

*LEY de 26 de diciembre de 1958 por la que se crea la Junta Nacional de Aeropuertos.*

El transporte aéreo constituye actualmente en España una entidad económica, social y política, que merece especial atención por parte del Estado. La técnica aeronáutica ha evolucionado considerablemente en los últimos años y ello permite alcanzar velocidades y capacidad en el transporte de viajeros con productividad cuádruple que en los anteriores aviones, pero exige también ciertas condiciones especiales en los Aeropuertos y en las ayudas a la navegación.

Los aeropuertos españoles no se encuentran en la actualidad preparados para enfrentarse con esta nueva situación, y por ello, consecuentemente con la gran mejora que para el transporte aéreo supone la entrada de aviones de reacción, por hacerlo más asequible a toda clase de personas, lo que permitirá una mayor intensidad en el tráfico de las mismas y, por ende, un mejor entendimiento mutuo al hacer más asequible las visitas a nuestro país, se ha juzgado oportuno y necesario crear un Organismo que, con amplia visión de estos problemas, lleve a la práctica los proyectos formulados por el Ministerio del Aire, encargándose al mismo tiempo de su gestión planificadora, económica y administrativa.

En su virtud, y de conformidad con la propuesta elaborada por las Cortes Españolas,

**DISPONGO:**

Artículo primero.—Sin perjuicio de la confección posterior de un Plan que afecte a los restantes Aeropuertos nacionales, se aprueba el presentado por el Ministerio del Aire y, en su consecuencia, se procederá a la ejecución de las obras necesarias para el acondicionamiento y modernización de los siguientes: Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Las Palmas, Málaga, Ceuta y Melilla, así como a las instalaciones de protección de vuelo indispensables en los mismos, por un importe total de hasta mil cuatrocientos noventa millones de pesetas.

Artículo segundo.—La inversión a que se refiere el artículo anterior se realizará con arreglo a las anualidades previstas en el Plan Nacional de Aeropuertos, y que son las siguientes: ochenta y cinco millones de pesetas para mil novecientos cincuenta y ocho, cuatrocientos ochenta y cuatro millones quinientos noventa mil pesetas para el año mil novecientos cincuenta y nueve, quinientos treinta millones quinientos noventa y dos mil quinientas pesetas para mil novecientos sesenta y trescientos ochenta y nueve millones ochocientos diecisiete mil quinientas pesetas para mil novecientos sesenta y uno.

Artículo tercero.—Se crea la Junta Nacional de Aeropuertos, como Corporación de derecho público, con carácter autónomo, bajo la dependencia del Ministerio del Aire. Tendrá personalidad jurídica propia y estará a su cargo la gestión planificadora económica y administrativa de los Aeropuertos, tanto en orden a los ingresos como a los gastos ordinarios y a las inversiones que en aquellos se efectúen.

Artículo cuarto.—La Junta Nacional de Aeropuertos ejercerá sus funciones a través de las Direcciones Generales de Aeropuertos, Aviación Civil y Protección de Vuelo, a las cuales, sin merma de sus atribuciones actuales, corresponderá la inspección y dirección técnica en la construcción, conservación y explotación de los Aeropuertos, así como la administración de los créditos asignados a cada uno.

Artículo quinto.—La Junta Nacional de Aeropuertos estará presidida por el Subsecretario del Ministerio del Aire, con voto dirimente, y formarán además parte de ella los Directores generales de Aeropuertos, Aviación Civil y Protección de Vuelo del Ministerio del Aire; un representante de cada uno de los Departamentos de Hacienda, Gobernación, Comercio e Información y Turismo y un Secretario nombrado por el Ministerio del Aire.

Artículo sexto.—En la Junta habrá también una Delegación de la Intervención General de la Administración del Estado encargada de llevar a cabo funciones similares a las que le corresponden reglamentariamente en otros Organismos de esta naturaleza.

Artículo séptimo.—Por el Ministerio de Hacienda se habilitarán los créditos necesarios al cumplimiento de lo que se dispone en la presente Ley.

Artículo octavo.—Se autoriza a los Ministros del Aire y

de Hacienda para que dicten las normas que pueda requerir la ejecución de lo establecido en el presente articulado.

Artículo noveno.—Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a esta Ley.

Dada en el Palacio de El Pardo a veintiséis de diciembre de mil novecientos cincuenta y ocho.

FRANCISCO FRANCO

• • •

*LEY de 26 de diciembre de 1958 sobre situación de los obreros y empleados al servicio del Estado y los Organismos autónomos en relación con los Seguros Sociales, los de Mutualismo Laboral, Accidentes de Trabajo y Plus Familiar*

Los principios sociales que inspiran la política del nuevo Estado aconsejan no dejar fuera de los beneficios de los Seguros Sociales, Mutualidades Laborales y Plus Familiar a aquellos obreros y empleados que prestan sus servicios al Estado y Organismos autónomos, y que, por carecer de la condición de funcionarios públicos, no disfrutan del régimen especial de seguridad social de éstos.

La apremiante situación que hay que resolver impulsa al Estado a proveer los medios necesarios para ello, sin desconocer que en su día pueda ser promulgada la norma reguladora de todas las situaciones de las personas que de una u otra forma le prestan su dedicación y su trabajo.

En su virtud, y de conformidad con la propuesta elaborada por las Cortes Españolas,

**DISPONGO:**

Artículo primero.—El personal de toda clase que, sin tener la condición de funcionario público, presta servicio al Estado, las Corporaciones Locales y sus respectivos Organismos autónomos, en régimen de dependencia, tendrá derecho, en las mismas condiciones que los trabajadores al servicio de Empresas privadas, a los beneficios de los Seguros Sociales obligatorios (Subsidio Familiar, Seguro de Vejez e Invalidez y Seguro de Enfermedad) actualmente existentes o que puedan establecerse y a los de Accidentes de Trabajo, Mutualismo Laboral y Plus Familiar.

El personal afectado por la presente Ley tendrá derecho a las prestaciones de los Seguros Sociales y Mutualismo Laboral desde el día de su entrada en vigor, quedando exceptuados del período de carencia reglamentaria, excepto en el Seguro de Vejez, para el que serán precisos cinco años de antigüedad al servicio de Entidades públicas.

Artículo segundo.—A dicho fin, en los Presupuestos del Estado, las Corporaciones Locales y sus respectivos Organismos autónomos se consignarán los créditos necesarios para la aportación a los recursos económicos de los Seguros implantados por los propios Servicios y para hacer efectivas al Instituto Nacional de Previsión las cuotas patronales correspondientes a los Seguros a que se refiere el artículo anterior, así como las de Mutualismo Laboral y constitución del Fondo de Plus Familiar.

Artículo tercero.—Cuando por cualquier causa se aumenten las obligaciones económicas a que se refiere esta Ley, el Estado, las Corporaciones Locales y sus respectivos Organismos autónomos vendrán obligados al pago de tales aumentos, habilitando al efecto los créditos necesarios.

Artículo cuarto.—Los Centros y Dependencias oficiales afectados por esta Ley se relacionarán directamente con el Instituto Nacional de Previsión y Mutualismo Laboral para cumplimentar trámites administrativos y efectuar pagos, salvo en lo que respecta al Plus Familiar, cuya relación se establecerá directamente con los interesados.

Artículo quinto.—Quedarán en vigor aquellas normas que reglamentan la aplicación del Seguro de Enfermedad, Mutualismo Laboral y demás Seguros Sociales por los Departamentos militares

Artículo sexto.—Se autoriza a los Ministerios de Hacienda y de Trabajo, en la esfera de sus respectivas competencias, a dictar las normas precisas para la aplicación de la presente Ley.

Disposición transitoria.—Para el cumplimiento de la presente Ley se habilitarán los créditos necesarios por el Ministerio de

Hacienda, las Corporaciones Locales y sus respectivos Organismos autónomos.

Disposición final.—La presente Ley entrará en vigor el primero de enero de mil novecientos cincuenta y nueve, fecha a partir de la cual se habilitarán los créditos a que se refiere la disposición transitoria anterior.

Dada en el Palacio de El Pardo a veintiséis de diciembre de mil novecientos cincuenta y ocho.

FRANCISCO FRANCO

*LEY de 26 de diciembre de 1958 sobre creación de un nuevo Organismo administrativo «Agrupación de Maquinaria y Material Complementario para Obras y Trabajos Marítimos».*

Por Orden ministerial de Obras Públicas de fecha siete de marzo de mil novecientos cuarenta y uno se creó la «Agrupación de Maquinaria y Material Complementario para Trabajos Marítimos», dependiente de la Comisión Administrativa de Puertos, a cargo directo del Estado, cuya finalidad era la de conseguir una mejor aplicación y aprovechamiento general del material de que disponían las Juntas de Obras y que no fuera necesario a las mismas.

Se centralizó así, con evidente economía para las Juntas y el Estado, la distribución y consiguiente nueva utilización de un material en muchas ocasiones inactivo, obteniéndose un mayor rendimiento del mismo, lo que tiene una gran importancia cuando se trata de un material del valor de los trenes de dragado y de los aparatos de carga y descarga.

Ahondando más en esta preocupación por el abaratamiento de los puertos, en cuanto al uso del material de trabajo se refiere, es indudable que la Orden ministerial de siete de marzo de mil novecientos cuarenta y uno a que nos venimos refiriendo no puede considerarse sino como un primer paso en la consecución de este propósito del Ministerio de Obras Públicas, pues es claro que se precisa además lograr la debida unidad de criterio en los estudios y en las obras de dragados; conseguir la limitación de los tipos de los elementos de carga y descarga; reducir los gastos de reparación tanto del material flotante como el terrestre; conseguir, en definitiva, además del mejor acoplamiento del material sobrante de obras de que disponen las Juntas, el mayor rendimiento de todo ese material y un menor coste de las obras y operaciones que con él mismo se realicen. Y es evidente que para conseguir esto se precisa que un nuevo Organismo administrativo pueda disponer del material de las Juntas de Obras de Puertos; lo utilice como mejor convenga en cada caso al interés general de los puertos españoles; cuente con diques, talleres y demás elementos de reparación de maquinaria; realice, unificando criterios y economizando gastos las obras de dragados; y se ocupe tanto de la conservación y mejora de los calados como de la reparación del valioso material de las Juntas.

Este nuevo Organismo a que nos venimos refiriendo sustituirá a la actual «Agrupación de Maquinaria y Material Complementario para Trabajos Marítimos», y sus funciones, organización y régimen serán definidos en un Reglamento especial.

Para corresponder a este criterio de unidad es evidente que tanto las tasas de inspección correspondientes a las obras y servicios que se realizan por Administración como las de las operaciones de carga y descarga de mercancías que se efectúan bajo la dirección e inspección de las Direcciones facultativas de los puertos, no deben ser otras que las ya autorizadas para las obras e instalaciones que se realizan por contrata, y éstas serán, por tanto, las que deberán abonar los peticionarios de los servicios directos e indirectos que se presten a los puertos.

En su virtud, de conformidad con la propuesta elaborada por las Cortes Españolas,

DISPONGO:

Artículo primero.—Las facultades concedidas a la «Agrupación de Maquinaria y Material Complementario para Trabajos Marítimos», creada por Orden ministerial de Obras Públicas de siete de marzo de mil novecientos cuarenta y uno, se amplían conforme resulta del articulado de la presente Ley.

Artículo segundo.—Corresponde a la «Agrupación de Maquinaria y Material Complementario para Obras y Trabajos Marítimos»:

a) El estudio, coordinación y asesoramiento en todas las obras de dragados que se proyecten en los puertos y rias españolas, así como la preparación de los planes de conjunto de los mismos.

b) La ejecución de los dragados que se realicen directamente con el material de la actual «Agrupación de Maquinaria y Material Complementario para Trabajos Marítimos» y el de las Juntas de Obras y Comisiones administrativas que se integren en la nueva Agrupación.

c) La coordinación del trabajo de los trenes de dragado propiedad de las Juntas de Obras, así como la de todo el material de trabajo afecto a las mismas.

d) La conservación y reparación del material antes mencionado, así como la dirección y control de los trabajos indicados en diques, varaderos, talleres y demás elementos similares de que dispongan las Juntas de Obras y Comisiones Administrativas.

Artículo tercero.—La «Agrupación de Maquinaria y Material Complementario para Obras y Trabajos Marítimos» intervendrá igualmente en el estudio de las propuestas de adquisición del material de carga y descarga y transporte interior que hagan los Servicios provinciales, procurando, en cuanto sea posible, la unificación de tipos.

Artículo cuarto.—El personal, tanto técnico como administrativo y obrero, que quede afecto a la «Agrupación de Maquinaria y Material Complementario para Obras y Trabajos Marítimos» procederá de las plantillas de los Cuerpos Facultativos de Obras Públicas, de las Juntas de Obras, Comisiones Administrativas y de la actual «Agrupación de Maquinaria y Material Complementario para Trabajos Marítimos», sin que la nueva organización y estructura de la Agrupación suponga aumento de personal.

Artículo quinto.—Los peticionarios de prestaciones de servicios directos o indirectos de las Juntas, así como los contratistas de las operaciones de carga y descarga, abonarán las mismas tasas que rijan en los puertos para los contratistas que realicen obras para las Juntas de Obras o Comisiones Administrativas de Puertos, tasa que será la misma aplicable a las obras y servicios realizados directamente por la «Agrupación de Maquinaria y Material Complementario para Obras y Trabajos Marítimos». El importe de las mismas se distribuirá en la forma que determine la Junta Reguladora del Fondo de Tasas, Exacciones y Cánones del Ministerio de Obras Públicas.

Artículo sexto.—Las obras, trabajos, armamento y demás gastos a cargo de la «Agrupación de Maquinaria y Material Complementario para Obras y Trabajos Marítimos» podrán financiarse:

- a) Con fondos propios de las Juntas de Obras y Comisiones Administrativas procedentes de ingresos por todos conceptos.
- b) Con cargo a las partidas correspondientes que figuren en los Presupuestos del Estado.
- c) Con subvenciones del Estado.
- d) Con fondos del Presupuesto Nacional, estado letra C.
- e) Con fondos propios de la nueva Agrupación procedentes de ingresos por servicios prestados.

Artículo séptimo.—El nuevo Organismo quedará adscrito a la Comisión Administrativa de Puertos a cargo directo del Estado, que se denominará en lo sucesivo «Comisión Administrativa de Obras y Servicios de Puertos a cargo directo del Estado».

Artículo octavo.—El Ministro de Obras Públicas queda autorizado para dictar las disposiciones complementarias que sean precisas para el cumplimiento de lo dispuesto en la presente Ley, así como para la redacción del Reglamento de Organización y Régimen de la «Agrupación de Maquinaria y Material Complementario para Obras y Trabajos Marítimos» y para modificar el actual Reglamento de Régimen Interior de la Comisión Administrativa de Puertos a cargo directo del Estado, para adscribirle el nuevo Organismo o cualquier otro Servicio de Puertos a cargo directo del Estado.

Artículo noveno.—Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a lo establecido en la presente Ley.

Dada en el Palacio de El Pardo a veintiséis de diciembre de mil novecientos cincuenta y ocho.

FRANCISCO FRANCO

*LEY de 26 de diciembre de 1958 sobre creación en la Dirección General de Seguridad de la Junta para clasificación y venta del material inútil de las Fuerzas de Policía Armada y de Tráfico.*

Parte del material en poder de las Fuerzas de Policía Armada y de Tráfico ha quedado anticuado o inútil para el servicio y, como consecuencia, no está en condiciones de ser empleado con la eficacia y seguridad debidas, siendo, por tanto, muy conveniente llegar en lo posible a su unificación, adquiriendo aquel otro mo-