

Categorías laborales	Sueldo o jornal	Plus complementario	Total	Período retribuido	Tarifa cotización
Cocinero de segunda	5.670	2.630	8.300	Mes	8
Cocinero de tercera	5.530	2.420	8.000	Mes	9
D) Servicio de Mantenimiento					
Jefe de taller	7.500	3.600	11.100	Mes	3
Oficial de primera	6.500	3.600	10.100	Mes	4
Oficial de segunda	6.400	3.200	9.600	Mes	4
Mecánico de primera	6.300	3.200	9.500	Mes	4
Mecánico de segunda	6.120	2.980	9.100	Mes	5
E) Servicio de Comunicaciones					
Operador Mayor	7.500	3.600	11.100	Mes	3
Operador de primera	6.400	3.200	9.600	Mes	4
Operador de segunda	6.120	2.980	9.100	Mes	5
Auxiliar	5.580	1.720	7.300	Mes	7
Telefonista	5.580	2.420	8.000	Mes	6
F) Servicio de Meteorología					
Observador de primera	6.500	3.600	10.100	Mes	4
Observador de segunda	6.400	3.200	9.600	Mes	4
Observador de tercera	6.120	2.980	9.100	Mes	5
G) Servicio Marítimo					
Capitán de barco	10.380	5.220	15.600	Mes	1
Piloto con mando	8.500	4.600	13.300	Mes	2
Oficial	8.500	4.800	13.300	Mes	2
Maquinista primero	8.610	5.190	13.800	Mes	2
Maquinista segundo	8.400	3.600	12.000	Mes	2
Maquinista tercero y cuarto	8.200	3.300	11.500	Mes	2
Radioelectrafista	8.400	3.600	12.000	Mes	2
Patrón de cabotaje de primera	6.120	3.580	9.700	Mes	5
Patrón de cabotaje de segunda	5.950	3.550	9.500	Mes	5
Mecánico naval de primera	5.950	3.350	9.300	Mes	5
Mecánico naval de segunda	5.760	3.340	9.100	Mes	5
Marinero	186	50	236	Día	10
Buzo	200	110	310	Día	8

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

PROTOCOLO que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, hecho en La Haya el 23 de septiembre de 1955.

LOS GOBIERNOS FIRMANTES

CONSIDERANDO que es deseable modificar el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, HAN CONVENIDO lo siguiente:

CAPITULO PRIMERO

Modificaciones al Convenio

ARTICULO I

En el artículo 1 del Convenio—

(a) se suprime el párrafo 2 y se sustituye por la siguiente disposición: —

«2. A los fines del presente Convenio, la expresión *transporte internacional* significa todo transporte, en el que, de acuerdo con lo estipulado por las partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o transbordo, están situados, bien en el territorio de dos Altas Partes Contratantes, bien en el territorio de una sola Alta

Parte Contratante si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado, aunque éste no sea una Alta Parte Contratante. El transporte entre dos puntos dentro del territorio de una sola Alta Parte Contratante, sin una escala convenida en el territorio de otro Estado, no se considerará transporte internacional a los fines del presente Convenio.»

(b) se suprime el párrafo 3 y se sustituye por la siguiente disposición: —

«3. El transporte que haya de efectuarse por varios transportistas aéreos sucesivamente constituirá, a los fines del presente Convenio, un solo transporte cuando haya sido considerado por las partes como una sola operación, tanto si ha sido objeto de un solo contrato como de una serie de contratos, y no perderá su carácter internacional por el hecho de que un solo contrato o una serie de contratos deban ejecutarse íntegramente en el territorio del mismo Estado.»

ARTICULO II

En el artículo 2 del Convenio—

se suprime el párrafo 2 y se sustituye por la siguiente disposición: —

«2. El presente Convenio no se aplicará al transporte de correo y paquetes postales.»

ARTICULO III

En el artículo 3 del Convenio—

(a) se suprime el párrafo 1 y se sustituye por la siguiente disposición: —

«1. En el transporte de pasajeros deberá expedirse un billete de pasaje, que contenga:

(a) la indicación de los puntos de partida y destino;
(b) si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de esas escalas;

(c) un aviso indicando que, si los pasajeros realizan un viaje cuyo punto final de destino o una escala, se encuentra en un país que no sea el de partida, el transporte podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista por muerte o lesiones, así como por pérdida o averías del equipaje.»

(b) se suprime el párrafo 2 y se sustituye por la siguiente disposición:—

«2. El billete de pasaje hace fe, salvo prueba en contrario, de la celebración y de las condiciones del contrato de transporte. La ausencia, irregularidad o pérdida del billete no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que quedará sujeta a las reglas del presente Convenio. Sin embargo, si, con el consentimiento del transportista, el pasajero se embarca sin que se haya expedido el billete de pasaje, o si este billete no comprende el aviso exigido por el párrafo 1 (c), el transportista no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del artículo 22.»

ARTÍCULO IV

En el artículo 4 del Convenio—

(a) se suprimen los párrafos 1, 2 y 3 y se sustituyen por la siguiente disposición:—

«1. En el transporte de equipaje facturado, deberá expedirse un talón de equipaje que, si no está combinado con un billete de pasaje que cumpla con los requisitos del artículo 3, párrafo 1 (c), o incorporado al mismo, deberá contener:

(a) la indicación de los puntos de partida y destino;
(b) si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, y se ha previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de esas escalas;

(c) un aviso indicando que, si el transporte cuyo punto final de destino o una escala, se encuentra en un país que no sea el de partida, podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista por pérdida o averías del equipaje.»

(b) se suprime el párrafo 4 y se sustituye por la siguiente disposición:—

«2. El talón de equipaje hace fe, salvo prueba en contrario, de haberse facturado el equipaje y de las condiciones del contrato de transporte. La ausencia, irregularidad o pérdida del talón no afecta a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que quedará sujeta a las reglas del presente Convenio. Sin embargo, si el transportista recibe bajo custodia el equipaje sin que se haya expedido un talón de equipaje, o si éste, en el caso de que no esté combinado con un billete de equipaje que cumpla con los requisitos del artículo 3, párrafo 1 (c), o incorporado al mismo, no comprende el aviso exigido por el párrafo 1 (c), no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del artículo 22, párrafo 2.»

ARTÍCULO V

En el artículo 6 del Convenio—

se suprime el párrafo 3 y se sustituye por la siguiente disposición:—

«3. El transportista pondrá su firma antes del embarque de la mercancía a bordo de la aeronave.»

ARTÍCULO VI

Se suprime el artículo 8 del Convenio y se sustituye por la siguiente disposición:—

«La carta de porte aéreo deberá contener:

(a) la indicación de los puntos de partida y destino;
(b) si los puntos de partida y destino están situados en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, y se ha pre-

visto una o más escalas en el territorio de otro Estado, deberá indicarse una de esas escalas;

(c) un aviso indicando a los expedidores que, si el transporte cuyo punto final de destino, o una escala, se encuentra en un país que no sea el de partida, podrá ser regulado por el Convenio de Varsovia, el cual, en la mayoría de los casos, limita la responsabilidad del transportista por pérdida o averías de las mercancías.»

ARTÍCULO VII

Se suprime el artículo 9 del Convenio y se sustituye por la siguiente disposición:—

«Si, con el consentimiento del transportista, se embarcan mercancías sin que se haya expedido una carta de porte aéreo, o si ésta no contiene el aviso prescrito en el párrafo (c) del artículo 8, el transportista no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones del párrafo 2 del artículo 22.»

ARTÍCULO VIII

En el artículo 10 del Convenio—

se suprime el párrafo 2 y se sustituye por la siguiente disposición:—

«2. Deberá indemnizar al transportista o a cualquier persona, con respecto de la cual éste sea responsable, por cualquier daño que sea consecuencia de sus indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas.»

ARTÍCULO IX

Se añade el siguiente párrafo al artículo 15 del Convenio:—

«3. Nada en el presente Convenio impedirá la expedición de una carta de porte aéreo negociable.»

ARTÍCULO X

En el artículo 20 del Convenio se suprime el párrafo 2.

ARTÍCULO XI

Se suprime el artículo 22 del Convenio y se sustituye por las siguientes disposiciones:—

«Artículo 22

1. En el transporte de personas, la responsabilidad del transportista con respecto a cada pasajero se limitará a la suma de doscientos cincuenta mil francos. En el caso de que, con arreglo a la ley del tribunal que conozca del asunto, la indemnización puede ser fijada en forma de renta, el capital de la renta no podrá sobrepasar este límite. Sin embargo, por convenio especial con el transportista, el pasajero podrá fijar un límite de responsabilidad más elevado.

2. (a) En el transporte de equipaje facturado y de mercancías la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de doscientos cincuenta francos por kilogramo, salvo declaración especial de valor hecha por el expedidor en el momento de la entrega de bulto al transportista y mediante el pago de una tasa suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar hasta el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que éste es superior al valor real en el momento de la entrega.

(b) En caso de pérdida, averías o retraso de una parte del equipaje facturado o de las mercancías o de cualquier objeto en ellos contenido, solamente se tendrá en cuenta el peso total del bulto afectado para determinar el límite de responsabilidad del transportista. Sin embargo, cuando la pérdida, avería o retraso de una parte del equipaje facturado, de las mercancías o de un objeto en ellos contenido, afecte al valor de otros bultos comprendidos en el mismo talón de equipaje o carta de porte aéreo, se tendrá en cuenta el peso total de tales bultos para determinar el límite de responsabilidad.

3. En lo que concierne a los objetos, cuya custodia conserve el pasajero, la responsabilidad del transportista se limitará a cinco mil francos por pasajero.

4. Los límites establecidos en el presente artículo no tendrán por efecto el restar al tribunal la facultad de acordar además, conforme a su propia ley, una suma que corresponda a todo o parte de las cosas y otros gastos del litigio en que haya incurrido el demandante. La disposición anterior no regirá cuando el importe de la indemnización acordada, con

exclusión de las costas y otros gastos del litigio, no exceda de la suma que el transportista haya ofrecido por escrito al demandante, dentro de un periodo de seis meses, a contar del hecho que causó los daños, o antes de comenzar el juicio, si la segunda fecha es posterior.

5. Las sumas en francos mencionadas en este artículo se considerarán que se refieren a una unidad de moneda consistente en sesenta y cinco miligramos y medio de oro con ley de novecientas milésimas. Podrán ser convertidas en moneda nacional en números redondos. Esta conversión, a moneda nacional distinta de la moneda de oro, se efectuará, si hay procedimiento judicial, con sujeción al valor oro de dicha moneda nacional en la fecha de la sentencia.»

ARTÍCULO XII

En el artículo 23 del Convenio, la disposición existente aparecerá como párrafo 1 y se añadirá otro párrafo que diga: —

«2. Lo previsto en el párrafo 1 del presente artículo no se aplicará a las cláusulas referentes a pérdida o daño resultante de la naturaleza o vicio propio de las mercancías transportadas.»

ARTÍCULO XIII

En el artículo 25 del Convenio—

se suprimen los párrafos 1 y 2, quedando reemplazados por lo siguiente: —

«Los límites de responsabilidad previstos en el artículo 22 no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes, con intención de causar el daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño; sin embargo, en el caso de una acción u omisión de los dependientes, habrá que probar también que éstos actuaban en el ejercicio de sus funciones.»

ARTÍCULO XIV

Después del artículo 25 del Convenio se añade el siguiente artículo: —

«Artículo 25 A

1. Si se intenta una acción contra un dependiente del transportista, por daños a que se refiera el presente Convenio, dicho dependiente, si prueba que actuaba en el ejercicio de sus funciones, podrá ampararse en los límites de responsabilidad que pudiera invocar el transportista en virtud del artículo 22.

2. El total de la indemnización obtenible del transportista y de sus dependientes, en este caso, no excederá de dichos límites.

3. Las disposiciones anteriores del presente artículo no regirán si se prueba que el daño es resultado de una acción u omisión del dependiente, con intención de causar el daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño.»

ARTÍCULO XV

En el artículo 26 del Convenio—

se suprime el párrafo 2 y se sustituye por la siguiente disposición: —

«2. En caso de avería, el destinatario deberá presentar una protesta inmediatamente después de haber sido notada dicha avería y, a más tardar, dentro de siete días para los equipajes y de catorce días para las mercancías, a contar de la fecha de su recibo. En caso de retraso, la protesta deberá hacerse a más tardar dentro de los veintiún días, a contar del día en que el equipaje o la mercancía hayan sido puestos a disposición del destinatario.»

ARTÍCULO XVI

Se suprime el artículo 34 del Convenio y se sustituye por lo siguiente: —

«Las disposiciones de los artículos 3 a 9 inclusive, relativas a títulos de transporte, no se aplicarán en caso de transportes efectuados en circunstancias extraordinarias, fuera de toda operación normal de la explotación aérea.»

ARTÍCULO XVII

Después del artículo 40 del Convenio se añade el siguiente artículo: —

«Artículo 40 A

1. En el artículo 37, párrafo 2, y en el artículo 40, párrafo 1, la expresión Alta Parte Contratante significa Estado. En todos los demás casos, la expresión Alta Parte Contratante significa el Estado cuya ratificación o adhesión al Convenio ha entrado en vigor y cuya denuncia del mismo no ha surtido efecto.

2. A los fines del Convenio, el término territorio significa no solamente el territorio metropolitano de un Estado, sino también todos los demás territorios de cuyas relaciones exteriores sea responsable dicho Estado.»

CAPITULO II

Campo de aplicación del Convenio modificado

ARTÍCULO XVIII

El Convenio, modificado por este Protocolo, se aplicará al transporte internacional definido en el artículo 1 del Convenio si los puntos de partida y de destino mencionados en ese artículo se encuentran en los territorios de dos Partes del presente Protocolo o del territorio de una sola Parte, si hay una escala prevista en el territorio de cualquier otro Estado.

CAPITULO III

Cláusulas finales

ARTÍCULO XIX

Para las Partes de este Protocolo, el Convenio y el Protocolo se considerarán e interpretarán como un solo instrumento, el que se designará con el nombre de Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955.

ARTÍCULO XX

Hasta la fecha en que entre en vigor, de acuerdo con lo previsto en el artículo XXII, párrafo 1, el presente Protocolo permanecerá abierto a la firma por parte de todo Estado que, hasta dicha fecha, haya ratificado o se haya adherido al Convenio o que haya participado en la Conferencia en que se adoptó el presente Protocolo.

ARTÍCULO XXI

1. El presente Protocolo se someterá a ratificación de los Estados signatarios.

2. La ratificación del presente Protocolo por todo Estado que no sea parte en el Convenio tendrá el efecto de una adhesión al Convenio modificado por el presente Protocolo.

3. Los instrumentos de ratificación serán depositados ante el Gobierno de la República Popular de Polonia.

ARTÍCULO XXII

1. Tan pronto como treinta Estados signatarios hayan depositado sus instrumentos de ratificación del presente Protocolo, éste entrará en vigor entre ellos al nonagésimo día, a contar del depósito del trigésimo instrumento de ratificación. Para cada uno de los Estados que ratifiquen después de esa fecha entrará en vigor el nonagésimo día, a contar del depósito de su instrumento de ratificación.

2. Tan pronto como entre en vigor el presente Protocolo, será registrado en la Organización de las Naciones Unidas por el Gobierno de la República Popular de Polonia.

ARTÍCULO XXIII

1. Después de su entrada en vigor, el presente Protocolo quedará abierto a la adhesión de todo Estado no signatario.

2. La adhesión al presente Protocolo por un Estado que no sea parte en el Convenio implica la adhesión a dicho Convenio modificado por el presente Protocolo.

3. La adhesión se efectuará mediante el depósito de un instrumento de adhesión ante el Gobierno de la República Popular de Polonia, el cual surtirá efecto al nonagésimo día a contar de la fecha de depósito.

ARTÍCULO XXIV

1. Toda Parte en el presente Protocolo podrá denunciarlo mediante notificación dirigida al Gobierno de la República Popular de Polonia.

2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha de recepción por el Gobierno de la República Popular de Polonia de la notificación de dicha denuncia.

3. Para las Partes en el presente Protocolo, la denuncia por cualquiera de ellas del Convenio de acuerdo con el artículo 39 del mismo no podrá ser interpretada con una denuncia de dicho Convenio modificado por el presente Protocolo.

ARTÍCULO XXV

1. El presente Protocolo se aplicará a todos los territorios de cuyas relaciones exteriores sea responsable un Estado Parte en el presente Protocolo, con la excepción de los territorios respecto a los cuales se haya formulado una declaración conforme al párrafo 2 del presente artículo.

2. Todo Estado podrá declarar, en el momento del depósito de su instrumento de ratificación o adhesión, que la aceptación del presente Protocolo no comprende alguno o algunos de los territorios de cuyas relaciones exteriores sea responsable.

3. Todo Estado podrá posteriormente, por medio de una comunicación dirigida al Gobierno de la República Popular de Polonia, hacer extensiva la aplicación del presente Protocolo a cualquiera de los territorios con respecto a los cuales haya formulado una declaración de acuerdo con lo estipulado en el párrafo 2 del presente artículo. Esta notificación surtirá efecto al nonagésimo día a contar de la fecha de recepción de la misma por dicho Gobierno.

4. Todo Estado Parte en el presente Protocolo podrá denunciarlo, conforme a las disposiciones del artículo XXIV, párrafo 1, separadamente con respecto a cualquiera de los territorios de cuyas relaciones exteriores tal Estado sea responsable.

ARTÍCULO XXVI

El presente Protocolo no podrá ser objeto de reservas, pero todo Estado podrá declarar en cualquier momento, por notificación dirigida al Gobierno de la República Popular de Polonia, que el Convenio, en la forma modificada por el presente Protocolo, no se aplicará al transporte de personas, mercancías y equipaje por sus autoridades militares, en las aeronaves matriculadas en tal Estado y cuya capacidad total haya sido reservada por tales autoridades o por cuenta de las mismas.

ARTÍCULO XXVII

El Gobierno de la República Popular de Polonia notificará inmediatamente a los Gobiernos de todos los Estados signatarios del Convenio o del presente Protocolo, de todos los Estados partes en el Convenio o en el presente Protocolo, y de todos los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional o de la Organización de las Naciones Unidas, así como a la Organización de Aviación Civil Internacional:

(a) toda firma del presente Protocolo y la fecha de la misma,

(b) el depósito de todo instrumento de ratificación o adhesión de dicho Protocolo y la fecha en que se hizo,

(c) la fecha en que el presente Protocolo entre en vigor de acuerdo con el párrafo 1 del artículo XXII,

(d) toda notificación de denuncia y la fecha de su recepción,

(e) toda declaración o notificación hecha de acuerdo con el artículo XXV, y la fecha de recepción de la misma,

(f) toda notificación hecha de acuerdo con el artículo XXVI, y la fecha de recepción de la misma.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Protocolo.

Hecho en La Haya el vigésimo octavo día del mes de septiembre del año mil novecientos cincuenta y cinco, en tres textos auténticos, en español, francés e inglés. En caso de divergencias, hará fe el texto en idioma francés, en que fué redactado el Convenio.

El presente Protocolo será depositado ante el Gobierno de la República Popular de Polonia, donde, de acuerdo con el artículo XX, quedará abierto a la firma, y dicho Gobierno remitirá ejemplares certificados del mismo a los Gobiernos de

todos los Estados signatarios del Convenio o del presente Protocolo, de todos los Estados Partes en el Convenio o en el presente Protocolo, y de todos los Estados Miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional o de la Organización de las Naciones Unidas, así como a la Organización de Aviación Civil Internacional.

El Instrumento de Adhesión de España fué depositado el día 6 de diciembre de 1965 en la Embajada de Polonia en París.

El presente Protocolo entró en vigor para España el día 6 de marzo de 1968, de conformidad con lo establecido en su artículo XXIII, párrafo 3.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 25 de mayo de 1973.—El Secretario general técnico, Enrique Thomas de Carranza.

MINISTERIO DE TRABAJO

DECRETO 1045/1973, de 17 de mayo, por el que se declara de aplicación al Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores ferroviarios la Ley 24/1972, de 21 de junio, de financiación y perfeccionamiento de la acción protectora del Régimen General de la Seguridad Social.

La Ley veinticuatro/mil novecientos setenta y dos, de veintinueve de junio, de financiación y perfeccionamiento de la acción protectora del Régimen General de la Seguridad Social, en el número uno de su disposición final quinta, dispone que el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Trabajo, y éste, dentro de su competencia, podrán dictar, sin otro trámite, las disposiciones precisas para la aplicación inmediata de dicha Ley, modificando en lo necesario los preceptos reglamentarios vigentes del Régimen General, así como los relativos a los Regímenes Especiales que se remiten a éste y resulten alterados como consecuencia de lo establecido en la citada Ley.

Como quiera que el Decreto mil cuatrocientos noventa y cinco/mil novecientos sesenta y siete, de seis de julio, que establece y regula el Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores ferroviarios, se remite expresamente al Régimen General en la mayor parte de las materias relativas a cotización y acción protectora, se estima necesario aplicar, a dicho Régimen Especial, lo preceptuado en la Ley veinticuatro/mil novecientos setenta y dos y en las disposiciones de desarrollo de la misma, en las citadas materias, sin perjuicio de las peculiaridades establecidas en el citado Decreto, así como en los Decretos mil cuatrocientos noventa y seis/mil novecientos sesenta y siete, de trece de julio, y tres mil ciento noventa/mil novecientos sesenta y nueve, de dieciocho de diciembre, por los que, respectivamente, se incorporan al Régimen Especial de trabajadores ferroviarios, la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles y los trabajadores al servicio de la misma y FEVE y las Compañías Concesionarias de Ferrocarriles de Uso Público y los trabajadores al servicio de una y otras.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Trabajo y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día veintisiete de abril de mil novecientos setenta y tres,

DISPONGO:

Artículo único.—Uno. De conformidad con lo establecido en el número uno de la disposición final quinta, de la Ley veinticuatro/mil novecientos setenta y dos, de veintinueve de junio, de financiación y perfeccionamiento de la acción protectora del Régimen General de la Seguridad Social, las normas contenidas en la misma y en sus disposiciones de desarrollo, en materia de cotización, serán de aplicación al Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores ferroviarios, establecido por Decreto mil cuatrocientos noventa y cinco/mil novecientos sesenta y siete, de seis de julio.

Dos. Continuarán subsistentes las normas específicas del Régimen Especial de los trabajadores ferroviarios, contenidas en los Decretos mil cuatrocientos noventa y cinco/mil novecientos sesenta y siete, de seis de julio; mil cuatrocientos noventa y seis/mil novecientos sesenta y siete, de trece de julio, y tres mil ciento noventa/mil novecientos sesenta y nueve, de dieciocho de diciembre, salvo en materia de base reguladora de