

	PAGINA
mas don Antonio López Delgado pase destinado a la de Burgos.	4326
Resolución de la Delegación General del Instituto Nacional de Previsión en el concurso libre de méritos convocado en 29 de abril de 1974 para proveer en propiedad plazas de facultativos en la Residencia Sanitaria Comarcal de Villanueva-Don Benito (Badajoz).	4326
MINISTERIO DE INDUSTRIA	
Resoluciones de la Delegación Provincial de Barcelona por las que se autoriza y declara la utilidad pública en concreto de las instalaciones eléctricas que se citan.	4350
Resolución de la Delegación Provincial de Córdoba por la que se hace pública la caducidad de las concesiones de explotación minera que se citan.	4350
Resoluciones de la Delegación Provincial de Oviedo por las que se autoriza y declara la utilidad pública en concreto de las instalaciones eléctricas que se citan.	4350
MINISTERIO DE AGRICULTURA	
Resolución de la Subsecretaría por la que se anuncian las plazas vacantes en el Servicio de Defensa contra Plagas e Inspección Fitopatológica.	4345
Resolución de la Subsecretaría por la que se anuncia la provisión de las plazas vacantes en el Instituto Nacional de Reforma y Desarrollo Agrario.	4345
Resolución del Instituto Nacional de Reforma y Desarrollo Agrario por la que se hace pública la ocupación de terrenos necesarios para obras de «Acequias y caminos del sector V de la zona regable de Dalías (Almería)» y se fija fecha para el levantamiento de actas previas a la ocupación de los mismos.	4351
MINISTERIO DE COMERCIO	
Orden de 25 de enero de 1975 por la que se autoriza a don Benigno Rodríguez Quintas para instalar una cetera en terrenos de su propiedad en la calle de Ramón y Cajal, número 2, de Bayona, Distrito Marítimo de Bayona, con toma de agua de mar en zona de dominio público.	4351

	PAGINA
Orden de 25 de enero de 1975 por la que se autoriza la concesión para instalar un parque de cultivo de almejas en la zona marítimo-terrestre del Caño de Puerto Real, en el lugar conocido por La Camacilla, Distrito Marítimo de Puerto de Santa María, a don José María Jiménez de Mora.	4351
Orden de 19 de febrero de 1975 por la que se concede a «Comercial DVP, S. A.», el régimen de reposición con franquicia arancelaria para la importación de chapas de aluminio y flejes o chapas de acero en bobinas por exportaciones previamente realizadas de chapas o flejes de aluminio y flejes o chapas de acero aplanadas y cortadas.	4352
MINISTERIO DE INFORMACION Y TURISMO	
Orden de 19 de febrero de 1975 por la que se establecen normas de calificación cinematográfica.	4313
Resolución del Instituto Nacional de Publicidad por la que se publica el nombramiento de Auxiliares de dicho Organismo.	4327
Resolución del Instituto Nacional de Publicidad por la que se publica el nombramiento de Técnicos de dicho Organismo.	4327
Resolución de la Editora Nacional por la que se nombran funcionarios de carrera a los opositores que han superado las pruebas selectivas restringidas.	4327
MINISTERIO DE LA VIVIENDA	
Orden de 28 de enero de 1975 por la que se resuelven asuntos de conformidad con lo dispuesto en la vigente Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 12 de mayo de 1956 y en los Decretos 63/1968, de 18 de enero, y 1994/1972, de 13 de julio, con indicación de la resolución recaída en cada caso.	4352
Orden de 24 de febrero de 1975 por la que se aprueba la norma tecnológica de la edificación NTE-EHV/1975, «Estructuras de hormigón armado: Vigas».	4314
Resolución del Tribunal calificador de la oposición restringida convocada por Resolución de 21 de septiembre de 1974 para cubrir plazas vacantes en la Escala Auxiliar Administrativa del Instituto Nacional de Urbanización, sobre celebración de las pruebas selectivas.	4345

I. Disposiciones generales

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

4383 ACUERDO entre España y el Reino de los Países Bajos sobre líneas aéreas civiles y anejo, hecho en La Haya el 20 de junio de 1950, Protocolo Adicional y Canjes de Notas entre ambos países de 10 de junio de 1953-20 de julio de 1953, de 27 de marzo de 1954 y de 19 de julio de 1956.

ACUERDO ENTRE ESPAÑA Y EL REINO DE LOS PAISES BAJOS SOBRE LINEAS AEREAS CIVILES

El Gobierno español y el Gobierno del Reino de los Países Bajos, deseosos de estimular el transporte aéreo civil entre España y los Países Bajos, concluyen el Acuerdo siguiente relativo a la explotación de servicios regulares de transporte aéreo entre sus países.

ARTICULO I

Las Partes Contratantes se conceden recíprocamente los derechos especificados en el anejo adjunto, necesarios para el establecimiento de las rutas aéreas civiles internacionales y de los servicios enumerados en el anejo, pudiendo ser inaugurados estos servicios inmediatamente o en fecha posterior a la elección de la Parte Contratante a la cual son concedidos los derechos.

ARTICULO II

Cada uno de los servicios aéreos mencionados en el anejo tendrá derecho a comenzar a funcionar en cuanto la Parte

Contratante, que en virtud del artículo I haya recibido el derecho de designar una o varias Empresas para explotar la ruta en cuestión, haya efectuado dicha designación. La Parte Contratante que haya concedido este derecho deberá, a reserva de las disposiciones del artículo VI del presente Acuerdo, conceder la autorización de explotación necesaria a la o a las Empresas interesadas, lo que hará sin demora.

ARTICULO III

Para evitar toda discriminación y asegurar la igualdad de trato queda convenido que:

a) Cada una de las Partes Contratantes podrá imponer o permitir que sean impuestas tasas justas y razonables por la utilización de los aeropuertos y otras facilidades. Cada una de las Partes Contratantes está de acuerdo, sin embargo, en que esas tasas no deberán ser más elevadas que aquellas que pagarían por la utilización de dichos aeropuertos y facilidades las aeronaves nacionales empleadas en servicios internacionales similares.

b) Los carburantes y los aceites lubricantes tomados a bordo de las aeronaves de una Parte Contratante y las piezas de recambio, motores, equipos y material en general, introducidos en el territorio de una Parte Contratante o llevados a bordo de una aeronave a dicho territorio por la otra Parte Contratante o por sus nacionales y destinados únicamente a ser utilizados por las aeronaves de esta última, disfrutará del trato nacional en lo concerniente a la imposición de derechos de Aduana, gastos de inspección y otros derechos y tasas nacionales por la Parte Contratante en cuyo territorio haya penetrado la aeronave.

c) Las aeronaves de los servicios convenidos, los stocks de carburantes, aceites lubricantes, piezas de repuesto, equipo normal y provisiones de a bordo conservados a bordo de las

aeronaves civiles de las Empresas de transporte aéreo de las Partes Contratantes autorizadas para explotar las rutas y servicios especificados en el anejo quedarán exentas a la llegada al territorio de la otra Parte Contratante o a la salida del mismo de derechos de Aduana, gastos de inspección y otros derechos y tasas similares aun cuando dichos suministros sean utilizados o consumidos por dichas aeronaves en el curso de vuelos efectuados sobre el territorio en cuestión.

d) Las mercancías así exentas no podrán ser desembarcadas sino con el consentimiento de las autoridades aduaneras de la otra Parte Contratante. Deberán ser reexportadas y guardadas hasta su reexportación bajo el control de las Aduanas.

ARTICULO IV

Los certificados de navegabilidad, los de aptitud y las licencias expedidas o reconocidas válidas por una de las Partes Contratantes serán reconocidos valederos por la otra Parte a efectos de explotación de las rutas y servicios especificados en el anejo. No obstante, cada Parte Contratante se reserva el derecho de no reconocer como válidos para circular sobre su propio territorio las licencias de aptitud y certificados otorgados a sus propios súbditos por otro Estado.

ARTICULO V

a) Las Leyes y Reglamentos de una Parte Contratante relativos a la admisión en su territorio o a la salida del mismo de aeronaves que efectúen navegación aérea internacional o relativos a la explotación y navegación de dichas aeronaves, mientras se encuentran en los límites de su territorio, se aplicarán sin distinción de nacionalidad a las aeronaves de la otra Parte Contratante y deberán ser observados por dichas aeronaves a su entrada en el territorio de la citada Parte Contratante, a la salida de éste y mientras se encuentran dentro de los límites del mismo.

b) Los pasajeros, las tripulaciones y los expedidores de mercancías deberán someterse bien personalmente, bien por intermedio de tercero que actúe en nombre y por cuenta de los mismos, a las Leyes y Reglamentos vigentes en el territorio de cualquier Parte Contratante en materia de admisión o permanencia en su territorio o salida del mismo de los pasajeros, tripulaciones o mercancías, tales como los que se aplican a la entrada, despacho, migración, pasaportes, Aduanas, divisas y sanidad.

ARTICULO VI

Cada Parte Contratante se reserva el derecho de rechazar o de retirar un certificado o una autorización a una Empresa de transporte aéreo de la otra Parte Contratante cuando no tenga la prueba de que una parte importante de la propiedad y el control efectivo de dicha Empresa se encuentran en manos de nacionales de una u otra Parte Contratante, o cuando una Empresa de transporte aéreo no se atenga a las Leyes del Estado sobrevolado tal como se indica en el artículo V anterior o dejase de cumplir las obligaciones que le impone el presente Convenio.

ARTICULO VII

Las Partes Contratantes podrán reemplazar libremente sus respectivas Empresas concesionarias de tráfico aéreo avisando previamente a la otra Parte. La Empresa nuevamente designada tendrá todos los derechos y obligaciones de la antigua Empresa. Esta subrogación no podrá, en ningún caso, implicar responsabilidad alguna para el Estado que autoriza la concesión.

ARTICULO VIII

Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes se comunicarán las infracciones cometidas en sus respectivos territorios por el personal de las Empresas concesionarias de transporte aéreo. En el caso en que hubiese comprobado una falta calificada de grave, la autoridad aeronáutica competente tendrá el derecho a exigir el cese del funcionario responsable. Si se produjese una reincidencia de los hechos calificados se tendrá entonces el derecho de pedir la rescisión de la concesión establecida en favor de la Empresa concesionaria en cuestión.

ARTICULO IX

Las tarifas se fijarán de común acuerdo por las Empresas designadas según tipos razonables, tomando en consideración

la economía de la explotación, un beneficio normal y las características presentadas por cada línea. Para la fijación de dichas tarifas se tendrá también en cuenta las recomendaciones de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (I. A. T. A.). A falta de tales recomendaciones las Empresas españolas y holandesas consultarán a las Empresas de transporte aéreo de terceros países que sirvan los mismos recorridos. Las tarifas se someterán a la aprobación de las autoridades aeronáuticas competentes de las Partes Contratantes. Si las Empresas no pudieran llegar a un acuerdo, o si una de las autoridades aeronáuticas no aprobase estas tarifas, dichas autoridades tratarán de hallar una solución. En último término se recurrirá al procedimiento previsto en el artículo XV del presente Acuerdo.

ARTICULO X

Las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes establecerán de común acuerdo las facilidades mínimas indispensables que se ofrezcan mutuamente en lo que se refiere a las instalaciones y a los servicios en los aeropuertos y en las rutas, a fin de ayudar a la navegación aérea, especialmente en lo que afecta a los sistemas de seguridad aérea, al intercambio de informaciones, idiomas y unidades de medida que serán utilizadas y a las claves.

Las facilidades y los servicios serán convenidos de acuerdo con la mutua conveniencia y en el marco de las posibilidades reales de cada Parte Contratante, ateniéndose en lo posible a las normas internacionales en vigor.

ARTICULO XI

Cuando las personas o bienes de nacionales de una de las Partes Contratantes sufran daños en las aeronaves de la otra Parte, las autoridades aeronáuticas respectivas harán todo lo posible para que las indemnizaciones debidas a los interesados o a los derechohabientes sean pagadas en el plazo más breve posible.

ARTICULO XII

Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes se pondrán de acuerdo para solventar toda cuestión referente a la ejecución de este Acuerdo y su anejo.

ARTICULO XIII

En el caso en que una de las Partes Contratantes desee modificar las rutas o las condiciones del anejo al presente Acuerdo podrá pedir una consulta entre las autoridades aeronáuticas competentes de ambas Partes; tal consulta deberá comenzar dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de la petición. Cuando las autoridades se pongan de acuerdo sobre las condiciones nuevas o modificadas referentes al anejo, sus recomendaciones en la materia tendrán plena efectividad después de haber sido confirmadas mediante Canje de Notas diplomáticas.

ARTICULO XIV

El presente Acuerdo entrará en vigor a partir de la fecha de su firma. A partir del 1 de febrero de 1952 cada una de las Altas Partes Contratantes podrá notificar a la otra Parte con un aviso previo de tres meses su denuncia del Acuerdo.

ARTICULO XV

Cualquier diferencia entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o a la aplicación del presente Acuerdo y de su anejo que no pudiese ser solventada directamente por vía de consulta, bien entre las Empresas interesadas, bien entre las autoridades aeronáuticas, bien, en fin, entre los Gobiernos respectivos, será sometida a arbitraje, bien por un Tribunal, bien por cualquier persona u Organismo convenido.

Las Partes Contratantes se obligan a conformarse con las medidas provisionales que puedan ser decretadas en el curso de la instancia, así como a la decisión arbitral, considerándose esta última como definitiva en todos los casos.

En fe de lo cual los representantes abajo signantes, debidamente autorizados a este efecto firman el presente Acuerdo.

Hecho en La Haya, en doble ejemplar, en lengua española y holandesa, haciendo fe igualmente ambos textos, a 20 de junio de 1950.

Marqués de Santa Cruz

D. V. Stikker

ANEJO AL ACUERDO ENTRE ESPAÑA Y EL REINO DE LOS
PAISES BAJOS SOBRE LINEAS AEREAS CIVILES

I

Las Empresas de transporte aéreo holandesas autorizadas en virtud del presente Acuerdo tendrán el derecho de sobrevolar el territorio español, efectuar en el mismo escalas técnicas, así como tomar a bordo y desembarcar pasajeros, mercancías y correo en tráfico internacional en las rutas siguientes:

Ruta primera.—Amsterdam, Francfort del Meno, Niza, Madrid y Lisboa, en ambas direcciones.

Ruta segunda.—Amsterdam, Niza, Madrid, Lisboa, Sal y/o Dakar, Paramaribo, Caracas y Curaçao, en ambas direcciones.

II

a) La Empresa o Empresas de transporte aéreo holandesas designadas por el Gobierno del Reino de los Países Bajos podrán vender pasajes desde Madrid solamente para los puntos mencionados en los itinerarios y de conformidad con las disposiciones financieras correspondientes del Gobierno español. Esto se aplica igualmente y mutatis mutandis a las mercancías.

b) En virtud del Acuerdo entre el Gobierno español y el Gobierno portugués de 31 de marzo de 1947, la estipulación del artículo 1 del anejo relativo al derecho de tomar a bordo y desembarcar pasajeros, mercancías y correo en tráfico internacional no será aplicable al trayecto entre los territorios metropolitanos de España y de Portugal.

III

La Empresa o Empresas españolas de transporte aéreo designadas por el Gobierno español se reservan el derecho de explotar en los territorios holandeses servicios aéreos en estricta reciprocidad con los servicios mencionados en el artículo I de este anejo y con derechos comerciales análogos a los concedidos a la otra Parte.

IV

1) La capacidad de transporte ofrecida por las Empresas designadas por las Partes Contratantes deberá estar en estrecha relación con la demanda de tráfico en las rutas convenidas.

2) En aplicación del principio establecido en el anterior apartado 1):

a) Los servicios aéreos ofrecidos por una Empresa designada tendrán como objetivo primario el de ofrecer con un coeficiente de utilización razonable una capacidad correspondiente a las necesidades normales y razonablemente previsibles de dicha Empresa para el transporte de tráfico aéreo internacional procedente de/o destinado al territorio de la Parte que ha designado la Empresa.

b) La capacidad ofrecida en virtud del subapartado a) anterior puede ser aumentada por una capacidad complementaria correspondiente al transporte de tráfico aéreo internacional procedente de/o destinado a los puntos de las rutas convenidas situados en el territorio de países distintos de aquel que ha designado la Empresa. Tal capacidad complementaria adicional estará en relación con las necesidades de tráfico de las zonas atravesadas por la línea aérea después de haber tenido en cuenta la posición especial de los servicios aéreos establecidos por las Empresas de los Estados antes referidos, en cuanto éstas transporten en el conjunto o parte de las rutas convenidas tráfico aéreo internacional procedente de/o destinado a su territorio.

3) En el desarrollo de las líneas a larga distancia, establecidas para disponer a las necesidades del público para tal transporte, el desarrollo de los servicios locales y regionales no será indebidamente afectado. Sin perjuicio de las demás disposiciones del presente Acuerdo, queda reconocido que el desarrollo de tales servicios locales y regionales es un derecho primario de las Partes Contratantes.

4) Las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán a requerimiento de una de ellas, a fin de examinar las condiciones en las cuales se aplican las disposiciones del presente Acuerdo por las Empresas designadas españolas y holandesas y de asegurarse que los intereses de sus servicios locales y regionales, así como los de sus servicios de larga distancia no sufren perjuicio.

V

Las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes se comunicarán recíprocamente por lo menos ocho (8) días antes de comenzar la explotación efectiva de sus concesiones respectivas las informaciones siguientes: Horarios, tarifas, frecuencias y tipos de las aeronaves utilizadas en sus servicios.

Toda modificación de estas informaciones habrá de ser igualmente comunicada.

VI

Las Administraciones Postales de ambas Partes Contratantes reglamentarán entre ellas la utilización de las líneas para el transporte postal por vía aérea.

VII

Cada Empresa designada, a reserva de autorización por parte de la autoridad aeronáutica territorial competente, podrá tener en los aeropuertos de la otra Parte Contratante su propio personal técnico y administrativo.

Esta autorización comprende el personal mínimo indispensable al normal funcionamiento de las líneas.

VIII

Mientras subsista la exigencia del visado para la admisión de extranjeros en los dos países, las tripulaciones inscritas en el manifiesto de a bordo de las aeronaves de los dos países que mantengan las comunicaciones aéreas, quedarán exentas del visado obligatorio. Deberán estar en posesión de un pasaporte válido y de un documento de identidad expedido por la Empresa de transporte aéreo a la que pertenece.

En el caso de que uno de los miembros de la tripulación debiere, como consecuencia de determinadas circunstancias quedar en tierra, la Empresa a la que presta servicio tomará medidas para que pueda volver al país en que la Empresa tiene su sede.

PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO ENTRE ESPAÑA
Y EL REINO DE LOS PAISES BAJOS SOBRE LINEAS AEREAS
CIVILES

Señor Ministro:

Refiriéndome a las negociaciones que han terminado hoy con la firma del «Acuerdo entre España y el Reino de los Países Bajos sobre líneas aéreas civiles», tengo el honor de confirmar a Vuestra Excelencia que se han convenido, además, las disposiciones siguientes:

1.—En el caso en que una o varias líneas españolas se estableciesen en Europa paralelamente a la ruta holandesa, las autoridades aeronáuticas españolas podrán pedir una consulta, de conformidad con el artículo XIII del Acuerdo, a fin de considerar la nueva situación, especialmente con relación al artículo IV del anejo.

2.—La escala comercial prevista en Niza para las rutas holandesas no deberá explotarse sino de acuerdo con el artículo IV del anejo.

3.—La Empresa holandesa designada podrá comenzar la explotación de su servicio en la ruta número II con un aparato por semana en cada dirección. Si el tráfico lo justifica, un aumento de frecuencia será tomado en consideración con benevolencia por las autoridades aeronáuticas españolas.

4.—a) En la ruta II (recorrido Madrid-Caracas, dirección Oeste) la Empresa holandesa designada no podrá transportar más de una media de diez pasajeros por avión, calculando dicha media en los periodos 1 de enero-30 de junio y 1 de julio-31 de diciembre.

Si el tráfico lo justifica, un aumento sobre dicho número de pasajeros será tomado en consideración con benevolencia por las autoridades aeronáuticas españolas.

b) El precio de pasaje de un pasajero de cada diez será reembolsado por la Compañía holandesa designada a la Compañía española designada.

Los detalles de la liquidación serán fijados por las Compañías interesadas.

5.—Los fondos recaudados en pesetas por la Empresa holandesa designada, por venta de billetes entre Madrid y puntos situados en territorio holandés, podrán ser transferidos como pago corriente a través del «clearing» hispano-holandés.

6.—Los fondos recaudados en pesetas por la Empresa holandesa designada, por venta de billetes entre Madrid y puntos situados en territorios de países distintos de las Partes Contratantes, serán liquidados por medio de la exportación a los Países Bajos de mercancías que se fijarán ad hoc de común acuerdo entre los dos Gobiernos.

COPIA TRADUCIDA

Madrid, 10 de junio de 1953

LEGACION
DE LOS PAISES BAJOS
Núm. 2.870

Señor Ministro:

Con referencia a lo acordado entre los Gobiernos holandés y español relativo a la ampliación del Acuerdo aéreo firmado entre los Países Bajos y España el 20 de junio de 1950, tengo el honor de poner en conocimiento de V. E. que el párrafo 1 del anejo de dicho Acuerdo ha sido ampliado de la forma siguiente:

Ruta tercera.—Amsterdam - Bruselas - Barcelona, en las dos direcciones.

Tengo el honor de proponer a V. E. que esta nota y vuestra contestación en sentido afirmativo sean consideradas como un acuerdo sobre este punto entre los dos Gobiernos.

Aprovecho la ocasión, señor Ministro, para renovar a Vuestra Excelencia las seguridades de mi más alta consideración.

Comte de Rechteren Limpurg,
Ministre des Pays-Bas en Espagne.

Excelentísimo señor don Alberto Martín Artajo, Ministro de Asuntos Exteriores. Madrid.

Madrid, 20 de julio de 1953

P. E.
Núm. 78

Señor Ministro:

Con referencia a su nota número 2870, de fecha 10 del pasado junio, tengo la honra de comunicarle que las autoridades competentes españolas no ven inconveniente en que se lleve a efecto la ampliación del párrafo 1 del anejo al Acuerdo aéreo firmado entre España y los Países Bajos el 20 de junio de 1950, en los términos que su nota especifica y en tanto subsista el Convenio establecido entre las Compañías española y holandesa para la explotación de la ruta tercera.

Tengo la honra de comunicar a Vuestra Excelencia que su nota mencionada y la presente serán consideradas como constitutivas de un acuerdo entre los dos Gobiernos, e incorporadas al Convenio en vigor entre ambos países como modificación al mismo.

Aprovecho la ocasión, señor Ministro, para reiterar a Vuestra Excelencia las seguridades de mi consideración más distinguida.

Excmo. Sr. Conde de Rechteren Limpurg, Ministro de los Países Bajos en Madrid.

Madrid, 27 de marzo de 1954

P. E.
Núm. 57

Excmo. Sr.:

Muy señor mío: Tengo la honra de acusar recibo de su carta de fecha de hoy, que, traducida, dice así:

«Con referencia a lo que ha sido acordado entre las autoridades aeronáuticas competentes de nuestros dos países relativo a las inclusiones de Santa María en el itinerario de la ruta segunda, mencionado en el anejo al Acuerdo aéreo entre España y los Países Bajos, de fecha 20 de junio de 1950, tengo la honra, de orden de mi Gobierno, de poner en conocimiento de Vuestra Excelencia que el párrafo 1 del anejo de dicho Acuerdo en lo relativo a la ruta segunda, ha sido ampliado como sigue:

Ruta segunda.—Amsterdam - Niza - Madrid - Lisboa - Sal y/o Dakar y/o Santa María (Azores) - Paramaribo - Caracas - Curacao, en ambas direcciones.

Tengo el honor de proponer a Vuestra Excelencia que esta nota y su respuesta, en sentido afirmativo, sean consideradas como un acuerdo sobre este punto entre ambos Gobiernos.»

Me es grato confirmarle el acuerdo de mi Gobierno sobre lo que antecede.

Sírvase aceptar, señor Embajador, las seguridades de mi alta consideración.

A Su Excelencia el Conde de Rechteren Limpurg, Embajador de los Países Bajos en España.

RB/BR.

Madrid, 19 de julio de 1956

P. E.
109

Señor Embajador:

Tengo la honra de acusar recibo a la carta de Vuestra Excelencia de fecha 19 de julio de 1956, concebida en los siguientes términos:

«Con referencia a lo acordado por las autoridades aeronáuticas competentes de nuestros dos países en relación con la inclusión de Ginebra en el itinerario de la ruta segunda, mencionada en el anejo del Acuerdo aéreo entre España y los Países Bajos, de fecha 20 de junio de 1950, tengo el honor, de orden de mi Gobierno, de poner en conocimiento de Vuestra Excelencia que el párrafo I del anejo del citado Acuerdo, en lo que hace referencia a la ruta número II, ha sido modificado de la siguiente manera:

Ruta segunda.—Amsterdam - Ginebra - Niza - Madrid - Lisboa - Sal y/o Dakar y/o Santa María (Azores) - Paramaribo - Caracas - Curacao, en las dos direcciones.

Debe subyacerse que la prescripción del artículo I del anejo al Acuerdo antes mencionado, referente al derecho de embarque y transporte de pasajeros, mercancías y correo en tráfico internacional no será aplicable al trayecto entre Ginebra y Madrid, en ambas direcciones, lo que será debidamente señalado en los horarios publicados por la K. L. M. («Reales Líneas Aéreas Holandesas»).

Tengo el honor de proponer a Vuestra Excelencia que esta nota y su respuesta afirmativa sean consideradas como un acuerdo entre ambos Gobiernos sobre este punto.»

Me complazco en manifestar a Vuestra Excelencia la conformidad de mi Gobierno con cuanto antecede.

Le ruego, señor Embajador, se sirva aceptar las seguridades de mi alta consideración.

Excmo. Sr. Conde Williem C. de Rechteren Limpurg, Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de los Países Bajos. Madrid.

El presente Acuerdo entró en vigor a partir de la fecha de su firma, es decir, el 20 de junio de 1950.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 10 de febrero de 1975.—El Secretario general técnico, Enrique Thomas de Carranza.

MINISTERIO DE HACIENDA

4384

DECRETO 292/1975, de 20 de febrero, por el que se asigna coeficiente a las escalas, plantillas o plazas del personal de carrera procedente de Organismos Autónomos suprimidos.

La Ley treinta y tres/mil novecientos setenta y cuatro, de dieciocho de noviembre, por la que se crean distintas escalas y plazas a extinguir, del personal de carrera procedente de Organismos Autónomos suprimidos, dispone, en su artículo tercero punto dos, que se fijen sus coeficientes conforme al procedimiento establecido en el artículo quinto de la Ley treinta y uno/mil novecientos sesenta y cinco.

Para dar virtualidad práctica a esta norma se procede por el presente Decreto a señalar los coeficientes correspondientes a cada una de las escalas y plazas afectadas.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Hacienda y con informe de la Comisión Superior de Personal, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día siete de febrero de mil novecientos setenta y cinco,

DISPONGO:

Artículo único.—Los coeficientes multiplicadores que corresponden a las escalas y plazas creadas por el artículo primero de la Ley treinta y tres/mil novecientos setenta y cuatro, de dieciocho de noviembre, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos cuarto y quinto de la Ley treinta y uno/mil novecientos sesenta y cinco, de cuatro de mayo, son los que figuran en la relación anexa a este Decreto.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veinte de febrero de mil novecientos setenta y cinco.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Hacienda,
RAFAEL CABELLO DE ALBA Y GRACIA