

b) Supresión del andén actual situado entre las vías números 16 y 18.

c) Creación de un nuevo paso subterráneo que une los andenes al salón de reconocimiento.

Servicio «Auto-exprés»

d) Inclusión en la zona de una parte de la vía número 28 (en lugar y en sustitución de la vía número 26), por la que circulan los trenes para ir de la frontera hacia la oficina del andén número 4, o viceversa, y, por otro lado, de la vía francesa sin número que une la vía número 28 al andén número 4 (longitud de esta vía sin número, incluida en la zona, de 180 metros medidos a partir del andén número 4).

e) Ampliación en 170 metros cuadrados del andén número 4.

ARTICULO 3

Como consecuencia, el párrafo 1 del artículo 2.º debe decir:

«La zona prevista en el artículo 3.º, párrafo 1.º, del Convenio citado, está delimitada en los planos números 1, a) y 2, a), anejos a la presente Adición, de la que forman parte integrante.»

Asimismo, los puntos d), e), g), h) y j) del artículo 2.º del Acuerdo de 20 de mayo de 1969 quedarán redactados como sigue:

d) Los dos andenes situados a ambos lados de las vías descritas en el párrafo c), anterior (servicio de viajeros).

e) Las vías de comunicación habituales, pasos entre los andenes precisados y paso subterráneo que une los andenes con el salón de reconocimiento.

g) La parte de la cabecera del andén número 4 (servicio de «Auto-exprés»), formada por una superficie poligonal de 322,97 metros cuadrados, y señalada en el plano número 2, a), por un trazo discontinuo rojo y marcada en rojo.

h) 2.º párrafo. Todo ello se halla incluido en la parte del andén número 4, coloreada en rojo en el plano 2, a).

j) La vía 28 por la que circulan estos trenes entre la frontera y la oficina del andén número 4 y la vía francesa sin número en una longitud de 180 metros a partir de dicho andén, destinadas al transbordo de automóviles.»

Las partes de la zona citadas en los párrafos g), h), i) y j) están delimitadas en el plano número 2, a), anejo por un trazo discontinuo rojo y marcadas en rojo.

Si la Embajada está en condiciones de dar su beneplácito a cuanto antecede, en nombre del Gobierno francés, la presente Nota y su respuesta al Ministerio constituirán, conforme al artículo 2.º, párrafo 2.º del Convenio suscrito el 7 de julio de 1965, la confirmación por los dos Gobiernos de la mencionada Adición al Acuerdo de 20 de mayo de 1969, que entrará en vigor en la fecha de la Nota de respuesta de esa Embajada.

El Ministerio de Asuntos Exteriores aprovecha la ocasión para reiterar a esa Embajada las seguridades de su alta consideración.

Madrid, 6 de septiembre de 1973.

A la Embajada de Francia.

Con fecha 20 de agosto de 1974, la Embajada de Francia en Madrid, por Nota Verbal número 359/NV, comunicó la aprobación del Gobierno francés a las disposiciones contenidas en este Acuerdo, que entró en vigor en la misma fecha, es decir, el día 20 de agosto de 1974.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 21 de noviembre de 1974.—El Secretario general Técnico, Enrique Thomas de Carranza.

24220

CANJE de Notas Hispano-Francés por el que se aprueba una Adición al Acuerdo relativo a la creación, en Irún, en territorio español, de una Oficina de Controles Nacionales Yuxtapuestos a la salida del nuevo puente internacional Hendaya-Irún (puente de Santiago), de fechas 5 de septiembre de 1973 y 20 de agosto de 1974.

NOTA VERBAL

El Ministerio de Asuntos Exteriores saluda atentamente a la Embajada de Francia y con referencia al artículo 2.º, párrafo 2.º del Convenio hispano-francés, relativo a la creación de Oficinas de Controles Nacionales Yuxtapuestos y Controles en Ruta, firmado en Madrid el 7 de julio de 1965, tiene la honra de comunicarle lo que sigue:

El Gobierno español aprueba una Adición al Acuerdo de 7 de julio de 1966, relativa a la creación, en Irún, en territorio español, de una Oficina de Controles Nacionales Yuxtapuestos a la salida del nuevo puente internacional Hendaya-Irún (puente de Santiago). Dicha Adición al precedente Acuerdo fue decidida por la Comisión Mixta hispano-francesa, prevista en el artículo 26 del repetido Convenio, en su reunión de 20 de junio de 1973, en París, en los términos siguientes:

ARTICULO 1

La zona prevista en el artículo 3.º, párrafo 2.º del Convenio hispano-francés de 7 de julio de 1965, queda modificada como se indica en el plano adjunto que sustituye al anejo al Acuerdo de 7 de julio de 1966. Los cambios son consecuencia de:

- la ampliación de la explanada en sentido lateral;
- la construcción de nuevos edificios para los servicios de Aduana y Policía franceses y españoles;
- la construcción de nuevas garitas de control para los servicios de Aduana y Policía franceses y españoles dispuestas de tal modo que el límite extremo de la zona adopta la forma de una línea quebrada con el fin de aumentar la superficie en el sentido de «entrada»;
- la construcción en las partes laterales de calzadas para el paso de camiones y autocares;
- la construcción de andenes cubiertos a la entrada y a la salida para el control de camiones y autocares.

ARTICULO 2

Como consecuencia, los párrafos 2 y 3 del artículo 2.º del Acuerdo de 7 de julio de 1966, deben quedar redactados como sigue:

2. Esta zona, que está marcada en rojo en el plano adjunto a la presente Adición, de la que forma parte integrante, comprende:

— La sección de carretera que se extiende entre la frontera y una línea quebrada situada a igual distancia de las garitas reservadas a los servicios franceses (GF 4) y de las reservadas a los servicios españoles (GE 4).

— Las instalaciones de control (garitas, aceras y andenes cubiertos correspondientes), situadas en esta sección de carretera que están reservadas exclusivamente a los servicios franceses.

— Las aceras y cunetas de esta sección de carretera.

— El talud al borde del Bidasoa por la parte Noreste de la explanada, bajo el puente, y por la parte Sudeste hasta un muro rematado por verja metálica.

— Los edificios reservados exclusivamente a los servicios franceses de Aduana y Policía.

3. Los límites de esta zona quedan materializados:

— Por el lado Sudeste: Por una barandilla metálica en el puente, por la margen del Bidasoa y, a continuación, por un muro rematado por verja metálica. Estos límites están marcados en el plano mediante una línea azul continua.

— Por el lado Noroeste: Partiendo desde el Bidasoa y sucesivamente por una verja metálica sobre murete, por una barrera levadiza y de nuevo por una verja metálica sobre murete. Estos límites están marcados en el plano mediante una línea azul continua.

— En sus extremos, por dos líneas blancas pintadas en la carretera y en las aceras, una en la mitad del puente y la otra entre las dos filas de garitas. Estos límites están marcados en el plano mediante una línea azul discontinua.

Si la Embajada está en condiciones de dar su beneplácito a cuanto antecede, en nombre del Gobierno francés, la presente Nota y su respuesta al Ministerio constituirán, conforme al artículo 2.º, párrafo 2.º del Convenio suscrito el 7 de julio de 1965, la confirmación por los dos Gobiernos de la mencionada Adición al Acuerdo de 7 de julio de 1966, que entrará en vigor en la fecha de la Nota de respuesta de esa Embajada.

El Ministerio de Asuntos Exteriores aprovecha la ocasión para reiterar a esa Embajada las seguridades de su alta consideración.

Madrid, 5 de septiembre de 1973.

A la Embajada de Francia.

Con fecha 20 de agosto de 1974, la Embajada de Francia en Madrid, por Nota Verbal número 354/NV, comunicó la aprobación del Gobierno francés a las disposiciones contenidas en este Acuerdo, que entró en vigor el día 20 de agosto de 1974.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 21 de noviembre de 1974.—El Secretario general Técnico, Enrique Thomas de Carranza.