el lote debe ser rechazado e inutilizadas todas sus unidades, procediéndose a la corrección de la causa originaria.

CAPITULO VI

Adaptación de los vehículos

Art. 24. 1. Todos los vehículos de segunda categoría de construcción nacional deberán venir dotados de fábrica de orificios de anclaje, de rosca 7/16" 20 UNF 2B, para cada asiento.

2. Los vehículos de importación que no vengan dotados de los referidos orificios de anclaje deberán serlo, comprobándose tal adaptación en el previo reconocimiento que dichos vehículos han de sufrir ante las Delegaciones de Industria.

CAPITULO VII

Sanciones

Art. 25. 1. Las fuerzas de vigilancia de Tráfico, aprovechando las detenciones de los vehículos como consecuencia de otros servicios, inspeccionarán los cinturones de seguridad, comprobando si llevan la contraseña de homologación.

2. Con independencia de informar a los usuarios sobre las condiciones correctas o incorrectas de los cinturones, y la trascendencia que ello tiene desde el punto de vista de seguridad, darán cuenta a las Jefaturas Provinciales de Tráfico del resultado de las comprobaciones efectuadas. Las anomalías que como consecuencia de estas inspecciones se observen serán puestas en conocimiento de las Delegaciones de Industria por las correspondientes Jefaturas Provinciales de Tráfico, a los efectos procedentes.

Art. 26. 1. Las Empresas industriales que infrinjan los preceptos del presente Reglamento serán sancionadas con multa de hasta 25.000 pesetas, según la gravedad de la infracción.

En caso de reincidencia se aplicará el duplo de la última sanción impuesta, sin la limitación del párrafo anterior.

2. A efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, cuando las Delegaciones de Industria tengan conocimiento de una supuesta infracción, lo comunicarán a la Dirección General de Industrias Siderometalúrgicas, que procederá en la forma prevenida en el capítulo II del título VI de la Ley de Procedimiento Administrativo, proponiendo o dictando la resolución que proceda.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.—Las Empresas que en la fecha de entrada en vigor de este Reglamento vinieran dedicándose a la fabricación de cinturones de seguridad podrán continuar su fabricación y venta siempre y cuando soliciten la homologación dentro del plazo de un mes.

Una vez dictada una resolución sobre la petición de homologación deberán atenerse a los términos de la misma.

Segunda.—Los cinturones de seguridad que por estar en servicio con anterioridad a la resolución de la petición de homologación no lleven los correspondientes troquelados, se considerarán automáticamente homologados si con posterioridad lo fuera su correspondiente tipo.

La Dirección General de Industrias Siderometalúrgicas dará publicidad, por medio del «Boletín Oficial del Estado», de los tipos y marcas de cinturones, tanto de fabricación nacional como extranjera, que estando actualmente en uso se consideren a todos los efectos como homologados.

MINISTERIO DE HACIENDA

ORDEN de 30 de julio de 1965 por la que se hace extensiva a la jurisdicción de contrabando la aplicación del indulto concedido por el Decreto 2136/1965, de 22 de julio.

Ilustrísimo señor:

El Decreto 2136/1965, de fecha 22 de julio, por el que se concede indulto con motivo del Año Jubilar Compostelano, determina en su artículo primero que dicho indulto se refiere a las penas y correctivos de privación de libertad impuestas o que puedan imponerse por delitos y faltas previstos en el Código Penal ordinario, Código de Justicia Militar y Leyes y preceptos penales especiales, cometidos con anterioridad al 21 de julio de 1965.

El vigente texto de la Ley de Contrabando adaptado a la Ley general Tributaria, aprobado por Decreto de 16 de julio

de 1964, establece en su artículo 51 que la jurisdicción para conocer de las infracciones de contrabando será exclusivamente administrativa, y esta circunstancia determina que en principio los beneficios concedidos en aquel Decreto no sean de aplicación a las sanciones impuestas por ella. Pero notorias razones de equidad aconsejan que no se prive de análogos beneficios a los infractores sancionados con multas que estén cumpliendo o hayan de cumplir la sanción subsidiaria de prisión por insolvencia, dados el memorable motivo y los principios que informan el referido Decreto.

A tales fines, habida consideración de las amplias facultades que a este Ministerio confiere el artículo 121 de la vigente Ley de esta jurisdicción para conceder la suspensión condicional del cumplimiento de la aludida sanción subsidiaria, se estima que una concesión general y excepcional de dicha gracia es el medio más adecuado para lograr la misma finalidad que han inspirado las disposiciones del Decreto de 22 de julio último.

En virtud de lo anteriormente expuesto, este Ministerio se ha servido disponer:

Primero.—Los Presidentes de los Tribunales de Contrabando que hubieran conocido o conozcan, en única o primera instancia, de un expediente seguido por la comisión de infracciones que sanciona la vigente Ley de esta jurisdicción, acordarán, con carácter general y de excepción, los beneficios de la suspensión condicional de la pena subsidiaria de prisión por insolvencia a favor de los que resulten o hayan resultado sancionados en dichos expedientes, siempre que las infracciones que motivaron o motiven las sanciones de referencia se hubieren cometido con anterioridad al día 21 de julio de 1965.

Segundo.—La aplicación de este beneficio se hará de oficio en los expedientes en que no hubiere recaído resolución firme. En los demás casos se aplicará previa petición de los sancionados dirigida al Presidente del Tribunal de Primera Instancia.

Tercero.—Los beneficios de la suspensión de pena a que se refiere el párrafo anterior serán los siguientes:

- a) Sanciones de privación de libertad hasta dos años: se remitirán en su mitad.
- b) Sanciones de privación de libertad por insolvencia superiores a dos años, hasta cuatro años: se remitirán en su cuarta parte.

Cuarto.—En caso de concurrencia de la reducción parcial establecida en el párrafo anterior de la presente Orden con la de otras suspensiones condicionales concedidas con carácter general, la suma de los dos beneficios aplicables no podrá exceder de la mitad de la pena o penas privativas de libertad impuestas o que puedan imponerse.

Quinto.—Quedarán exceptuados de la aplicación de los beneficios regulados en la presente Orden todos aquellos sancionados que no se encontraran actualmente a disposición del Tribunal sancionador o que no se presentasen personalmente en el plazo inexcusable de treinta días, contados a partir del siguiente a la fecha de publicación de esta Orden.

Sexto.—Los beneficios ahora regulados quedarán automáticamente sin efecto si los favorecidos incurrieran en una posterior infracción de esta naturaleza durante los plazos de prescripción establecidos en la Ley de la jurisdicción. En tales supuestos el responsable cumplirá la sanción subsidiaria suspendida condicionalmente y además la correspondiente a la nueva infracción.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 30 de julio de 1965.

ESPINOSA SAN MARTIN

Ilmo. Sr. Presidente del Tribunal Superior de Contrabando.

CIRCULAR número 503-V (quinta), de la Dirección General de Aduanas, por la que se delega en las Aduanas principales, Despacho central y Servicios de Aduanas en provincias interiores la facultad de concesión de prórrogas que no excedan de tres meses, prevista en el apartado 2) del artículo noveno de la Ley de Importación Temporal de Automóviles.

El apartado 2) del artículo noveno de la Ley de Importación Temporal de Automóviles, texto adaptado de 30 de junio de 1964, faculta a la Dirección General de Aduanas para conceder,