

I. Disposiciones generales

JEFATURA DEL ESTADO

CONVENIO sobre Transporte Aéreo entre el Estado Español y la República Federal de Alemania.

FRANCISCO FRANCO BAHAMONDE

JEFE DEL ESTADO ESPAÑOL.

GENERALÍSIMO DE LOS EJÉRCITOS NACIONALES

POR CUANTO el día 28 de abril de 1960 el Plenipotenciario de España firmó en Madrid, juntamente con el Plenipotenciario de la República Federal de Alemania, nombrado en buena y debida forma al efecto, un Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Estado Español y la República Federal de Alemania, cuyo texto certificado se inserta seguidamente:

Animados del deseo de regular el tráfico aéreo civil entre sus respectivos territorios, España y la República Federal de Alemania han convenido en lo siguiente:

Artículo 1

A los fines del presente Convenio, a menos que en el texto se estipule de otro modo:

a) el término «autoridades aeronáuticas» se referirá, en el caso de la República Federal de Alemania, al Ministro Federal de Transportes; en el caso de España, al Ministro del Aire, o en ambos casos a cualquier otra persona o institución competente para asumir las funciones ejercidas por los mismos;

b) el término «empresa designada» se referirá, a una empresa de transportes aéreos que un Estado contratante haya designado por escrito al otro Estado contratante, de acuerdo con el artículo 3 de este Convenio, como la empresa que se va a encargar del servicio aéreo internacional en las rutas especificadas de acuerdo con el párrafo 2 del artículo 2 de este Convenio;

c) los términos «territorio», «servicio aéreo», «servicio aéreo internacional» y «aterrizaje técnico» tienen el significado de los artículos 2 y 96 del Convenio para la Aviación Civil Internacional, de 7 de diciembre de 1944.

Artículo 2

1. Cada Estado contratante garantizará al otro Estado contratante, a fin de que las empresas aéreas designadas puedan realizar los servicios aéreos internacionales, de acuerdo con las disposiciones del presente Convenio:

El derecho de sobrevuelo,
el derecho de hacer escalas con fines no comerciales,
el derecho de entrar y salir con fines comerciales,
para la realización del tráfico internacional de pasajeros, correo y/o carga, en los lugares de su territorio mencionados en las rutas especificadas, de acuerdo con el párrafo 2 de este artículo.

2. Las rutas en las cuales las empresas aéreas designadas de los dos Estados contratantes estarán autorizadas a verificar los servicios aéreos internacionales, serán especificadas en un Cuadro de Rutas que se acordará por cambio de Notas.

Artículo 3

1. Los servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas, de acuerdo con el párrafo 2 del artículo 2 de este Convenio, pueden ser impugnados en cualquier tiempo, siempre que

a) el Estado contratante al cual se le haya concedido los derechos especificados en el párrafo 1 del artículo 2 hubiese designado por escrito una o más empresas aéreas; y

b) que el Estado contratante que otorgue estos derechos hubiese autorizado a la empresa o a las empresas designadas para la inauguración de los servicios aéreos.

2. El Estado contratante que otorgue estos derechos deberá, a reserva de lo estipulado en los párrafos 3 y 4 de este artículo,

y de lo acordado en el artículo 9 de este Convenio, dar sin demora la autorización antes mencionada para el servicio aéreo internacional.

3. Cada Estado contratante puede exigir a la empresa designada por el otro Estado contratante que presente pruebas de que está en condiciones de satisfacer las exigencias establecidas por las disposiciones legales y administrativas del Estado, que concede los derechos para la realización del tráfico aéreo internacional, incluidas las disposiciones para indemnización.

4. Cada uno de los Estados contratantes se reserva el derecho de impedir el ejercicio de los derechos concedidos en el artículo 2 de este Convenio a cualquier empresa designada por el otro Estado contratante si tal empresa fuese incapaz de probar, cuando se solicite, que una parte esencial de la propiedad y el control efectivo de dicha empresa están a cargo de nacionales o corporaciones pertenecientes al Estado de la empresa o a cargo de este Estado contratante.

Artículo 4

1. Cada Estado contratante puede revocar o limitar, fijando condiciones, la autorización concedida, conforme al párrafo 2 del artículo 3, en el caso de que una empresa designada no cumpla con las Leyes y Reglamentos del Estado contratante que le concedió los derechos o no cumpla las disposiciones estipuladas en este Convenio o las obligaciones que de ellas se deriven. Esto regirá también si no se observasen las condiciones del párrafo 4 del artículo 3. Cada Estado contratante ejercerá este derecho solamente después de un intercambio de opiniones, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 12, a menos que sea necesario proceder a una inmediata suspensión del servicio o fijar condiciones con el fin de evitar posteriores infracciones de las Leyes o Reglamentos.

2. Cada Estado contratante puede revocar la designación de su empresa, mediante comunicación escrita al otro Estado contratante, y sustituirla por otra empresa. La nueva empresa designada gozará de los mismos derechos y tendrá las mismas obligaciones que la empresa a la que sustituye.

Artículo 5

Los derechos impuestos por cada uno de los Estados contratantes para la utilización de aeropuertos y otros servicios prestados a las aeronaves de una empresa designada del otro Estado contratante, no podrán ser más altos que los fijados para sus aeronaves nacionales.

Artículo 6

Cada Parte contratante otorga a las aeronaves que las empresas designadas por la otra Parte contratante empleen exclusivamente en el servicio aéreo internacional, así como a todo el material que dichas aeronaves necesiten para prestar su servicio, las siguientes exenciones:

1. Las aeronaves designadas por una Parte contratante que efectúen entradas y salidas en el territorio de la otra Parte contratante o pasen por él, incluidos el carburante, lubricantes, repuestos, pertrechos y provisiones para tripulantes y pasajeros que llevan a bordo, disfrutarán de franquicia de derechos de Aduanas y demás gravámenes anejos a la importación, exportación o tránsito de tales mercancías, siempre que estén bajo el control de las Autoridades aduaneras correspondientes.

2. Los carburantes, aceites lubricantes, piezas de repuesto y equipo usual que en territorio de la otra Parte contratante y bajo control de Aduana sean tomados a bordo de aeronaves de empresas designadas y sean empleados en el servicio aéreo internacional, quedan en régimen de reciprocidad exentos de derechos aduaneros y de otros gravámenes anejos a la importación, exportación y tránsito de estas mercancías, así como de los impuestos especiales de consumo.

Artículo 7

1. Deberá existir justa e igual oportunidad para todas las empresas designadas de cada uno de los Estados contratantes

para realizar el servicio en cualquier ruta especificada en el párrafo 2 del artículo 2 de este Convenio.

2. Constituye para ambos Estados contratantes un derecho primordial el desarrollo del tráfico entre sus respectivos territorios.

3. En la realización del servicio aéreo internacional en las rutas especificadas, de acuerdo con el párrafo 2 del artículo 2 de este Convenio, una empresa designada, de uno de los Estados contratantes, deberá tener en consideración los intereses de una empresa designada del otro Estado contratante, a fin de no afectar indebidamente el servicio aéreo que esta última empresa mantiene en las mismas rutas o parte de ellas.

4. El servicio aéreo internacional, en cualquiera de las rutas especificadas, de acuerdo con el párrafo 2 del artículo 2 de este Convenio, deberá tener como primordial objetivo ofrecer una capacidad adecuada para satisfacer las demandas previsibles del tráfico para y del territorio del Estado contratante que designa la empresa. El derecho de esta empresa para efectuar transportes entre los puntos de una ruta especificada de acuerdo con el párrafo 2 del artículo 2 de este Convenio que se encuentren localizados en el territorio del otro Estado contratante, y puntos localizados en un tercer país o países, deberá ser ejercido complementariamente al tráfico entre los respectivos territorios de ambas Partes contratantes en favor de los intereses de un desenvolvimiento ordenado del tráfico aéreo internacional, de suerte que aquella capacidad tenga en cuenta:

a) la demanda de tráfico para y del territorio del Estado contratante que haya designado la empresa;

b) la demanda de tráfico existente en las zonas que cruzan los servicios aéreos, teniendo en cuenta los servicios locales y regionales;

c) las exigencias económicas de un servicio aéreo en tránsito.

Artículo 8

1. Las empresas designadas deberán comunicar a las Autoridades aeronáuticas de ambos Estados contratantes, por lo menos con treinta días de anticipación a la inauguración de los servicios en las rutas especificadas, de acuerdo con el párrafo 2 del artículo 2 de este Convenio, la clase de servicio, los tipos de aeronaves que se van a usar y los cuadros de itinerarios de vuelos. Esto se hará igualmente en el caso de que haya posteriores modificaciones.

2. Las Autoridades aeronáuticas de un Estado contratante deberán proporcionar a las Autoridades aeronáuticas del otro Estado contratante, cuando se solicite, publicaciones periódicas u otros informes de estadísticas de las empresas designadas, que sean necesarias para controlar la capacidad ofrecida por cualquier empresa designada del primer Estado contratante en las rutas especificadas, de acuerdo con el párrafo 2 del artículo 2 de este Convenio. Tales informes deben contener todos los datos necesarios para determinar el volumen, así como también la procedencia y el destino del tráfico.

3. Las Autoridades aeronáuticas vigilarán de común acuerdo, teniendo en cuenta los datos estadísticos, que las capacidades a ofrecer en cada servicio correspondan a los principios del artículo 7.

Artículo 9

1. Las tarifas que se cobrarán por pasajes y fletes en las rutas especificadas, de acuerdo con el párrafo 2 del artículo 2 de este Convenio serán fijadas tomando en consideración todos los factores relevantes, tales como el costo de explotación, lucros razonables, las características de las varias rutas y las tarifas cobradas por otras empresas que operan en las mismas rutas o parte de ellas. Al fijar esas tarifas tendrán que ser observadas las cláusulas de los siguientes puntos:

2. Las tarifas deben ser fijadas, si es posible, por cada ruta y conforme convenio celebrado entre las respectivas empresas designadas. Con este fin las empresas designadas deberán acatar las decisiones tomadas para el establecimiento de las tarifas por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) o bien, a ser posible, deberán entenderse directamente entre sí previa consulta con las empresas de transportes aéreos de terceros países que operan en las mismas rutas o parte de ellas.

3. Cualquier tarifa acordada de este modo deberá ser sometida a la aprobación de las Autoridades aeronáuticas de ambos Estados contratantes, por lo menos treinta días antes de la fecha fijada para su implantación. Este período puede ser reducido en casos especiales, siempre que las Autoridades aeronáuticas estén de acuerdo con ello.

4. No habiéndose llegado a un acuerdo entre las empresas designadas, conforme al párrafo 2, o si uno de los Estados contratantes no estuviera de acuerdo con las tarifas sometidas a su aprobación, conforme al párrafo 3, las Autoridades aeronáuticas de los dos Estados contratantes deberán, de común acuerdo, fijar las tarifas para aquellas rutas o partes de las mismas, sobre las cuales no se ha llegado a ningún acuerdo.

5. En el caso de que no se llegase a un acuerdo, conforme a lo manifestado en el precedente párrafo 4, entre las Autoridades aeronáuticas de los dos Estados contratantes, deberán aplicarse entonces las cláusulas del artículo 14 de este Convenio. Hasta que no sea dictada una sentencia arbitral, el Estado contratante, que ha manifestado su desaprobación a las tarifas, tiene el derecho de solicitar del otro Estado contratante que mantenga las tarifas anteriores.

Artículo 10

En el caso de que entrase en vigor un convenio general multilateral sobre el transporte aéreo, aceptado por ambos Estados contratantes, prevalecerán entonces las cláusulas del convenio multilateral. Todas las discusiones con el fin de determinar hasta qué punto el presente Convenio será revocado, modificado o suplementado por las cláusulas del convenio multilateral, se efectuarán de acuerdo con el artículo 13 del presente Convenio.

Artículo 11

Cada empresa designada podrá mantener en el territorio de la otra Parte contratante su propio personal que sea indispensable para el mantenimiento técnico y administrativo de sus servicios.

Artículo 12

Siempre que sea necesario deberá haber un intercambio de opiniones entre las Autoridades aeronáuticas de los dos Estados contratantes, a fin de lograr una estrecha cooperación y lograr un acuerdo en todos los asuntos relacionados con la aplicación o interpretación de este Convenio.

Artículo 13

1. Para la discusión de las modificaciones de este Acuerdo o del Cuadro de Rutas cada una de las Partes contratantes puede en cualquier momento solicitar una consulta. El mismo procedimiento se utilizará para la discusión de la interpretación y aplicación del Convenio cuando el intercambio de opiniones previsto en el artículo 12 no haya tenido éxito. Dicha consulta comenzará dentro de un plazo de sesenta días, contados a partir de la recepción de la solicitud.

2. Las modificaciones que se concierten sobre este Convenio entrarán en vigor de acuerdo con el procedimiento indicado en el artículo 18 de este Convenio.

3. Las modificaciones que se hagan en el Cuadro de Rutas entrarán en vigor tan pronto como se haya llegado a un acuerdo sobre las mismas mediante un intercambio de Notas, conforme al párrafo 2 del artículo 2.

Artículo 14

1. En el caso de que una divergencia resultante de la interpretación o aplicación del presente Convenio no pudiese ser solucionada de acuerdo con los artículos 12 y 13 de este Convenio, será sometida a un Tribunal de arbitraje a petición de uno de los Estados contratantes.

2. Este Tribunal de arbitraje deberá estar compuesto en cada caso de forma que cada uno de los Estados contratantes designe un árbitro, y estos árbitros designarán de común acuerdo un Presidente, que debe ser ciudadano de un tercer Estado. Si los árbitros no hubiesen sido designados durante sesenta días siguientes a la fecha en que fué entregada la solicitud de arbitraje por parte de cualquiera de los Estados contratantes, o si los árbitros no pudiesen llegar a un acuerdo sobre la elección del Presidente dentro de los treinta días siguientes a su designación, se rogará al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que efectúe los nombramientos necesarios. Su decisión será obligatoria para ambos Estados contratantes.

3. En el caso de que no se pudiese llegar a un acuerdo amigablemente, el Tribunal de arbitraje tomará sus decisiones por mayoría de votos. A menos que sea convenido lo contrario por los Estados contratantes, el Tribunal de arbitraje determinará sus normas de procedimiento y su sede.

4. Cada uno de los Estados contratantes deberá sufragar los gastos de sus árbitros, así como la mitad de los demás gastos.

5. Los Estados contratantes se comprometen a ejecutar cualquier disposición interina emitida durante el proceso, lo mismo que la sentencia, la cual será considerada como definitiva.

Artículo 15

Cada uno de los Estados contratantes puede, en cualquier momento, denunciar el presente Convenio. Este Convenio terminará doscientos setenta días después de la fecha en que haya recibido la denuncia el otro Estado contratante, a menos que de mutuo acuerdo los Estados contratantes hayan convenido en que se retire la denuncia del Convenio antes de la terminación del plazo señalado para la expiración.

Artículo 16

El presente Convenio, cualquier modificación que se haga en el mismo y cualquier Canje de Notas, de acuerdo con el párrafo 2 del artículo 2 y el párrafo 3 del artículo 13 de este Convenio, deberán ser comunicados a la Organización de Aviación Civil Internacional para su registro.

Artículo 17

El presente Convenio sustituirá a todos los Convenios anteriores que pudieran estar en vigor sobre servicios aéreos internacionales entre los Estados contratantes.

Artículo 18

El presente Convenio deberá ser ratificado. Los documentos de ratificación serán canjeados tan pronto como sea posible en BONN. Este Convenio entrará en vigor treinta días después del Canje de los documentos de ratificación.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, ambos Plenipotenciarios han firmado el presente Convenio.

HECHO en Madrid el día veintiocho de abril de mil novecientos sesenta, en duplicado, en los idiomas español y alemán, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Por España, Por la República Federal
de Alemania,
Fernando M. Castilla L. Werz

Madrid, 28 de abril de 1960.

Ilustrísimo señor:

Muy señor mío: Tengo la honra de acusar recibo de la Nota de fecha de hoy, que traducida dice lo siguiente:

«Tengo el honor de referirme al apartado 2.º del artículo 2 del Convenio, efectuado en Madrid el día 28 de abril de 1960 sobre el transporte aéreo entre la República Federal de Alemania y España.

Se ha convenido que los servicios aéreos pueden ser efectuados con arreglo al cuadro de rutas siguiente:

A. Líneas de vecindad.

I. Desde la República Federal de Alemania a España:

- a) Desde puntos de la República Federal de Alemania a Madrid;
- b) Desde puntos de la República Federal de Alemania a Barcelona;
- c) Desde puntos de la República Federal de Alemania a Palma de Mallorca.

II. Desde España a la República Federal de Alemania:

- a) Desde puntos en España a Francfort del Main;
- b) Desde puntos en España a Stuttgart.

B. Otras rutas.

I. Rutas alemanas:

- a) Desde puntos en la República Federal de Alemania, pasando por Niza o Burdeos, a Barcelona o Madrid y continuando a Lisboa;
- b) Desde puntos en la República Federal de Alemania, por París o Niza, a Madrid y continuando a Lisboa, Casablanca, Dakar, Recife, Río de Janeiro, San Pablo, Puerto Alegre, Montevideo, Buenos Aires y Santiago de Chile.

II. Rutas españolas:

- a) Desde puntos en España por Lyon a Munich y continuando a puntos en Austria y Sudeste de Europa;
- b) Desde puntos en España por París y/o Bruselas y/o Amsterdam a Hamburgo y continuando a Copenhague, Estocolmo y Helsinki.

C. De conformidad con el Convenio aéreo concertado entre España y Portugal el 31 de marzo de 1947, el tráfico aéreo que se origine entre ambos territorios metropolitanos queda reservado exclusivamente a las Empresas designadas de los citados países.

D. En las rutas especificadas podrán suprimirse uno o más puntos, temporal o definitivamente, a conveniencia de las Empresas designadas por ambas Partes contratantes.

E. Los destinos y puntos de escala intermedia más allá de la República Federal de Alemania en la ruta B. II a) se concertarán entre ambas Autoridades aéreas antes de iniciar cada servicio en dicha ruta.

El mismo procedimiento será de aplicación para los puntos de escala intermedia en las rutas B. I a) y b).

F. A petición del Gobierno de una de las Partes contratantes el Gobierno de la otra Parte contratante considerará benévola la extensión del cuadro de rutas a las siguientes:

Rutas alemanas:

Desde puntos en la República Federal de Alemania por París o Niza a Madrid y puntos más allá a Lisboa, Santa María a puntos en el Mar Caribe y más allá a puntos en Centro y Sudamérica.

Rutas españolas:

Desde puntos en España, por un punto en la República Federal de Alemania, continuando a puntos del Sudeste de Europa y Oriente Medio.

Tengo el honor de poner en conocimiento de Vuestra Excelencia que el Gobierno de la República Federal de Alemania se declara conforme con las estipulaciones expuestas en lo que antecede.

Agradecería a Vuestra Excelencia me quiera hacer saber si el Gobierno de España las aprueba igualmente. En caso afirmativo, esta Nota y la Contestación que reciba tendrán carácter de acuerdo entre ambos Gobiernos.

Con este motivo le reitero, Señor Ministro, las seguridades de mi más alta consideración.

Tengo la honra de comunicar a Vuestra Ilustrísima la conformidad del Gobierno español con lo que precede.

Le ruego acepta, Señor Ministro, Encargado de Negocios, las seguridades de mi más distinguida consideración.

Fernando M. Castilla

Ilmo. Sr. Doctor Luitpold Werz, Ministro Consejero, Encargado de Negocios a. i. de la Embajada de la República Federal de Alemania.—Madrid.

Madrid, 28 de abril de 1960.

Ilustrísimo señor:

Muy señor mío: Tengo la honra de acusar recibo de la Nota de fecha de hoy, que traducida dice lo siguiente:

«Según el artículo VIII, párrafo 3) del Convenio sobre transporte aéreo hispano-alemán, de fecha de hoy, corresponde a las Autoridades aeronáuticas de ambas Partes el vigilar la capacidad que se ha de ofrecer por las Empresas designadas. Esta vigilancia ha de ejercerse en la forma siguiente:

1. Para el servicio de las líneas de vecindad que figuran en el cuadro de rutas, se aplicarán las normas que siguen.

a) La capacidad que se acuerda ofrecer en total se repartirá por igual, dentro de la medida de lo posible, entre las Empresas designadas por ambas Partes.

b) Las Empresas designadas por cada Parte contratante que explotan el tráfico sobre rutas total o parcialmente coincidentes, se pondrán de acuerdo sobre las condiciones en que han de explotarse estas rutas. En este acuerdo se fijará la capacidad periódica a ofrecer por cada Empresa, así como la frecuencia de los servicios, su distribución y horario.

c) En el caso de que una Empresa designada renuncie a la explotación total o parcial de la capacidad concedida, en una o más de las rutas a que tenga derecho, se pondrá de acuerdo con la Empresa o Empresas designadas por la otra Parte para explotar el servicio en las similares rutas, con el fin de cederle temporalmente la totalidad o una parte de la capacidad de que

dispone dentro de los límites previstos La Autoridad aeronáutica de la Empresa que ha cedido sus derechos puede recuperarlos en cualquier momento.

2. En cuanto a los servicios del cuadro de rutas que incluyen escalas en terceros países, se aplicarán las normas siguientes:

a) La capacidad inicial que se acuerde ofrecer en cada ruta por cada Empresa designada, deberá corresponder a las necesidades normales previsibles de origen a destino. Esa capacidad inicial puede incluir también—a título complementario del tráfico de origen a destino—una oferta de capacidad a convenir para satisfacer necesidades de tráfico entre territorios de terceros países situados en las rutas establecidas y el territorio de la otra Parte contratante. Al fijar esta capacidad complementaria, habrán de respetarse los tráficos de vecindad de la otra Parte contratante con dichos terceros países.

b) La cuantía de la capacidad realmente ejercida entre territorios de ambas Partes contratantes se sumará a la referida en el párrafo a) del apartado 1, para determinar la total a repartir entre ambas Partes contratantes.

c) Las Empresas designadas por ambas Partes contratantes se concertarán para el ejercicio de los derechos de tráfico sobre rutas total o parcialmente coincidentes.

3. Los acuerdos entre Empresas designadas, tanto para fijar y modificar la capacidad a ofrecer, la distribución de los servicios y los horarios, así como para la cesión temporal de derechos, requieren la aprobación de las Autoridades aeronáuticas de ambas Partes. A falta de acuerdo entre Empresas designadas o si dicho acuerdo no es aceptado por las Autoridades aeronáuticas de ambas Partes, será necesario que las Autoridades aeronáuticas de ambas Partes se concierten al efecto.

4. Queda convenido que las normas acordadas en los apartados anteriores pueden revisarse en cualquier momento con arreglo al artículo 12 del Convenio. Se entiende por ambas Partes contratantes que estas normas deben considerarse como expresión de la forma en que ha de aplicarse el Convenio sobre transporte aéreo hispano-alemán, que se firma en el día de hoy.

Tengo el honor de informar a Vuestra Excelencia que el Gobierno de la República Federal de Alemania está de acuerdo con lo anteriormente convenido.

Le agradecería me comunicase si el Gobierno de España lo aprueba igualmente. De ser así, esta Nota y su respuesta se considerarán como Acuerdo entre ambos Gobiernos.

Con este motivo le reitero, Señor Ministro, las seguridades de mi más alta consideración.

Tengo el honor de comunicar a Vuestra Ilustrísima la conformidad del Gobierno español con lo que precede.

Le ruego acepte, Señor Ministro, Encargado de Negocios, las seguridades de mi más distinguida consideración.

Fernando M. Castiella

Hmo. señor Doctor Luitpold Werz, Ministro Consejero, Encargado de Negocios a. i. de la Embajada de la República Federal de Alemania.—Madrid.

POR TANTO, habiendo visto y examinado los dieciocho artículos. Cuadro de Rutas y normas para su aplicación, que integran dicho Convenio, oída a Comisión de Tratados de las Cortes Españolas, en cumplimiento de lo prevenido en el artículo 14 de su Ley Orgánica, vengo en aprobar y ratificar cuanto en ello se dispone, como en virtud del presente lo apruebo y ratifico, prometiendo cumplirlo, observarlo y hacer que se cumpla y observe puntualmente en todas sus partes, a cuyo fin, para su mayor validación y firmeza, MANDO expedir este Instrumento de Ratificación firmado por Mi, debidamente sellado y refrendado por el infrascrito Ministro de Asuntos Exteriores.

Dado en Madrid a doce de enero de mil novecientos sesenta y uno.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Asuntos Exteriores,
FERNANDO MARIA DE CASTIELLA Y MAÍZ

Las ratificaciones fueron canjeadas en Bonn el 2 de agosto de 1961.

MINISTERIO DE HACIENDA

CORRECCION de erratas de la Orden de 27 de junio de 1961 sobre cancelación de documentos de importación temporal de automóviles.

Habiéndose padecido error en la inserción de la misma, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» del día 22 de julio de 1961, a continuación se rectifica como sigue:

En la página 10909, segunda columna, línea quinta, donde dice: «(Tripticos, carnets de passages, pases B-2 ó P-3)...», debe decir: «(Tripticos, carnets de passages, pases B-2 ó B-3)...»

En la misma página y columna, línea 16, del apartado cuarto, donde dice: «...para la localización de los vehículos...», debe decir: «... para la localización de los vehículos...»

II. Autoridades y Personal

NOMBRAMIENTOS, SITUACIONES E INCIDENCIAS

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

RESOLUCION de la Dirección General de Plazas y Provincias Africanas por la que se concede a don José Martín Ortega Casillas, Practicante primero de los Servicios Sanitarios de la Región Ecuatorial, la jubilación voluntaria por haber prestado al Estado más de cuarenta años de servicios

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 49 del Estatuto de Clases Pasivas del Estado y en el 44 del Reglamento par su aplicación de 21 de noviembre de 1927 y de conformidad con la propuesta de V. I.,

Esta Dirección General ha acordado declarar jubilado voluntario por haber prestado al Estado más de cuarenta años de servicios efectivos, con el haber que por clasificación le correspondía, a don José Martín Ortega Casillas, Practicante primero de los Servicios Sanitarios de la Región Ecuatorial, debiendo causar baja en el servicio activo el día 31 del actual.

Lo que participo a V. S. para su conocimiento y efectos procedentes.

Dios guarde a V. S. muchos años.

Madrid, 26 de agosto de 1961.—El Director general, José Díaz de Villegas.

Sr. Secretario general de esta Dirección General.