

Ensayo de resiliencia para determinar la temperatura de transición del acero utilizado, es decir, la temperatura a la que el acero pasa de fractura dúctil a frágil.

La temperatura de transición será:

- De -30 °C o más baja, para acero bonificado.
- De -20 °C o más baja, para aceros normalizados y revenidos.

Ensayo de dureza.

5.º Botellas de aluminio, sobre un lote de seis botellas, elegidas por el Inspector, de un lote de 20 presentadas por modelo.

Los mismos ensayos indicados para las botellas de acero sin soldadura, con excepción del ensayo para determinar la temperatura de transición del acero utilizado, que no se realizará en estas botellas.

No podrá haber en fabricación una variación de los valores nominales previstos en más de 5 °C para la temperatura de puesta en solución y de más de 2,5 °C para la temperatura de revenido.

Cuando se realicen los ensayos de tracción en las botellas del lote presentado, se tomarán cuatro probetas de la parte cilíndrica de la botella, debiendo obtener como valores medios, al menos, los mínimos garantizados.

Las pruebas de resiliencia que se indican en todos estos ensayos, sólo serán exigidas cuando pueda obtenerse una probeta de más de 3 mm de espesor.

2.1.2 El Centro Directivo del Ministerio de Industria y Energía competente en materia de Seguridad Industrial, podrá aceptar, excepcionalmente, en caso de botellas o botellones, en los que concurren características especiales, y siempre que se trate de lotes que no superen las 20 unidades, que los certificados y protocolos de ensayos necesarios para el registro de tipo, sean emitidos por entidades de control extranjeras de reconocido prestigio, previa la correspondiente justificación.

No obstante lo indicado en el párrafo anterior, cuando se trate de aparatos fabricados en algún Estado miembro de la CEE, los certificados y protocolos de ensayos a que se refieren los anteriores apartados, podrán ser emitidos por una Entidad de control o Laboratorio de prestigio, oficialmente reconocidos en dicho Estado miembro de la CEE, siempre que ofrezcan garantías técnicas profesionales y de independencia, equivalentes a las exigidas por la legislación española para las Entidades colaboradoras y Laboratorios acreditados a los que se refiere este Reglamento.

Segundo.-El punto 2.2 del anexo 1 de la citada Orden quedará redactado en la forma siguiente:

2.2 Conformidad de la producción.

Las botellas y botellones incluidos en esta ITC habrán de someterse a un seguimiento de la producción, que se llevará a efecto de acuerdo con lo establecido en el capítulo 6.º del Real Decreto 2584/1981, de 18 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de las Actuaciones del Ministerio de Industria y Energía en el campo de la normalización y homologación.

La periodicidad con la cual se realizará este seguimiento será de un año, y los ensayos a realizar serán los de recepción previstos en las normas incluidas en esta ITC.

Tercero.-El punto 7, 1, del anexo 1 de la citada Orden quedará redactado como se indica a continuación:

«7.1 Inspecciones y pruebas en fábrica constructora. Todas las botellas y botellones, incluidos en esta ITC, habrán de someterse en fábrica constructora a los ensayos de recepción, en función del tipo de botella o botellón de que se trate, indicados en las normas que figuran en el anexo 2 de esta ITC, incluyéndose la prueba hidráulica para todas las botellas y botellones.

Estas pruebas se llevarán a efecto por el fabricante del recipiente, bajo la supervisión del Organismo competente de la Administración Pública de la provincia en que radique la fábrica constructora o de la provincia del domicilio social del importador, si se trata de botellas importadas. Dicho Organismo competente podrá exigir, si lo considera oportuno, que los interesados presenten documento en el que se acredite la citada supervisión, efectuada por una entidad colaboradora.

Si el resultado de estos ensayos es positivo, se grabará en la ojiva el sello del responsable que ha supervisado los mismos, así como la contraseña de tipo que corresponda. Si el resultado es negativo, no podrá grabarse dicho sello y la botella o botellón de que se trate no podrá comercializarse, ni importarse, si se trata de recipientes fabricados fuera de España.

En el caso de botellas o botellones de especiales características que vayan a importarse, y si se trata de lotes que no superen las 20 unidades, las inspecciones y pruebas en fábrica constructora,

podrán ser realizadas por una entidad de control del país de origen, si así lo admite el Centro Directivo competente en Seguridad Industrial del Ministerio de Industria y Energía, previa justificación ante el mismo.»

No obstante lo dispuesto en los párrafos anteriores, los ensayos realizados por el fabricante en una fábrica situada en otro Estado miembro de la CEE, podrán ser controlados por un Organismo oficialmente reconocido en dicho Estado Miembro, siempre que ofrezcan garantías técnicas, profesionales y de independencia equivalentes a las exigidas a las Entidades españolas que realicen los mismos ensayos.

Cuarto.-Al punto 2 del anexo 1, tramitación administrativa, de la misma Orden, se agregará un nuevo punto que dirá lo siguiente:

«2.4 Si se trata de botellas procedentes de Estados miembros de la Comunidad Económica Europea, incluidas en las Directivas 84/527/CEE sobre botellas para gases, de acero sin soldadura; 84/527/CEE sobre botellas para gases, soldadas de acero no aleado, y 84/526/CEE sobre botellas para gases sin soldadura en aluminio no aleado y en aleación de aluminio; no se podrá rechazar, prohibir o restringir, por razones que conciernan a su construcción o al control de ésta en el sentido de la Directiva 76/767/CEE y de las Directivas antes indicadas, la comercialización y la puesta en servicio de una botella de tipo CEE, si se justifica haber sido sometida a la aprobación CEE de modelo y, en su caso, a la verificación CEE.»

Quinto.-La presente orden entrará en vigor a los tres meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.
Madrid, 3 de julio de 1987.

CROISSIER BATISTA

Ilma. Sra. Directora general de Innovación Industrial y Tecnología.

MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

16637 ORDEN de 10 de julio de 1987 por la que se autoriza la modificación de las tarifas en los servicios aéreos regulares de la red interior.

Ilustrísimo señor:

La Orden de 3 de julio de 1986 autorizó la última subida de las tarifas en los servicios aéreos regulares de la red interior. La variación de los costes de explotación experimentada desde esta fecha hacen necesario proceder a un reajuste tarifario.

En consecuencia, este Ministerio, previo informe de la Junta Superior de Precios y conforme a la aprobación de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, en su reunión del día 9 de julio, ha dispuesto:

Artículo 1.º Las tarifas de los servicios aéreos regulares de la red interior experimentarán un incremento medio ponderado del 5 por 100, sin que, en ningún caso, en ninguna línea, se supere un incremento del 9 por 100. Este incremento se aplicará sobre las tarifas actualmente vigentes según Orden de este Ministerio de 3 de julio de 1986.

Las nuevas tarifas tendrán el carácter de finales para los usuarios, incluyendo, en su caso, la repercusión del importe del IVA, a los tipos y en las condiciones establecidas en la legislación de dicho Impuesto.

Art. 2.º De acuerdo con lo establecido en la Ley 46/1981, de 29 de diciembre («Boletín Oficial del Estado» del 30), los españoles residentes en las islas Baleares disfrutarán de unas tarifas reducidas en los siguientes términos:

a) Para los trayectos entre el archipiélago balear y el resto del territorio nacional la bonificación en las tarifas será del 25 por 100 del total del importe de las mismas.

b) Para los trayectos interinsulares, dentro del citado archipiélago, la bonificación será del 10 por 100 del total del importe de las tarifas.

Art. 3.º Para los españoles residentes en Canarias se mantienen las bonificaciones siguientes:

a) La subvención para el tráfico entre el archipiélago canario y la península, el 33 por 100, que se contempla en el Real Decreto-ley 22/1962, de 14 de junio («Boletín Oficial del Estado» del 15).

b) El descuento del 10 por 100 para el tráfico interinsular canario que se aprobó por Orden de 2 de julio de 1979 («Boletín Oficial del Estado» del 3).

Art. 4.º Quedan derogadas las disposiciones contenidas en las Ordenes sobre tarifas en los servicios de la red interior, dictadas con anterioridad, que se opongan a los aspectos regulados por esta Orden.

Art. 5.º La presente Orden entrará en vigor el día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado»; los cuadros con los precios al público, así como las condiciones de aplicación de los mismos, deberán ser aprobados previamente a su aplicación por la Dirección General de Aviación Civil.

Art. 6.º Los billetes emitidos con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de esta Orden podrán ser utilizados sin cargo adicional alguno durante su vigencia y para todos los trayectos que comprendan, siempre que el primer cupón de vuelo o el único, en su caso, se utilice antes del día 31 de julio de 1987.

Lo que comunico a V.I. para su conocimiento y efectos.
Madrid, 10 de julio de 1987.

CABALLERO ALVAREZ

Ilmo. Sr. Director general de Aviación Civil.

COMUNIDAD AUTONOMA DE LA REGION DE MURCIA

16638 LEY 3/1987, de 23 de abril, de Protección y Armonización de Usos del Mar Menor.

EL PRESIDENTE DE LA COMUNIDAD AUTONOMA DE LA REGION DE MURCIA

Sea notorio a todos los ciudadanos de la Región de Murcia que la Asamblea regional ha aprobado la Ley 3/1987, de 23 de abril, de Protección y Armonización de Usos del Mar Menor.

Por consiguiente, al amparo del artículo 30.2 del Estatuto de Autonomía, en nombre del Rey, promulgo y ordeno la publicación de la siguiente Ley:

EXPOSICION DE MOTIVOS

La laguna litoral del Mar Menor y su entorno constituyen uno de los espacios geográficos más peculiares de nuestra Región por su calidad y singularidad naturalística; al propio tiempo es de las zonas más necesitadas de protección debido al proceso de transformación de las estructuras socioeconómicas y del modelo de desarrollo al que se ha visto sometido en las últimas décadas; los impactos, modificaciones y degradaciones del medio físico-natural que han comportado tales transformaciones; la intensidad y diversidad de explotación de los recursos naturales a través de actividades relacionadas con la agricultura, la pesca, la minería y el turismo; el rápido proceso de crecimiento que se ha operado en el área y que ha generado profundas modificaciones en la estructura e imagen espacial. La posibilidad y la esperanza de proseguir el proceso de crecimiento bajo nuevas condiciones son, entre otras, razones de suficiente peso que justifican que la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia se plantee la necesidad de afrontar una norma legal para el área del Mar Menor, que, necesariamente, deberá acoplarse a las características propias de la zona cuya ordenación se afronta, ante el desecho común de los murcianos de salvaguardar uno de los elementos más representativos de la propia Región al tiempo que se facilita su disfrute.

El Estatuto de Autonomía de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia establece, en su artículo 10, la competencia exclusiva, entre otras, en materia de ordenación del territorio, urbanismo y viviendas puertos deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales, y protección de los ecosistemas de las aguas interiores.

El ejercicio de estas competencias permite afrontar el problema de la ordenación y protección del Mar Menor, si bien la misma existencia de las citadas competencias y el fin para el que se van a utilizar no conlleva, necesariamente, la adopción de una determinada técnica legislativa.

Se ha optado por la alternativa que se considera más adecuada para afrontar los problemas del Mar Menor. La presente Ley no se concibe como un instrumento que tenga como finalidad consolidar una determinada situación de hecho o estructurar definitivamente una determinada institución. Antes, al contrario, con la presente Ley, lo que se pretende es iniciar un proceso dinámico que permita, por un lado, sentar las bases de un conjunto de actuaciones que tienen como meta alcanzar una correcta ordenación de la zona del Mar Menor y, por otro, poder ir adaptando las medidas que se deban imponer a través de los conocimientos que se vayan adquiriendo como consecuencia, precisamente, del desarrollo de esta Ley.

Con estas premisas es lógico que la Ley se presente como una norma de carácter básico y, en algún punto, programático. Es decir, una norma flexible que permitirá y, en los supuestos esenciales, exigirá el desarrollo de una normativa específica de carácter muy concreto a la que deberá acomodarse el desarrollo de la zona afectada, siguiendo una técnica legislativa bastante común cuando se trata de abordar medidas de ordenación territorial.

Para lograr su finalidad, la Ley se sirve de cuatro instrumentos de planeamiento, todos ellos vinculados por su relación con el fin último de la presente Ley, a saber: Posibilitar un desarrollo armónico de la zona compatible con la protección del ecosistema de la laguna. Estos instrumentos son:

a) Las directrices de Ordenación Territorial del Área del Mar Menor; b) El Plan de Saneamiento del Mar Menor; c) El Plan de Armonización de Usos del Mar Menor, y d) El Plan de Ordenación y Protección del Litoral del Mar Menor.

La Ley no señala el contenido concreto de cada uno de los planes a elaborar, pero sí las cuestiones que a través de los mismos deben abordarse, al tiempo que abre cauces para una adaptación continua de la normativa a la realidad que se intenta regular sin necesidad de reforma ese instrumento básico constituido por la propia Ley. Asimismo y, desde el punto de vista del seguimiento de su desarrollo, se establece la obligación de remitir anualmente a la Asamblea Regional las informaciones referidas en la disposición adicional segunda, lo que implica la instauración de un sistema adicional de control por parte del poder legislativo sobre la actividad administrativa.

Parece conveniente en esta exposición de motivos matizar ciertas cuestiones referidas a los distintos instrumentos de planeamiento recogidos en la Ley.

En primer lugar, se trata de planes no contemplados en la vigente legislación del suelo, lo que plantea la oportunidad de justificar su creación desde el punto de vista de las competencias estatutarias. Evidentemente, la base normativa para la creación de dichas herramientas de planeamiento se halla en la competencia exclusiva reconocida en el Estatuto de Autonomía para la ordenación del territorio, que se verá completada en algún supuesto, como por ejemplo, el recogido en el artículo decimotercero, apartado b), relativo al «establecimiento de una carta de peces, crustáceos y, en su caso, para la reglamentación de su captura», con la competencia exclusiva para la protección de los ecosistemas en aguas interiores. Asimismo, algunas de las medidas contenidas en los planes creados por la presente Ley podrán justificarse en base a la competencia exclusiva relativa a aquellos puertos que, en general, «no desarrollen actividades comerciales», con lo que se cierran las posibles lagunas que podrían suscitarse, desde el punto de vista competencial, si la presente Ley tuviera como único fundamento la competencia para la ordenación de nuestro territorio.

En segunda lugar, es conveniente, una vez justificada la posibilidad de que la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia cree nuevos instrumentos de planeamiento territorial, abordar el problema de fuentes normativas planteadas por dichos instrumentos, es decir, qué tipo de norma puede crear los repetidos instrumentos de planeamiento y qué órgano estará capacitado para aprobar los mismos. Los diferentes instrumentos de planeamiento existentes en la actualidad han sido recogidos por la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana; por lo tanto, para crear nuevos instrumentos de planeamiento o modificar la estructura o contenido de los ya existentes será necesaria una nueva Ley, para así respetar el principio de jerarquía. El hecho de que esta Ley lo sea de una Comunidad Autónoma y no estatal no sólo no plantea