

I. Disposiciones generales

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

ORDEN de 23 de octubre de 1962 por la que se modifican los artículos 6.º y 18.º de la Reglamentación para la elaboración y venta de helados.

Excelentísimos e ilustrísimos señores.

Vista la propuesta que a petición del Grupo de Fabricantes de Helados del Sindicato Nacional de Alimentación, formula la Comisión Interministerial para la Reglamentación técnico-sanitaria de las Industrias de Alimentación, relativa a la modificación de los artículos 6.º y 18.º de la Reglamentación para la elaboración y venta de helados, aprobada por Orden de 29 de enero de 1958 («Boletín Oficial del Estado» del día 31), y atendidas las razones en que se fundamenta dicha propuesta.

Esta Presidencia del Gobierno, de conformidad con la expresada Comisión Interministerial, ha dispuesto que se entiendan modificados los citados artículos de la mencionada Reglamentación de helados en la forma que a continuación se indica:

«Artículo 6.º Los helados deberán llevar consignado en sus envases, envolturas o etiquetas la denominación del producto, el nombre o razón social de la fábrica preparadora domicilio social, número del registro de la Dirección General de Sanidad, Servicios de Higiene de la Alimentación y número del fabricante a que se refiere el artículo 22.

En todos los establecimientos y puestos de venta figurará bien visible el nombre, marca o razón social de los fabricantes de los helados que se expenden en el mismo.»

«Artículo 18. Toda mezcla, desde que sale de fábrica hasta su entrega al consumidor, deberá ser mantenida constantemente a temperatura no superior a 8.º C. bajo cero.»

Lo digo a VV. EE. y V. I. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a VV. EE. y a V. I. muchos años. Madrid, 23 de octubre de 1962.

CARRERO

Excemos. Sres. Ministros de Hacienda, de la Gobernación, de Trabajo, de Industria, de Agricultura, de Comercio y Secretario general del Movimiento e ilustrísimos señor Presidente de la Comisión Interministerial para la Reglamentación Técnico-sanitaria de las Industrias de Alimentación.

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

CONVENIO entre España y Austria sobre transporte aéreo.

El Gobierno de España y el Gobierno Federal de Austria, ambos signatarios del Convenio Internacional de Aviación Civil firmado en Chicago en 1944, animados del deseo de regular y fomentar el tráfico aéreo civil entre sus respectivos territorios, España y Austria, han convenido, de acuerdo con las Recomendaciones de la Comisión Europea de Aviación Civil, llevarlo a efecto mediante las estipulaciones siguientes:

Artículo 1.º Derechos de tráfico.—1. Cada una de las partes contratantes concede a la otra parte contratante los derechos especificados en el presente Convenio, con el fin de establecer servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas. Las empresas de transporte aéreo designadas por cada parte contratante gozarán, mientras exploten un servicio convenido en una ruta especificada de los siguientes derechos:

a) Sobrevolar, sin aterrizar, en territorio de la otra parte contratante
b) Hacer escalas en dicho territorio para fines no comerciales.
c) Hacer escalas en los puntos del territorio de la otra parte contratante que se especifiquen en el Cuadro de Rutas, para tomar y dejar pasajeros, correo y carga en tráfico internacional, con exclusión del tráfico de cabotaje en dicho territorio.

2. Las rutas en las cuales las empresas aéreas designadas estarán autorizadas a operar los servicios aéreos internacionales se especificarán en un cuadro de rutas (en adelante denominado «Servicios Convenidos» y «Rutas Especificadas»), que elaborarán de común acuerdo las autoridades aeronáuticas de las dos partes contratantes.

Art. 2.º Autorizaciones necesarias.—1. Cada una de las partes contratantes tendrá derecho a designar, previa comunicación por escrito a la otra parte contratante una o más empresas de transporte aéreo para que exploten los servicios convenidos en las Rutas Especificadas.

2. Al recibir dicha designación, la otra parte contratante deberá, con arreglo a las disposiciones de los párrafos cuarto y quinto del presente artículo, conceder sin demora a la empresa o empresas de transporte aéreo designadas las autorizaciones necesarias.

3. Cada una de las partes contratantes tendrá el derecho de anular la designación que haya hecho de una empresa aérea, así como sustituirla por otra empresa distinta mediante notificación por escrito a la otra parte.

4. Las autoridades aeronáuticas de una de las partes contratantes podrán exigir que la empresa de transporte aéreo designada por la otra parte contratante demuestre, de conformidad con las disposiciones del Convenio de Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), que está en condiciones de cumplir con las obligaciones prescritas en las Leyes y Reglamentos, normal y razonablemente aplicados por dichas autoridades a la explotación de los servicios aéreos internacionales.

5. Cada una de las partes contratantes tendrá el derecho de rechazar las autorizaciones mencionadas en el párrafo segundo de este artículo cuando no esté convencida de que una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de esta empresa se halle en manos de la parte contratante que ha designado a la empresa o de sus nacionales.

6. Cuando una empresa de transporte aéreo haya sido de ese modo designada y autorizada podrá comenzar en cualquier momento a explotar los servicios convenidos, siempre que esté en vigor en dichos servicios una tarifa, de conformidad con las disposiciones del artículo sexto del presente acuerdo.

Art. 3.º Anulación y suspensión.—1. Cada una de las partes contratantes se reserva el derecho de revocar una autorización concedida a una empresa de transporte aéreo designada por la otra parte contratante, o de suspender el ejercicio por dicha empresa de los derechos especificados en el artículo primero del presente Convenio:

a) Cuando no esté convencida de que una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de esa empresa no se halle en manos de la parte contratante que ha designado a la empresa ni de sus nacionales, o

b) cuando esta empresa no cumpla las Leyes o Reglamentos de la parte contratante que concede estos derechos, o

c) cuando la empresa aérea deje de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones prescritas en el presente Acuerdo.

2. A menos que la revocación o suspensión inmediata sean esenciales para impedir nuevas infracciones de las Leyes o Reglamentos, tal derecho se ejercerá solamente después de consultar a la otra parte contratante.

Art. 4.º Aduanas y exenciones.—1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las empresas de transporte aéreo designadas de cualquiera de las partes con-

tratantes y su equipo habitual, combustible, lubricantes, así como suministros (incluso alimentos, bebidas y tabaco), a bordo de tales aeronaves estarán exentos de todos los derechos o tasas al entrar en el territorio de la otra parte contratante, siempre que este equipo y provisiones permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación.

2. Estarán igualmente exentos de los mismos derechos y tasas, con excepción del pago de servicios prestados:

a) Los suministros de a bordo embarcados en el territorio de cualquiera de las partes contratantes, dentro de los límites fijados por las autoridades de dicha parte contratante, para su consumo a bordo de las aeronaves dedicadas a servicios internacionales de la otra parte contratante.

b) Las piezas de repuesto introducidas en el territorio de una de las partes contratantes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las empresas de transporte aéreo designadas por la otra parte contratante; y

c) El combustible y lubricantes, destinados al abastecimiento de las aeronaves explotadas por las empresas de transporte aéreo designadas por la otra parte contratante y dedicadas a servicios aéreos internacionales, incluso cuando estos suministros se consuman durante el vuelo sobre el territorio de la parte contratante en la cual se hayan embarcado.

Podrá exigirse que queden sometidos a vigilancia o control aduanero los artículos mencionados en los subpárrafos a), b) y c).

3. El equipo habitual de las aeronaves, así como otros artículos y provisiones que se encuentren a bordo de las aeronaves de una parte contratante, no podrán desembarcarse en el territorio de la otra parte contratante sin aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, podrán mantenerse bajo vigilancia de dichas autoridades hasta que sean reexportadas o se disponga de ellas de otra forma debidamente autorizada.

4. Los pasajeros en tránsito a través del territorio de una cualquiera de las partes contratantes estarán, a lo sumo, sujetos a un simple control. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduanas y de otros derechos similares.

Art. 5.º Normas de capacidad.—1. Deberá existir justa e igual oportunidad para todas las Empresas de las dos partes contratantes, para realizar los servicios convenidos en las rutas especificadas entre los territorios respectivos.

2. Las partes contratantes deberán tomar en consideración en los recorridos comunes sus intereses mutuos, a fin de no afectar de forma indebida sus servicios respectivos.

3. Los servicios convenidos que realicen las Empresas, designadas por las partes contratantes deberán estar en relación directa con las necesidades del transporte en las rutas especificadas y tendrán como objetivo primordial ofrecer, con un coeficiente de carga razonable, adecuada capacidad para atender las necesidades presentes, o razonablemente previsibles, de transporte de pasajeros, carga y correo entre el territorio de la parte contratante que designa la Empresa aérea y el país de destino final del tráfico.

4. Para el transporte de pasajeros, carga y correo que se realice con puntos de una ruta especificada situados en el territorio de otros Estados distintos del que designa a la Empresa aérea, se tendrá en cuenta el principio general de que la capacidad ofrecida deberá estar en relación con:

a) La demanda de tráfico entre el país de origen y los países de destino.

b) Las exigencias de una explotación económica de las líneas de que se trate.

c) La demanda de tráfico existente en las regiones que atraviesa, teniendo en cuenta las líneas locales y regionales.

Art. 6.º Tarifas de transporte.—1. Las tarifas de las Empresas de transporte aéreo que una de las partes contratantes aplique al transporte destinado al territorio de la otra parte contratante o procedente del mismo, se establecerán a niveles razonables, teniendo en cuenta todos los factores pertinentes, especialmente el costo de la explotación, un beneficio razonable y las tarifas de las otras Empresas de transporte aéreo.

2. Si es posible, las tarifas mencionadas en el párrafo uno de este artículo serán fijadas de común acuerdo por las Empresas de transporte aéreo designadas por ambas partes contratantes, en consulta con las otras Empresas que exploten toda la ruta o parte de la misma. De ser factible, se llegará a tal acuerdo mediante el procedimiento de fijación de tarifas establecido por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (I. A. T. A.).

3. Las tarifas así fijadas se someterán a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de las partes contratantes, por lo menos treinta días antes de la fecha prevista para que entren en vigor. En casos especiales podrá reducirse este plazo, siempre que estén de acuerdo dichas autoridades.

4. Si las Empresas de transporte aéreo designadas no pueden ponerse de acuerdo sobre una tarifa cualquiera, o si por cualquier motivo no puede fijarse una tarifa según las disposiciones del párrafo segundo de este artículo, o si durante los primeros quince días del plazo de treinta días mencionado en el párrafo tercero de este artículo, una de las partes contratantes notifica a la otra parte contratante su desacuerdo con alguna tarifa convenida, de conformidad con las disposiciones del párrafo segundo de este artículo, las autoridades aeronáuticas de las partes contratantes tratarán de determinar la tarifa de mutuo acuerdo.

5. Si las autoridades aeronáuticas no pueden convenir la aprobación de una tarifa cualquiera sometida a ellas, con arreglo al párrafo tercero de este artículo, ni la fijación de cualquier tarifa de acuerdo con el párrafo cuarto, la controversia será resuelta de conformidad con las disposiciones del artículo 12 del presente Convenio.

6. Con arreglo a las disposiciones del párrafo tercero de este artículo, ninguna tarifa entrará en vigor si las autoridades aeronáuticas de una de las partes contratantes no la aprueba.

7. Las tarifas establecidas de acuerdo con las disposiciones de este Convenio, continuarán en vigor hasta que se hayan fijado nuevas tarifas, de conformidad con las disposiciones de este artículo.

Art. 7.º Estadística.—Las autoridades aeronáuticas de cada una de las partes contratantes deberán facilitar a las autoridades aeronáuticas de la otra, si les fuesen solicitados, los informes estadísticos que razonablemente puedan considerarse necesarios para revisar la capacidad requerida en los servicios convenidos por las Empresas aéreas designadas por la otra parte contratante. Dichos informes incluirán todos los datos que sean precisos para determinar el volumen del tráfico transportado por las mencionadas Empresas en los servicios convenidos.

Art. 8.º Consultas.—Las autoridades aeronáuticas de las partes contratantes se consultarán de vez en cuando, con espíritu de estrecha colaboración, a fin de asegurar la aplicación satisfactoria de las disposiciones del presente Convenio.

Art. 9.º Modificación del acuerdo.—1. Si cualquiera de las partes contratantes estima conveniente modificar alguna de las disposiciones del presente Convenio, podrá solicitar una consulta a la otra parte contratante; tal consulta, que podrá hacerse entre las autoridades aeronáuticas verbalmente o por correspondencia, se iniciará dentro de un plazo de sesenta días, a contar de la fecha de la solicitud. Todas las modificaciones así convenidas entrarán en vigor cuando hayan sido confirmadas mediante canje de notas por vía diplomática.

2. Las modificaciones de los anejos a este Convenio, incluso el cuadro de rutas, podrán hacerse mediante acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas competentes de las partes contratantes.

Art. 10. Modificaciones por acuerdos multilaterales.—El presente Convenio y sus anejos se enmendarán para que estén en armonía con cualquier Convenio multilateral que sea obligatorio para las dos partes contratantes.

Art. 11. Denuncia.—Cualquiera de las partes contratantes podrá, en cualquier momento, notificar a la otra parte contratante su decisión de denunciar el presente Convenio. Esta notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Si se hace tal notificación, el Convenio terminará doce meses después de la fecha en que reciba la notificación de la otra parte contratante, a menos que dicha notificación se retire por acuerdo mutuo antes de la expiración de dicho plazo. Si la parte contratante no acusare recibo de dicha notificación, ésta se considerará recibida catorce días después de que la Organización de Aviación Civil Internacional haya recibido la notificación.

Art. 12. Solución de controversias.—1. En caso de surgir una controversia de interpretación o aplicación del presente acuerdo entre las partes contratantes, éstas tratarán, en primer lugar, de solucionarla mediante negociaciones directas.

2. Si las partes contratantes no llegan a una solución mediante negociaciones, la controversia podrá ser sometida, de común acuerdo, a la decisión de cualquier persona u organismo o, en el caso de que lo solicite una de las partes contratantes, podrá ser sometida a la decisión de un Tribunal compuesto por tres árbitros, uno nombrado por cada una de las partes contratantes y un tercero designado por los dos primeramente nombrados. Cada una de las partes contratantes nombrará un árbitro dentro de un plazo de sesenta días, contados desde la fe-

cha en que reciba cualquiera de las partes contratantes un preaviso de la otra parte contratante, por vía diplomática, solicitando el arbitraje de la controversia; y el tercer árbitro se nombrará dentro de un nuevo plazo de sesenta días. Si cualquiera de las partes contratantes no designa un árbitro dentro del plazo señalado, o si el tercer árbitro no ha sido designado dentro del plazo fijado, cualquiera de las partes contratantes podrá pedir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre un árbitro o árbitros, según el caso. En tal caso, el tercer árbitro será nacional de un tercer Estado y actuará como Presidente del Tribunal arbitral.

3. Las partes contratantes se comprometen a respetar toda decisión tomada de acuerdo con el párrafo segundo del presente artículo.

Art. 13. Registro.—El presente Convenio y cualquier canje de notas que se celebre según lo previsto en el artículo noveno, párrafo uno, se registrarán en la Organización Civil Internacional (I. C. A. O.)

Art. 14. Firma.—Este Convenio entrará en vigor el día en que las partes contratantes se comuniquen por un canje de notas, que tendrá lugar en Viena, en el más breve plazo posible, el cumplimiento por cada una de ellas de la aprobación según sus reglas constitucionales.

En testimonio de lo cual, los abajo firmantes, debidamente autorizados, firman y sellan el presente Convenio.

Hecho en Viena el 19 de febrero de 1962, en doble ejemplar, en lengua española y alemana, haciendo fe ambos textos.

Por el Gobierno español, José S. de Erice.—Por el Gobierno austriaco, Kreisky.

El presente Convenio, de conformidad con lo estipulado en su artículo 14, entró en vigor el día 11 de mayo de 1962.

Cuadro de rutas

I. Línea austriaca:

- A) Austria, punto intermedio en Alemania, Francia, Italia o Suiza: Madrid.
- B) Austria, punto intermedio en Alemania, Francia, Italia o Suiza: Barcelona.

Sin derechos de quinta libertad entre España y el punto intermedio elegido.

II. Línea española.

- A) España, punto intermedio en Alemania, Francia, Italia o Suiza: Viena.
- B) España, punto intermedio en Alemania, Francia, Italia o Suiza: Salzburgo.

Sin derechos de quinta libertad entre Austria y el punto intermedio elegido.

ADHESION de Bélgica al Convenio Internacional del Aceite de Oliva, elaborado por las Naciones Unidas y modificado por el Protocolo de 3 de abril de 1958.

El Asesor Jurídico de las Naciones Unidas comunica a este Departamento que con fecha 27 de agosto de 1962, el Gobierno de Bélgica depositó el instrumento de adhesión al Convenio Internacional del Aceite de Oliva, elaborado por las Naciones Unidas y modificado por el Protocolo de 3 de abril de 1958.

Lo que se hace público para conocimiento general y en continuación a lo publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 28 de noviembre de 1960.

Madrid, 17 de octubre de 1962.—El Subsecretario, Pedro Cortina.

RATIFICACION por El Ecuador del Protocolo Adicional al Convenio sobre facilidades aduaneras para el turismo sobre importación de documentos y material de propaganda turística.

El Asesor Jurídico de las Naciones Unidas comunica a este Departamento que con fecha 30 de agosto de 1962, el Gobierno del Ecuador depositó el instrumento de ratificación del Proto-

colo Adicional al Convenio sobre facilidades aduaneras para el turismo sobre importación de documentos y material de propaganda turística, firmado en Nueva York el 4 de junio de 1954, que entrará en vigor para el país citado el 28 de noviembre de 1962.

Lo que se hace público para conocimiento general y en continuación a lo publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 15 de agosto de 1962.

Madrid, 17 de octubre de 1962.—El Subsecretario, Pedro Cortina.

RATIFICACION de El Ecuador del Convenio sobre facilidades Aduaneras para el Turismo, firmado en Nueva York el 4 de junio de 1954.

El Asesor Jurídico de las Naciones Unidas comunica a este Ministerio que con fecha 30 de agosto de 1962, el Gobierno del Ecuador depositó el instrumento de ratificación del Convenio sobre facilidades aduaneras para el turismo, firmado en Nueva York el 4 de junio de 1954, que entrará en vigor para el citado país el 28 de noviembre de 1962.

Lo que se hace público para conocimiento general y en continuación a lo publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 22 de diciembre de 1961.

Madrid, 17 de octubre de 1962.—El Subsecretario, Pedro Cortina.

MINISTERIO DE AGRICULTURA

ORDEN de 22 de octubre de 1962 por la que se determinan los sectores industriales a los que no son de aplicación las normas contenidas en el Decreto 2561/1962, de 27 de septiembre de 1962.

Ilustrísimos señores:

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo séptimo del Decreto 2561/1962, de 27 de septiembre último, este Ministerio ha tenido a bien disponer que los sectores industriales a los que no les son de aplicación las normas de libertad de instalación de nuevas industrias agrícolas, forestales y ganaderas y de ampliación, mejora y traslado de las existencias contenidas en el citado Decreto y que, excepcionalmente, continuarán sujetos a la previa autorización administrativa mediante la tramitación del expediente correspondiente, con arreglo a los preceptos del Decreto-ley de 1 de mayo de 1962, Orden ministerial de 15 de julio del mismo año y demás disposiciones complementarias, sean los de las industrias agrarias siguientes:

- a) De obtención de alcohol de productos agrícolas perecederos o de excedentes de cosecha.
- b) De obtención de fibra de seda para hilaturas.
- c) De secado y fermentación del tabaco.
- d) De obtención de fibras textiles.
- e) De higienización, conservación y esterilización de la leche.
- f) De carnicería de ganado equino.
- g) De elaboración de cecina de carne de équido.
- h) De resinación de los pinares en las provincias gallegas.
- i) De molinos maquileros de trigo, en tanto se regulen expresamente.

La presente disposición entrará en vigor a partir de la fecha de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a VV. II. muchos años.
Madrid, 22 de octubre de 1962.

CANOVAS

Ilmos. Sres. Directores generales de Agricultura, de Montes, Caza y Pesca Fluvial, de Ganadería y Delegado nacional del Servicio Nacional del Trigo.