

abono y reintegro, en su caso, de las bonificaciones, exenciones o subvenciones ya disfrutadas. A este fin quedarán afectados preferentemente a favor del Estado los terrenos e instalaciones de las Empresas por el importe de dichos beneficios o subvenciones.

El acuerdo de privación de toda clase de beneficios será adoptado por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

Madrid, 7 de diciembre de 1971.

CARRERO

MINISTERIO DE TRABAJO

RESOLUCION de la Dirección General de la Seguridad Social sobre derechos de registro a cumplir por las Mutuas Patronales de Accidentes de Trabajo.

Los artículos 4.º y 5.º del Decreto 4293/1964, de 17 de diciembre, determinan la cuantía y obligación por parte de las Mutuas Patronales de contribuir para colaborar en la gestión de las contingencias de Accidentes de Trabajo y Enfermedad Profesional.

Con tal motivo se recuerda a todas las Mutuas Patronales inscritas en el correspondiente Registro a cargo de esta Dirección General, Sección de Mutuas Patronales, la obligación de declarar los salarios protegidos durante el presente año de 1971, con el fin de practicar la liquidación de los derechos de registro que le son aplicables y que han de satisfacer.

Dicha declaración de salarios ha de efectuarse en el mes de enero de 1971.

El importe de los derechos en cuestión será el 3 por 100.000 o fracción del importe de los salarios protegidos por las mismas durante el indicado ejercicio, según se determina en el Decreto antes invocado.

Lo que comunico a VV. SS. para su conocimiento y efectos oportunos.

Dios guarde a VV. SS. muchos años.

Madrid, 30 de noviembre de 1971.—El Director general, Enrique de la Mata Gorostizaga.

Sres. Presidentes de la Mutuas Patronales de Accidentes de Trabajo.

MINISTERIO DEL AIRE

REGLAMENTO de Circulación Aérea, actualizado por Orden de 18 de octubre de 1971. (Continuación.)

4.2.3.2.4. Las medidas tomadas para mantener adecuada separación dejarán de basarse en las suposiciones indicadas en 4.2.3.2.3 cuando

a) Se determine que la aeronave está siguiendo un procedimiento que difiere del que se indica en 4.2.3.2.3, o

b) Mediante el uso de ayudas electrónicas o de otra clase, las dependencias de control de tránsito aéreo determinen que, sin peligro para la seguridad, pueden tomar medidas distintas de las previstas en 4.2.3.2.3, o

c) Se reciba información segura de que la aeronave ha aterrizado.

4.2.3.2.5. En cuanto se sepa que la comunicación en ambos sentidos ha fallado, todos los datos pertinentes que describan las medidas tomadas por la dependencia de control de tránsito aéreo o las instrucciones que cualquier caso de emergencia justifique se transmitirán a ciegas para conocimiento de las aeronaves interesadas en las frecuencias disponibles en que se suponga que escucha la aeronave, incluso en las frecuencias radiotelefónicas de las radioayudas para navegación o ayudas para aproximación. También se dará información sobre:

a) Condiciones meteorológicas favorables para seguir el procedimiento de perforación de nubes en áreas donde pueda evitarse la aglomeración de tránsito, y

b) Condiciones meteorológicas en aeródromos apropiados.

4.2.3.2.6. Se darán todos los datos que se estimen pertinentes a las demás aeronaves que se encuentren cerca de la posición presente de la aeronave que tenga el fallo.

4.2.3.2.7. En cuanto se sepa que una aeronave que opera en su área de responsabilidad sufre un evidente fallo de radio-comunicaciones, la dependencia de los servicios de tránsito aéreo transmitirá información relativa al fallo de comunicaciones a todas las dependencias de los servicios de tránsito aéreo interesadas a lo largo de la ruta de vuelo. El centro de control de área en cuya área esté situado el aeródromo de aterrizaje previsto tomará medidas para obtener información sobre el aeródromo o aeródromos de alternativa y demás información pertinente especificada en el plan de vuelo presentado si no se dispone de tal información.

4.2.3.2.8. Si las circunstancias indican que un vuelo controlado que sufre fallo de comunicaciones desea dirigirse al aeródromo de alternativa o a alguno de los demás aeródromos de alternativa especificados en el plan de vuelo presentado, se informará a las dependencias de control de tránsito aéreo que sirvan al aeródromo o aeródromos de alternativa y a cualquier otra dependencia de control de tránsito aéreo que pudiera resultar afectada por una posible desviación, acerca de las circunstancias del fallo, y se les pedirá que traten de establecer comunicación con la aeronave en el momento en que ésta pueda hallarse dentro del alcance de las comunicaciones. Esto regirá especialmente cuando, por acuerdo con el explotador o con su representante designado, se haya transmitido a ciegas un permiso a la aeronave en cuestión para que se dirija a un aeródromo de alternativa, o cuando las condiciones meteorológicas en el aeródromo de aterrizaje previsto sean tales que se considere probable la desviación hacia un aeródromo de alternativa.

4.2.3.2.9. Cuando una dependencia de control de tránsito aéreo reciba información de que una aeronave, después de un fallo de comunicaciones, las ha vuelto a establecer o ha aterrizado, lo notificará a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo en cuya área opere la aeronave al ocurrir el fallo, así como a las demás dependencias de los servicios de tránsito aéreo interesadas a lo largo de la ruta de vuelo, dándoles todos los datos necesarios para que sigan ejerciendo el control si la aeronave continúa en vuelo.

4.2.3.2.10. Si la aeronave no ha comunicado dentro de los treinta minutos siguientes a

a) La hora prevista de llegada suministrada por el piloto,

b) La hora prevista de llegada calculada por el centro de control de área, o

c) La última hora prevista de aproximación de que haya acusado recibo, la más tardía, se transmitirá la información necesaria relativa a la aeronave a los explotadores o a sus representantes designados y a los Comandantes de aeronaves a quienes pueda interesar, y se reanudará el control normal si así lo desean. Es de responsabilidad del explotador de la aeronave o de sus representantes designados y de los Comandantes de aeronaves determinar si se reanudarán las operaciones normales o si se tomarán otras medidas.

TITULO TERCERO

Servicio de control de aproximación

CAPITULO PRIMERO

4.3.1.1. Reducción en las mínimas de separación.

4.3.1.1.1. Además de las circunstancias mencionadas en el título anterior, las mínimas de separación pueden reducirse en la proximidad de los aeródromos si

a) El controlador de aeródromo puede proporcionar separación adecuada cuando todas las aeronaves están constantemente a la vista de dicho controlador, o

b) Cuando todas las aeronaves están constantemente a la vista de los Comandantes de las demás aeronaves y los pilotos de éstas notifican que pueden cuidar su propia separación, o

c) En el caso de una aeronave que siga a otra, el Comandante de la aeronave subsiguiente notifica que tiene a la otra aeronave a la vista y puede mantener separación.

4.3.1.2. Aeronaves que salen.

4.3.1.2.1. Procedimientos generales para las aeronaves que salen.

4.3.1.2.1.1. Cuando el control de tránsito se basa en estos procedimientos, los permisos de control de tránsito aéreo especi-