

Acta y declara nula y sin ningún valor cualquier alegato contra el Gobierno de la República Khmer."

XIX

En nombre de la República de Vietnam

"La Delegación de la República de Vietnam en el XVII Congreso de la Unión Postal Universal rechaza todas las declaraciones o reservas formuladas por ciertos Países miembros de la Unión respecto de su representación. Las considera ilegales y, por consiguiente, nulas y sin ningún valor."

XX

En nombre de la República Popular de China

"1. La pandilla de traidores de Lon Nol es un puñado de individuos que forman la hez de la nación camboyana y no tiene ningún derecho a participar en el Congreso de la UPU. El Gobierno Real de Unidad Nacional de Camboya, bajo la dirección de Samdech Norodom Sihanouk es el único representante legal del pueblo camboyano. La firma estampada por los presuntos representantes de la pandilla de Lon Nol en las Actas definitivas de este Congreso es ilegal, nula y sin ningún valor.

2. El Acuerdo de París sobre la cuestión de Vietnam reconoció de facto que existen dos Administraciones en Vietnam del Sur. El gobierno revolucionario provisional de la República de Vietnam del Sur es el representante auténtico del pueblo sudvietnamita. En la situación actual, no es conveniente que solamente las autoridades de Saigón se hayan representaran en el Congreso de la UPU. Los representantes de las autoridades de Saigón no tienen derecho a firmar unilateralmente las Actas definitivas de este Congreso."

XXI

En nombre de Los Estados Unidos de América

"El Gobierno de los Estados Unidos reconoce que la Zona del Canal es parte del territorio de la República de Panamá, pero afirma poseer.

MINISTERIO DE HACIENDA

18331

ORDEN de 30 de julio de 1980 por la que se aprueban las nuevas tarifas aplicables al Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil de Vehículos de Motor.

Ilustrísimo señor:

El Real Decreto 1653/1980, de 4 de julio, ha modificado parcialmente el Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil de Vehículos de Motor, aprobado por Decreto 3787/1964, de 19 de noviembre, elevando las prestaciones establecidas en su artículo 23, regulando la incapacidad temporal e introduciendo la obligación de concertar este seguro para aquellos vehículos cuya conducción requiera licencia.

La inmediata efectividad de la citada reforma ha requerido la adaptación de las tarifas aprobadas por Orden ministerial de 13 de mayo de 1985 y modificadas parcialmente por Orden ministerial de 15 de noviembre de 1974, teniendo en cuenta las modificaciones introducidas en el Reglamento y la experiencia adquirida desde el 1 de junio de 1965, fecha en que comenzó a aplicarse el Seguro Obligatorio de Automóviles.

Llevado a cabo el correspondiente estudio por el Grupo de Trabajo designado por la Comisión de Tarifas del Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación, ha merecido el informe favorable de la misma y la aprobación por el Consejo Rector del citado Organismo.

En su virtud, elevado el anterior estudio para su consideración a la Dirección General de Seguros, visto el informe favorable de ésta y cumplidos los trámites exigidos por la vigente legislación en materia de precios,

Este Ministerio, en cumplimiento del acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, ha tenido a bien disponer:

Primero.—Se aprueban las adjuntas tarifas que, como anexo a la presente Orden ministerial, forman parte integrante de la misma y corresponden a la cobertura del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil, regulada por la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor, de 24 de diciembre de 1962, texto refundido aprobado por Decreto 632/1966, de 21 de marzo, y Re-

de acuerdo con el tratado de 1903 con Panamá y de la constitución de la UPU, todos los poderes jurídicos necesarios para explotar el servicio postal en la Zona del Canal. Los Estados Unidos de América señalan que la cuestión del servicio postal en la Zona del Canal es una de las comprendidas en las negociaciones que actualmente se están realizando entre Panamá y los Estados Unidos con respecto al tratado".

giamento aprobado por Decreto 3787/1964, de 19 de noviembre, modificado por Decreto 1199/1965, de 6 de mayo, y Real Decreto 1653/1980, de 4 de julio.

Segundo.—1. La prima base establecida en las expresadas tarifas es máxima y comprende la prima de riesgo base y el cúmulo admisible para recargos de gestión del 22 por 100 sobre la prima base.

2. Sobre la prima base sólo podrán aplicarse los recargos o reducciones que correspondan al uso del vehículo o circunstancias del conductor habitual, según la tarifa que se apruebe, formándose de esta manera la prima comercial.

Tercero.—1. Las primas de riesgo base contenidas en las tarifas que se aprueban serán de aplicación obligatoria para todas las Entidades aseguradoras, las cuales, al someter a la Dirección General de Seguros, en trámite ordinario de aprobación, las bases técnicas y tarifas con que pretendan operar, explicarán discriminadamente los recargos que sobre la prima base hayan sido aplicados, que no podrán ser superiores al porcentaje establecido en el párrafo 1 del número anterior, distribuido en un 12,5 por 100 para gastos de gestión interna y un 9,5 por 100 para gastos de gestión externa.

2. Las Entidades aseguradoras detallarán en sus bases técnicas la escala de comisiones de producción a satisfacer a sus agentes, de acuerdo con su propia política de selección de riesgos, teniendo en cuenta que para cada ejercicio, el conjunto de gastos de gestión externa de este ramo no podrá superar el 9,5 por 100 de las primas comerciales emitidas en el mismo.

Cuarto.—1. La participación a que se refiere el apartado d) del artículo 6.º del Decreto-ley 12/1964, creando el Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación, se mantiene provisionalmente en el 3 por 100 de la prima comercial máxima para cada riesgo asegurado.

2. Sobre la prima comercial sólo podrán girar los tributos legalmente repercutibles y el recargo a que se refiere el párrafo anterior.

3. El recargo citado en el párrafo 1 de este número girará igualmente sobre la prorrata de primas a que dé lugar la entrada en vigor de las tarifas que se aprueban.

Quinto.—A los efectos a que pueda haber lugar, la prima final de riesgo se obtendrá deduciendo de la prima comercial el porcentaje de la misma que se haya aplicado por la respectiva Entidad a recargos de gestión.

Sexto.—Por el Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación se procederá a la catalogación de los vehículos de primera categoría, de acuerdo con los criterios contenidos en las tarifas que se aprueban.

Séptimo.—Se autoriza a la Dirección General de Seguros para dictar las normas de aplicación e interpretación de la presente Orden ministerial, que entrará en vigor el mismo día que el Real Decreto 1653/1980, de 4 de julio.

Octavo.—Quedan derogadas las Ordenes ministeriales de 13 de mayo de 1965 por la que se aprueban las tarifas del Seguro Obligatorio de Automóviles, de 30 de septiembre de 1972 por la que se modifica parcialmente la anterior, y de 15 de noviembre de 1974 sobre tarifas y coberturas del Seguro Obligatorio de Automóviles, así como el artículo 7 de la Orden ministerial de 13 de mayo de 1965 por la que se estructura el ramo del Seguro Obligatorio de Automóviles.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.
Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 30 de julio de 1980.

GARCIA ANOVEROS

Hmo. Sr. Director general de Seguros.

ANEXO QUE SE CITA

CAPITULO PRIMERO

Reglas generales

1. INTRODUCCION

Estas tarifas son de aplicación al Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil, regulado por la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor, de 24 de diciembre de 1982, texto refundido aprobado por Decreto 832/1988, de 21 de marzo, y Reglamento aprobado por Decreto 3787/1984, de 19 de noviembre, modificado por Decreto 1199/1985, de 6 de mayo, y Real Decreto 1653/1980, de 4 de julio.

2. CLASIFICACION DE LOS VEHICULOS

La tarifa se estructura clasificando los vehículos automóviles en tres grandes categorías, según su tipo.

Primera categoría

Vehículos de turismo y vehículos comerciales de cuatro o más ruedas, siempre que su peso total, incluida la carga útil, sea igual o inferior a 3.500 kilogramos.

Se incluyen en esta categoría los automóviles de alquiler, estén o no equipados de taxímetro; las camionetas de reparto, los vehículos de alquiler sin conductor, las ambulancias y furgones funerarios, los coches antiguos utilizados únicamente en ocasión de desfiles y de exhibiciones y similares, siempre que los vehículos acabados de mencionar estén contenidos dentro del límite de peso señalado para esta categoría.

Segunda categoría

Camiones y vehículos industriales cuyo peso total, incluyendo la carga útil, sea superior a 3.500 kilogramos.

Esta categoría comprende asimismo, cualquiera que sea su peso, los vehículos de transporte público de viajeros y todos aquellos vehículos que, sin pertenecer propiamente a dicha categoría, requieran permiso de conducción de primera especial.

Las autogrúas, los autoarugas, las esponsoradoras, las hormigoneras, los vehículos destinados en general a remover tierras y a la descarga de camiones y similares.

Los vehículos y tractores forestales que, sin realizar transporte sobre las vías de circulación pública, circulan por ellas ocasionalmente.

Los vehículos destinados a la recogida de basuras, a riego, a la limpieza de calles, las máquinas asfaltadoras y cualesquiera otros vehículos similares que generalmente son utilizados para servicio de las colectividades públicas.

Los tractores, camiones, caravanas, remolques pertenecientes a Empresas de atracciones ambulantes que ejercen su industria en fiestas mayores, ferias y similares.

Los tractores agrícolas, las máquinas agrícolas automotrices, las maquinarias de trabajos públicos cualesquiera que sean sus características especiales.

Tercera categoría

Vehículos diversos de dos o tres ruedas.

En esta categoría se incluyen, por tanto, los "scooters", los triciclos de reparto, los motocarros, las motocicletas, ciclomotores y similares.

3. TARIFICACION DE LOS RIESGOS

La tarificación de los riesgos se ha estructurado con una tarifa base, modificada, en su caso, según el uso a que se destina el vehículo y edad y antigüedad del carné de conducir del conductor habitual.

1. Prima base:

a) Esta tarifa modela la prima base teniendo en cuenta la potencia, características y tipo del vehículo, clasificándolos en las categorías: Primera, segunda y tercera.

a.1) Para los vehículos de primera categoría se han establecido los siguientes grupos de tarificación, teniendo en cuenta la potencia en CV DIN de los vehículos:

CV DIN	Grupo de tarificación
Hasta 28	1
De 29 a 33	2
De 34 a 42	3
De 43 a 53	4
De 54 a 75	5
De 76 a 118	6
De 119 a 215	7
De 216 en adelante	8

Esta clasificación general se refiere a los vehículos de fabricación estándar y sin remolque, pues para vehículos reformados en las características determinantes de la tarifa, con remolque o con motor diesel, se aumentará en una unidad el grupo de tarificación, o se aplicará el recargo del 15 por 100 sobre la prima base si corresponde al grupo 8.

De acuerdo con los criterios anteriores, y teniendo en cuenta las características técnicas y de siniestralidad de los vehículos de esta categoría, por el Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación, se procederá a su catalogación.

a.2) Para vehículos de la segunda categoría se ha utilizado como criterio el tipo de vehículo, peso y carga máxima o número de personas transportadas.

a.3) En cuanto a los vehículos de tercera categoría también se han tenido en cuenta la potencia y las características de los vehículos.

b) Uso a que se destina el vehículo.

Se establece un sistema de recargos y reducciones, según el uso a que se destina el vehículo (anexo 1).

Se establecen unos recargos o reducciones para los vehículos de la primera, segunda y tercera categorías y, además, unos recargos comunes a los vehículos de primera y segunda categorías.

c) Circunstancias del conductor.

Se establece, asimismo, un sistema de recargos en base a la edad y antigüedad del carnet de conducir del conductor habitual, aplicable a los vehículos de primera y tercera categorías.

2. Prima comercial.

Se entiende por tal, la prima aplicable por cada Entidad a sus contratos, su importe se obtendrá aplicando a la prima base que tenga autorizada la Entidad, los coeficientes de corrección por uso del vehículo y, por circunstancias del conductor habitual.

Sobre esta prima comercial sólo podrán girar los impuestos repercutibles y el recargo para el Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación.

4. SEGUROS INTERMITENTES

Las presentes tarifas no son de aplicación a los seguros con garantías válidas para uno o varios días por semana, indicados en la póliza o que sea preciso declarar previamente, ni a las garantías denominadas fin de semana.

5. SEGUROS DE TEMPORADA

Para seguros contratados por periodos inferiores a un año, la prima base fraccionaria se obtiene del siguiente baremo:

	Porcentaje de la prima base anual
Hasta quince días	10
De dieciséis a treinta días	20
Más de un mes a dos meses	30
Más de dos meses a tres meses	40
Más de tres meses a cuatro meses	50
Más de cuatro meses a cinco meses	60
Más de cinco meses a siete meses	70
Más de siete meses a nueve meses	80
Más de nueve meses	100

6. PLACAS DE PRUEBA Y TRANSPORTE

Se prevé el seguro de vehículos que circulen amparados con placa de prueba o transporte para los constructores y vendedores de automóviles legalmente autorizados, mediante la extensión de certificados referidos a dichas placas, con independencia del vehículo a que se apliquen. En dicho certificado constará el número de placa.

Para estas modalidades de seguro no se tendrán en cuenta las correcciones por uso, ni las circunstancias del conductor (anexo 1).

7. SEGUROS DE FRONTERA

Para aquellos vehículos matriculados en el extranjero que entren en España por cualquier frontera y no vengan amparados por la Carta Verde, se establece la siguiente tarifa simplificada:

Días	Categoría primera	Categoría segunda	Categoría tercera
2	138	642	69
8	346	1.607	173
15	480	2.144	229
30	691	2.679	346

Esta tarifa se refiere a las primas comerciales, no estando incluidos el recargo para el Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación ni los impuestos repercutibles.

2. CLASULAS PENALES

El límite máximo a que alcanzará la penalidad a que se refiere el artículo 28.4 del Reglamento del Seguro Obligatorio del Automóvil, será de cinco veces la parte de prima dejada de percibir.

En cuanto a la penalidad a que se refiere el artículo 28.2 del citado Reglamento, tendrá como límite máximo, diez mil pesetas.

CAPITULO II

Vehículos de primera categoría

1. DEFINICION

Vehículos de turismo y vehículos comerciales de cuatro o más ruedas, siempre que su peso total, incluida la carga útil, sea igual o inferior a 3.500 kilogramos.

2. PRIMA BASE

Es la que aparece en la tabla. Para cada uno de los grupos se tiene la prima anual máxima, correspondiente a las garantías del seguro obligatorio:

Grupo de tarificación	Prima base
1	1.615
2	1.947
3	2.341
4	2.798
5	3.380
6	4.032
7	4.821
8	5.542

3. PRIMA COMERCIAL

Es la prima aplicable por cada Entidad a sus contratos.

Se obtiene aplicando a la prima base que tenga autorizada la Entidad, los coeficientes de corrección que correspondan por uso a que se destina el vehículo y edad y antigüedad del carné de conducir del conductor habitual (anexo I). Su límite máximo se obtiene aplicando dichos coeficientes a las primas base de la tabla anterior.

CAPITULO III

Vehículos de segunda categoría

1. DEFINICION

Están comprendidos en esta categoría todos los camiones y vehículos industriales cuyo peso total, incluyendo la carga útil, sea superior a 3.500 kilogramos.

2. PRIMA BASE

Es la que aparece en la tabla que se consigna a continuación. Comprende (excepto para tractores agrícolas), una prima general máxima por vehículo transportador y una sobreprima, también máxima, por tonelada de peso total o número de viajeros, si se trata de autocares y ómnibus.

2.1. Dentro de esta categoría se consideran los siguientes grupos:

a) Camiones: En este grupo se comprenden:

Camiones, automóviles dotados de grúas, tractores de camiones articulados, coches taller, vehículos de limpieza pública, riego y recogida de basura, camiones electrógenos y de bomberos (vehículos de servicio).

b) Vehículos industriales: En este grupo se comprenden:

Autogrúas, apisonadoras, hormigoneras, vehículos destinados en general a remover la tierra y a la carga y descarga de camiones, tractores industriales, máquinas asfálticas y cualesquiera otros vehículos similares.

c) Tractores y máquinas automotrices agrícolas, vehículos y tractores forestales.

d) Autocares, ómnibus, trolebuses y tranvías.

El uso de remolque o semirremolque pagará una sobreprima, según el peso total (excepto tractores agrícolas).

Para los enganches que admitan más de un remolque o semirremolque, así como para los demás casos no contemplados en la tarifa, las Entidades aseguradoras consultarán al Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación.

2.2. A efectos de la aplicación de sobreprima por tonelada se entiende por "peso total":

— Para camiones: Peso muerto + carga útil del camión.

— Tractor sin remolque: Peso muerto del tractor.

— Remolque o semirremolque: Peso muerto + carga útil del remolque o semirremolque.

Para el cálculo de la sobreprima en los autocares y ómnibus, se tomará como base el 75 por 100 del número de plazas ocupables del vehículo (excluido el conductor).

2.3. Prima base:

Pesetas

a) Camiones:

Prima general ... 3.918
Sobreprima por tonelada o fracción de tonelada de peso total ... 165

b) Vehículos industriales:

Prima general ... 915
Sobreprima por tonelada o fracción de tonelada de peso total ... 38

c) Tractores y máquinas agrícolas, incluido remolque, vehículos y tractores forestales:

Hasta 4,25 toneladas ... 415
Mas de 4,25 toneladas ... 474
Motocultores ... 210

d) Autocares y ómnibus, trolebuses y tranvías:

— Transporte público:

Prima general ... 6.060
Sobreprima anual por viajero ... 100

— Servicio público de viajeros en línea regular:

Prima general ... 16.715
Sobreprima anual por viajero ... 303

— Servicio público o de alquiler no incluido en el apartado anterior:

Prima general ... 8.282
Sobreprima anual por viajero ... 149

— Trolebuses y tranvías:

Prima general ... 10.323
Sobreprima anual por viajero ... 186

e) Remolques y semirremolques:

Sobreprima por tonelada o fracción de tonelada de peso total ... 165

f) Los vehículos destinados al transporte de mercancías que además sean dedicados al transporte de personas con arreglo al correspondiente permiso para ello, deberán aplicar, independientemente de la prima y sobreprima según el peso, la sobreprima anual por viajero que determina el apartado d) de este capítulo, computándose, a efectos de esta sobreprima, el 75 por 100 de las plazas ocupables del vehículo, hecha exclusión del conductor y ayudante, en su caso.

3. PRIMA COMERCIAL

La prima comercial se obtiene aplicando a la prima base correspondiente, los coeficientes de corrección por uso del vehículo (anexo I).

CAPITULO IV

Vehículos de tercera categoría

1. DEFINICION

Están comprendidos en esta categoría cualesquiera vehículos de dos o tres ruedas, para cuya conducción se requiera permiso o licencia.

2. PRIMA BASE

Las primas base son las que aparecen en la siguiente tabla:

	Pesetas
Hasta 75 centímetros cúbicos	571
Más de 75 a 150 centímetros cúbicos	748
Más de 150 a 350 centímetros cúbicos	1.062
Más de 350 centímetros cúbicos	3.005
Bicicletas con motor	392
Ciclomotores	598

3. PRIMA COMERCIAL

La prima comercial se obtiene aplicando a la prima base los coeficientes de corrección por uso del vehículo y circunstancias del conductor habitual (anexo 1).

ANEXO 1

A) Recargos o reducciones por uso de los vehículos

	Recargos Porcentaje	Reducciones Porcentaje
a) Vehículos de primera categoría:		
Vehículos de alquiler con taxímetro:		
— Conducidos exclusivamente por el propietario	21	—
— Conducidos por empleados	56	—
— Vehículos de alquiler sin taxímetro	61	—
— Vehículos de alquiler sin conductor	144	—
— Coches antiguos utilizados para desfiles	—	80
— Microbuses de transporte público hasta nueve plazas	41	—
— Vehículos comerciales hasta 3.500 kilos	—	20
b) Vehículos de segunda categoría:		
Tractores dedicados fundamentalmente a transporte para terceros	40	—
Bomberos (vehículos de servicios)	—	50
Tractores, camiones, caravanas y remolques pertenecientes a Empresas de atracciones ambulantes que ejercen su industria en fiestas mayores y ferias	—	50
c) Comunes a vehículos de primera y segunda categoría:		
Transporte de frutas y hortalizas en un radio superior a 300 kilómetros	20	—
Transporte de líquidos de cualquier naturaleza embotellados	15	—

	Recargos Porcentaje	Reducciones Porcentaje
Transporte de pescado:		
— Zona de 150 a 300 kilómetros	25	—
— Zona larga (radio mayor a 300 kilómetros)	40	—
Transportes públicos de mercancías:		
— Zonas reducidas (menor de 150 kilómetros y transportes urbanos)	30	—
— Zona amplia (todo el territorio nacional)	60	—
Transporte de materias inflamables o peligrosas:		
Vehículos cisternas:		
a) Dedicados al transporte de carburantes, esencias minerales y otros líquidos inflamables	40	—
b) Dedicados al transporte de aceites minerales no inflamables y/o aceites vegetales	10	—
c) Dedicados al transporte de sosa, ácidos y demás sustancias peligrosas o corrosivas, pero no inflamables	25	—
Vehículos no cisternas dedicados al transporte de materias inflamables, combustibles líquidos o gaseosos y también vehículos equipados con gasesígenos	25	—
Todos estos vehículos no cisternas equipados con dos extintores	20	—
Automóviles con grúa	25	—
d) Vehículos de tercera categoría:		
Transporte de líquidos de cualquier naturaleza embotellados	15	—
Uso de sidecar	20	—
Triciclos y motocarros dedicados al transporte propio	25	—
Triciclos y motocarros dedicados al transporte de terceros	40	—
Motocicletas de alquiler	50	—

B) Recargos por circunstancias del conductor habitual comunes a vehículos de primera y tercera categorías

	Recargos Porcentaje
Menor de 27 años y antigüedad del carnet inferior a dos años	40
Una de las dos circunstancias	20

II. Autoridades y personal

NOMBRAMIENTOS, SITUACIONES E INCIDENCIAS

MINISTERIO DE JUSTICIA

18332

RESOLUCION de 21 de julio de 1980, de la Dirección General de Justicia, por la que se resuelve concurso de traslado entre Secretarios de la Administración de Justicia de la Rama de Juzgados de Primera Instancia e Instrucción.

Visto el expediente instruido para la provisión en concurso de traslado de las plazas vacantes de Secretario de la Administración de Justicia, Rama de Juzgados, anunciadas por Resolución de 6 de junio de 1980, y publicadas en el «Boletín Oficial del Estado» el siguiente día 30,

Esta Dirección General, de conformidad con lo dispuesto en el

artículo 16 del Reglamento Orgánico del Secretariado de la Administración de Justicia, de 2 de mayo de 1968, ha resuelto nombrar a los Secretarios que a continuación se relacionan, para desempeñar las plazas que se indican, por ser los concurrentes que, reuniendo las condiciones legales, ostentan derecho preferente para ellas.

Y se declaran desiertas, por falta de solicitantes, las Secretarías de los Juzgados de Primera Instancia e Instrucción de Calahorra, Torrelavega, Vitoria número 2, La Laguna número 1 y el de Instrucción número 2 de Pamplona.

Lo digo a V. S. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. S. muchos años.

Madrid, 21 de julio de 1980.—El Director general, Miguel Pastor López.

Sr. Jefe del Servicio del Personal de los Cuerpos de Función Asistencial a la Administración de Justicia.