



# BOLETIN OFICIAL

## DEL ESTADO

Administración y venta de ejemplares: Trafalgar, 29. MADRID. Teléfono 24 24 84

Ejemplar, 1,00 peseta. Atrasado, 2,00 pesetas. Suscripción: Trimestre, 65 pesetas

Año XVII

Lunes 10 de marzo de 1952

Núm. 70

### SUMARIO

	PÁGINA		PÁGINA
<b>JEFATURA DEL ESTADO</b>		<b>MINISTERIO DE LA GOBERNACION</b>	
DECRETO-LEY de 22 de febrero de 1952 por el que se rectifican determinados errores contenidos en la Ley de 19 de diciembre de 1951 aprobatoria de los Presupuestos generales del Estado para el bienio 1952-53	1089	Orden de 4 de marzo de 1952 por la que se declara apto para ocupar plaza en la Escala de Auxiliares Mecánicos de segunda clase al opositor don Juan Alfonso García Marín del Campo	1106
INSTRUMENTOS DE RATIFICACION del Acuerdo relativo a Servicios Aereos entre España y Suiza	1090	<b>MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS</b>	
<b>GOBIERNO DE LA NACION</b>		Orden de 1 de marzo de 1952 por la que se dispone que don Julián Dora y Díez Montero cese en su cargo de Ingeniero Director de los Servicios Hidráulicos del Sur de España y pase a prestar sus servicios como Jefe de Sección en la Confederación Hidrográfica del Duero	1106
<b>MINISTERIO DE JUSTICIA</b>		Otra de 1 de marzo de 1952 por la que se dispone que el Ayudante de Obras Públicas don Manuel Justo Córdoba pase a continuar prestando sus servicios a la Confederación Hidrográfica del Duero	1106
DECRETO de 22 de febrero de 1952 por el que se convocan elecciones para la designación de los representantes en las Cortes Españolas de los Colegios de Abogados, Registradores de la Propiedad, Notarios y Procuradores de los Tribunales	1093	<b>MINISTERIO DE EDUCACION NACIONAL</b>	
<b>MINISTERIO DE EDUCACION NACIONAL</b>		Orden de 10 de diciembre de 1951 por la que se jubila al Profesor numerario de la Escuela del Magisterio de Valencia don Claudio Vázquez Martínez	1107
DECRETO de 1 de febrero de 1952 por el que se nombra a don Luis Fernández del Amo Director del Museo Nacional de Arte Contemporáneo	1093	Otra de 11 de diciembre de 1951 por la que se da la correspondiente corrida de escalas en el Profesorado numerario masculino de Escuelas del Magisterio, por jubilación de don Claudio Vázquez Martínez	1107
Otro de 1 de febrero de 1952 por el que se nombra a don Julio Cavestany y de Anduaga Director del Museo Nacional de Arte del siglo XIX	1093	Otra de 12 de diciembre de 1951 por la que se nombra el Tribunal calificador del Concurso Bibliográfico de 1950	1107
<b>MINISTERIO DE AGRICULTURA</b>		Otra de 12 de febrero de 1952 por la que se jubila al Profesor especial adjunto de «Caligrafía» de la Escuela del Magisterio de Madrid, don L. Emilio Mendoza Crespo	1107
DECRETO de 29 de febrero de 1952 por el que se dispone la elección de compromisarios para designación de Procurador en Cortes representante de los Colegios Veterinarios de España	1093	Otra de 23 de febrero de 1952 por la que se concede el quinto ascenso, por quinquenio, a doña María Pérez Hernández, Profesora especial de «Corte y Confección» de las Escuelas de Adultas de Barcelona	1107
<b>SECRETARIA GENERAL DEL MOVIMIENTO</b>		<b>MINISTERIO DE TRABAJO</b>	
DECRETO de 29 de febrero de 1952 por el que se convocan elecciones de Procuradores sindicales en Cortes	1094	Orden de 22 de febrero de 1952 por la que se dispone corrida de escalas en los términos que se indican y el reintegro al servicio activo de don José Brujo y Rodríguez Arce	1107
<b>MINISTERIO DE COMERCIO</b>		Otra de 29 de febrero de 1952 por la que se concede a don José Maluquer Cueto la Medalla «Al Mérito en el Trabajo», en su categoría de plata, de segunda clase	1108
DECRETO de 22 de febrero de 1952 sobre adjudicación del concurso de los Servicios de Comunicaciones Marítimas, Rápidas y Regulares de Soberanía a la Compañía Transmediterránea, Sociedad Anónima	1094	Otra de 3 de marzo de 1952 por la que se nombra Vocal del Tribunal de oposiciones a Inspectores Técnicos de Trabajo a don Antonio de la Vega y de la Vega, en sustitución de don Manuel Martínez Pereiro	1108
<b>MINISTERIO DE JUSTICIA</b>		<b>ADMINISTRACION CENTRAL</b>	
Órdenes de 1 de febrero de 1952 por las que se concede la libertad condicional a los penados que se citan	1105	<b>HACIENDA.—Dirección General de Timbre y Monopolios. (Sección de Loterías).—Anuncio por el que se autoriza al excelentísimo y reverendísimo señor Arzobispo de Valencia para celebrar una tómbola benéfica</b>	
Orden de 20 de febrero de 1952 por la que se concede la excedencia voluntaria por plazo de un año al Notario de Viana del Bollo don Juan Verger Garau	1105	1108	
Órdenes de 3 de marzo de 1952 por las que se manda expedir Carta de Sucesión en los títulos de Conde de Casa de Angulo Barón de Casa Davallillos y Marqués de Montes Claros, a favor de los señores que se indican	1106	<b>GOBERNACION.—Dirección General de Correos y Telecomunicación (Correos).—Anunciando subasta para contratar la conducción del correo entre Villanueva de los Castillejos y Sanlúcar de Guadiana</b>	
Orden de 20 de febrero de 1952 por la que se promueve a Guardiola de segunda clase del Cuerpo Auxiliar de Prisiones a doña Perpetua Marín Quevedo	1106	1108	
<b>MINISTERIO DEL EJERCITO</b>		<b>INDUSTRIA.—Dirección General de Industria.—Resolución de expedientes de las entidades industriales que se citan.</b>	
Orden de 23 de febrero de 1952 por la que se destina a la Mejaaña Armada del Protectorado de Marruecos al Teniente de Infantería don Felipe López Martín	1106	1108	
		<b>ANEXO UNICO.—Anuncios oficiales, particulares y Administración de Justicia.</b>	

## JEFATURA DEL ESTADO

DECRETO-LEY DE 22 DE FEBRERO DE 1952 por el que se rectifican determinados errores contenidos en la Ley de 19 de diciembre de 1951 aprobatoria de los Presupuestos generales del Estado para el bienio 1952-53.

En la Ley de diecinueve de diciembre próximo pasado que aprobó los Presupuestos generales del Estado para el bienio mil novecientos cincuenta y dos-cincuenta y tres, se han deslizado algunos errores de expresión que, aunque en nada afectan a la cuantía de los créditos que en ella se autorizan, deben ser rectificadas para la debida aplicación de sus preceptos.

En su virtud, haciendo uso de la facultad conferida al Gobierno por el artículo trece de la Ley de diecisiete de julio de mil novecientos cuarenta y dos, modificada por la de nueve de marzo de mil novecientos cuarenta y seis, previa deliberación del Consejo de Ministros.

**DISPONGO:**

**Artículo primero.**—En el artículo diecisiete de la Ley de diecinueve de diciembre de mil novecientos cincuenta y uno se sustituye la palabra «unificación», que figura en el último párrafo del apartado m) del mismo, por la de «liquidación», quedando redactado como sigue:

«De conformidad con el régimen establecido para los transportes automoviles por carretera por Orden ministerial de veintitrés de diciembre de mil novecientos cuarenta y nueve, se considerarán exentos del pago de los impuestos de transportes, por declaración jurada, las líneas férreas que transporten viajeros en automotores que empleen como carburante la gasolina (puesto que ya lo han satisfecho directamente al adquirir el carburante). No obstante, dichas líneas férreas continuarán con el sistema de declaración jurada para la liquidación de los impuestos de los demás viajeros transportados cuando empleen otros sistemas distintos de la gasolina.»

**Artículo segundo.**—En la disposición adicional y en su parte destinada a modificaciones del pormenor de la Sección primera de Obligaciones de los Departamentos ministeriales, «Presidencia del Gobierno», se fija en siete mil pesetas el sueldo de los ocho Oficiales segundos del Cuerpo de Mecnógrafos-Calculadores del Instituto Geográfico y Catastral, en sustitución del de siete mil doscientas con que actualmente figura y que no corresponde a dicha categoría y clase.

**Artículo tercero.**—En la misma disposición adicional ya citada, en la parte afecta a la Sección sexta, «Ministerio de la Gobernación», se introducen las siguientes modificaciones:

Aplicación al capítulo primero, artículo segundo, grupo primero, concepto segundo, partida quinta, de la baja de cuatro mil pesetas y fijación definitiva de la cifra de dos millones treinta y siete mil quinientas veinte pesetas, que figuran dispuestas para el capítulo primero, artículo segundo, grupo segundo, concepto segundo, partida quinta.

Adscripción al capítulo primero, artículo segundo, grupo octavo, «Dirección General de Seguridad», de las cifras de dos millones quinientas ochenta y ocho mil quinientas pesetas al concepto undécimo y de doscientas treinta mil quinientas al concepto décimosexto, que están mandadas aplicar a iguales conceptos del grupo séptimo.

Imputación al capítulo primero, artículo tercero, grupo octavo, concepto segundo, «Dietas a los funcionarios en general y suplentes destinados en comisión de servicio en territorio nacional o en el extranjero, que se abonarán con arreglo a las disposiciones vigentes, etc.», del crédito de un millón doscientas cuarenta y cinco mil pesetas, que en la disposición se atribuye al capítulo primero, artículo segundo, grupo décimo, concepto duodécimo.

**Artículo cuarto.**—En el Presupuesto en vigor de la Sección séptima, «Ministerio de Obras Públicas», y en su capítulo primero, «Personal»; artículo primero, «Sueldos», se sustituye la expresión «Ingenieros Industriales», que figura como epígrafe del grupo octavo, por la de «Cuerpo de Ingenieros Industriales».

**Artículo quinto.**—De este Decreto-ley se dará inmediata cuenta a las Cortes.

Así lo dispongo por el presente Decreto-ley, dado en Madrid a veintidós de febrero de mil novecientos cincuenta y dos.

FRANCISCO FRANCO

**INSTRUMENTOS DE RATIFICACION del Acuerdo relativo a Servicios Aéreos entre España y Suiza.**

FRANCISCO FRANCO BAHAMONDE

JEFE DEL ESTADO ESPAÑOL, GENERALÍSIMO DE LOS EJÉRCITOS NACIONALES

POR CUANTO el día tres de agosto de mil novecientos cincuenta el Plenipotenciario de España firmó en San Sebastián, juntamente con el Plenipotenciario del Consejo Federal suizo, nombrado en buena y debida forma al efecto, un Acuerdo relativo a Servicios Aéreos entre España y Suiza, cuyo texto certificado se inserta seguidamente:

El Gobierno español y el Consejo Federal suizo considerando: Que las posibilidades de la aviación comercial como forma de transporte han aumentado considerablemente;

Que es conveniente organizar de una forma segura y ordenada las comunicaciones aéreas regulares y desarrollar en la mayor medida posible la cooperación internacional en este terreno;

Que es necesario, en consecuencia, concluir entre España y Suiza un acuerdo que regule los transportes aéreos por líneas regulares;

Han designado a este efecto sus Plenipotenciarios, los cuales, debidamente autorizados, han convenido lo que sigue:

**ARTÍCULO I**

Las aeronaves civiles—comerciales o privadas—de cada una de las Partes contratantes gozarán, sobre el territorio de la otra Parte, el derecho de atravesar este territorio sin aterrizar en él y de aterrizar en el mismo por razones no comerciales en los aeropuertos abiertos al tráfico internacional, a condición de que la primera y última escala, en cada país, se efectúen en un aeropuerto aduanero.

**ARTÍCULO II**

a) Para establecer los servicios aéreos internacionales regulares que se mencionan en el presente Acuerdo y en su Anejo, que atraviesen o sirvan sus territorios respectivos, las Partes contratantes acuerdan mutuamente los derechos especificados en el presente Acuerdo y en su Anejo.

b) Cada Parte contratante designará una o varias empresas de transportes aéreos para explotar los servicios convenidos, y para los que ella habrá de decidir la fecha de apertura.

**ARTÍCULO III**

a) Bajo reserva del artículo XVI de este Acuerdo, la autorización de explotación necesaria deberá ser expedida a las empresas designadas de cada Parte contratante.

b) Sin embargo, antes de ser autorizadas para comenzar

los servicios convenidos, las empresas designadas podrán ser requeridas a probar cerca de la Autoridad aeronáutica competente para expedir la autorización de explotación que reúnen las condiciones prescritas por las leyes y reglamentos que debe normalmente aplicar esta Autoridad.

**ARTÍCULO IV**

La explotación del tráfico aéreo entre sus territorios respectivos constituye un derecho fundamental y primordial para las dos Partes contratantes.

**ARTÍCULO V**

a) La fijación de las tarifas deberá ser hecha a tipos razonables, teniendo en cuenta en particular la economía de la explotación, un beneficio normal, las tarifas propuestas por las otras empresas que exploten toda o parte de la misma ruta y las características presentadas por cada servicio, tales como las condiciones de velocidad y de confort.

b) Las tarifas aplicadas a los sectores comunes de las rutas especificadas en el Anejo no podrán ser inferiores a las que se apliquen por las empresas de la Parte contratante que exploten los servicios locales o regionales.

c) La fijación de las tarifas a aplicar sobre los servicios mencionados en los Cuadros anejos se hará, en la medida de lo posible, por acuerdo entre las empresas designadas suizas y españolas.

Estas empresas procederán de la forma siguiente:

1.º Bien aplicando las resoluciones que hayan podido ser adoptadas por el procedimiento de fijación de tarifas de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (I. A. T. A.)

2.º Bien por acuerdo directo después de consulta, si hubiere lugar, con las empresas de transportes aéreos de terceros países que exploten todo o parte de los mismos recorridos.

d) Las tarifas así fijadas deberán ser sometidas a la aprobación de las Autoridades aeronáuticas de cada Parte contratante por lo menos treinta (30) días antes de la fecha prevista para su entrada en vigor; este plazo puede ser reducido, en casos especiales, a reserva de acuerdo de estas Autoridades.

e) Si las empresas de transporte aéreo designadas no llegasen a un acuerdo en la fijación de una tarifa, de conformidad con las disposiciones del párrafo c) arriba mencionado, o si una de las Partes contratantes diese a conocer su desacuerdo sobre la tarifa que le ha sido sometida, de conformidad con las disposiciones del párrafo d) precedente, las Autoridades aeronáuticas de las dos Partes contratantes se esforzarán por llegar a un arreglo satisfactorio.

En último extremo se recurrirá al arbitraje previsto en el artículo XVII del presente Acuerdo. La Parte contratante que haya dado a conocer su desacuerdo tendrá el derecho de exigir de la otra Parte contratante el mantenimiento de las tarifas anteriormente en vigor en espera de que haya sido dictada la sentencia arbitral o las medidas provisionales, de conformidad con las disposiciones del artículo XVII del presente Acuerdo.

#### ARTÍCULO VI

Para la utilización de los aeropuertos y otras facilidades ofrecidas por una Parte contratante, las empresas designadas por la otra no pagarán tasas superiores a las que pagan las aeronaves nacionales empleadas en servicios internacionales similares.

b) Los carburantes, lubricantes y piezas de recambio, introducidos o tomados a bordo sobre territorio de una Parte contratante por las empresas designadas por la otra o por cuenta de estas empresas y destinados únicamente a las aeronaves de las dichas empresas, serán exceptuados del pago de derechos de aduanas y gozarán de trato nacional o del de nación más favorecida en lo que respecta a los gastos de inspección y otros derechos y tasas nacionales.

c) Las aeronaves que las empresas designadas de una Parte contratante utilicen en los servicios convenidos, así como los carburantes, los lubricantes, piezas de recambio, equipo normal y las provisiones de a bordo que permanezcan en dichos aparatos estarán exentos, sobre el territorio de la otra Parte contratante, de los derechos de aduanas, gastos de inspección y otros derechos y tasas nacionales, aun en el caso de que dichos aprovisionamientos fueran empleados o consumidos en el curso de vuelos efectuados sobre dicho territorio.

#### ARTÍCULO VII

Los certificados de navegabilidad, los de aptitud y las licencias, expedidos o declarados válidos por una Parte contratante y todavía en vigor, serán reconocidos por la otra Parte contratante para la explotación de los servicios convenidos. Cada Parte contratante se reserva, sin embargo, el derecho de no reconocer como válidos para la circulación sobre su propio territorio los certificados de aptitud y las licencias conferidos a sus propios nacionales por un tercer país.

#### ARTÍCULO VIII

a) Las leyes y reglamentos que regulan sobre el territorio de una Parte contratante la entrada y salida de las aeronaves afectas a la navegación aérea internacional, o los vuelos de estas aeronaves sobre el territorio dicho, se aplicarán a las aeronaves de la otra Parte contratante.

b) Las leyes y reglamentos que regulan sobre el territorio de una Parte contratante la entrada, la estancia y la salida de pasajeros, tripulaciones, envíos postales o mercancías, así como los que conciernen a las formalidades, la policía, inmigración, emigración, pasaportes, aduanas, sanidad y divisas, se aplicarán a los pasajeros, tripulaciones, envíos postales o mercancías transportados por las aeronaves de las empresas designadas de la otra Parte contratante mientras éstas se encuentren sobre el citado territorio.

#### ARTÍCULO IX

Cada Parte contratante se reserva en principio el ejercicio de sus propios transportes de cabotaje.

#### ARTÍCULO X

Las administraciones postales de los dos Estados regularán entre sí la utilización de las líneas para el transporte de envíos postales.

#### ARTÍCULO XI

Las Autoridades aeronáuticas de las dos Partes contratantes fijarán, de común acuerdo, el mínimo de facilidades indispensables que se ofrecen mutuamente, en lo que concierne a las instalaciones y servicios en los aeropuertos y en las rutas, a fin de facilitar la navegación aérea, comprendiendo en particular los sistemas de seguridad aérea, intercambio de informaciones, lenguas y unidades de medida a emplear y códigos de cifra.

Las facilidades y los servicios se establecerán teniendo en cuenta la conveniencia mutua y en el cuadro de las posibilidades reales de cada Parte contratante, adaptándose, tanto como sea posible, a las normas internacionales en vigor.

#### ARTÍCULO XII

El establecimiento de los pasajes y de los documentos exigidos para el tráfico aéreo internacional debe efectuarse de conformidad con las disposiciones dictadas por las Partes contratantes. Estas disposiciones no tendrán en ningún caso carácter discriminatorio con respecto a una o la otra Parte contratante.

#### ARTÍCULO XIII

En tanto como subsista la formalidad del visado para la admisión de extranjeros en los dos países, las tripulaciones inscritas en las listas de a bordo de las aeronaves de los dos países, afectas a los servicios, estarán exceptuadas 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 pertenecen.

#### ARTÍCULO XIV

Cada empresa aérea designada podrá, a reserva de la autorización de las Autoridades aeronáuticas competentes, mantener en los aeropuertos de la otra Parte contratante su propio personal técnico y administrativo. Esta autorización servirá para el personal mínimo indispensable al funcionamiento normal de los servicios.

#### ARTÍCULO XV

Cuando las personas o los bienes de nacionales de una de las Partes contratantes sufran daños en las aeronaves de la otra Parte contratante, las Autoridades aeronáuticas respectivas harán todo lo que les sea posible para que las indemnizaciones debidas a los interesados o sus derechohabientes sean hechas efectivas en el plazo más breve posible.

#### ARTÍCULO XVI

a) Cada Parte contratante se reserva el derecho de rehusar o de revocar una autorización de explotación a una empresa designada de la otra Parte contratante cuando no tenga la seguridad de que una parte importante de la propiedad y el control efectivo de esta empresa se encuentran en manos de nacionales de una u otra Parte contratante, o cuando la empresa no cumpla las leyes y reglamentos a que se hace referencia en el artículo VIII, o no cumpla las obligaciones que se derivan del presente Acuerdo.

b) Cuando una de las Partes contratantes desee hacer uso del derecho previsto en el párrafo precedente, sus Autoridades aeronáuticas notificarán inmediatamente a las de la otra Parte contratante su decisión de suspender o de revocar el ejercicio de los derechos concedidos a la empresa designada, especificando los hechos comprobados sobre los cuales se apoyen las medidas a tomar y, llegado el caso, los principios o disposiciones del presente Acuerdo o de la legislación interna que hubiesen sido infringidos.

c) Cada Parte contratante será informada por la otra Parte de las infracciones que el personal de su o de sus empresas concesionarias haya cometido sobre el territorio de la otra Parte. Si la infracción es grave, las Autoridades competentes tendrán el derecho de exigir la sustitución del o de los responsables.

#### ARTÍCULO XVII

a) A reserva de otras disposiciones del presente Acuerdo o de su Anejo, toda diferencia entre las Partes contratantes relativa a la interpretación o a la aplicación del mencionado Acuerdo o de su Anejo que no pudiera ser resuelta por vía de negociaciones directas, será sometida a un Tribunal arbitral de tres miembros; cada Parte contratante designará uno; el tercero, que no podrá tener la nacionalidad de una de las Partes contratantes, será elegido por las dos. Cada Parte contratante designará su árbitro en el término de dos meses, a contar de la entrega por una de las Partes contratantes a la otra de una Nota diplomática en que se pida el arbitraje; el tercer árbitro será elegido en el mes que siga a este periodo de dos meses.

b) Si una de las Partes contratantes no ha designado su árbitro en el plazo de dos meses o si no puede llegarse a un acuerdo sobre la elección del tercer árbitro en el plazo previsto anteriormente, la diferencia será sometida a la Comisión Permanente de Conciliación, instituida por el Tratado de Conciliación y el Reglamento Judicial entre España y Suiza, concluido en Madrid el 20 de abril de 1926.

c) Las Partes contratantes se comprometen a aceptar la sentencia dictada y, eventualmente, las medidas provisionales que podrían dictarse en el curso del procedimiento de arbitraje.

#### ARTÍCULO XVIII

a) El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de su firma y reemplazará al Acuerdo provisional sobre líneas aéreas entre Suiza y España, concluido en Madrid el 17 de julio de 1946.

b) Será ratificado en el plazo más breve posible y las ratificaciones serán debidamente notificadas por Canje de Notas.

c) En el caso de entrar en vigor una Convención multilateral sobre navegación aérea que haya sido ratificada por las dos Partes contratantes, el presente Acuerdo y su Anejo quedarán sujetos a las modificaciones que se deriven de la mencionada Convención.

d) Entre las Autoridades aeronáuticas de las Partes contratantes podrán convenirse modificaciones al Anejo.

e) Cuando una de las Partes contratantes tenga intención de denunciar el presente Acuerdo, deberá pedir una consulta a la otra Parte contratante haciendo referencia al presente artículo. Si no se llega a ningún acuerdo, pasado un plazo de sesenta (60) días después de la fecha del envío de esta petición de consulta, la primera Parte contratante podrá notificar su denuncia a la otra Parte contratante. La notificación se hará por vía diplomática y el Acuerdo dejará de estar en vigor ciento veinte (120) días después de esta notificación. Sin embargo, esta podrá ser retirada de común acuerdo antes de la expiración de dicho plazo.

Hecho en San Sebastián el 3 de agosto de 1950, en doble ejemplar, en las lenguas francesa y española, haciendo uno y otro igualmente fe.

Por el Gobierno español, Por el Consejo Federal suizo,  
Firmado: Alberto Martín Artajo Firmado: Broje

### A N E J O

(Artículos II, V, XVII y XVIII del Acuerdo relativo a servicios aéreos entre España y Suiza, de 3 de agosto de 1950)

#### 1.

Sobre el territorio de cada Parte contratante, las empresas designadas por la otra Parte contratante gozarán del derecho de tránsito y del derecho de escala para fines no comerciales, con facultad para utilizar los aeropuertos y otras facilidades previstas para el tráfico internacional; gozarán, además, en los puntos especificados en los Cuadros adjuntos, del derecho de embarcar y del derecho de desembarcar, en tráfico internacional, pasajeros, envíos postales y mercancías, en las condiciones enunciadas en el Acuerdo y en este Anejo.

#### 2.

La capacidad de transporte ofrecida por las empresas designadas de las dos Partes contratantes deberá estar en relación estrecha con la demanda de tráfico.

### C U A D R O S D E R U T A S

(Artículo 1.º del Anejo al Acuerdo relativo a servicios aéreos entre España y Suiza de tres de agosto de mil novecientos cincuenta)

#### C U A D R O I

*Servicios que pueden explotar las empresas suizas de transportes aéreos*

A. De puntos en Suiza a Barcelona y/o Madrid-Lisboa y viceversa.

B. 1.—De puntos en Suiza a Barcelona y/o Madrid-Lisboa hacia América del Norte o América Central y viceversa.

2.—De puntos en Suiza a Barcelona y/o Madrid hacia Africa y América del Sur y viceversa.

De conformidad con el Convenio aéreo entre España y Portugal, de treinta y uno de marzo de mil novecientos cuarenta y siete, el tráfico que tiene su origen en el territorio metropolitano de uno de estos países y su destino en el del otro, queda reservado a las aeronaves nacionales de los citados países.

#### C U A D R O II

*Servicios que pueden explotar las empresas españolas de transportes aéreos*

A. De puntos en España a Ginebra y viceversa.

B. De puntos en España a Ginebra-Francfort y/o Hamburgo-Copenhague-Estocolmo y viceversa.

En todas las rutas especificadas en los Cuadros I y II arriba mencionados podrán suprimirse escalas a conveniencia de las empresas designadas para todo o parte de los vuelos.

San Sebastián, tres de agosto de mil novecientos cincuenta.

Por el Gobierno español,

Firmado: Alberto Martín Artajo

Por el Consejo Federal suizo,

Firmado: Broje

POR TANTO, habiendo visto y examinado los dieciocho artículos que integran dicho Acuerdo, así como los seis de su Anejo y los dos Cuadros de rutas, oída la Comisión de Tratados de las Cortes Españolas, en cumplimiento de lo prevenido en el artículo catorce de su Ley Orgánica, vengo en aprobar y ratificar cuanto en ello se dispone, 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 Mí, debidamente sellado y refrendado por el infrascrito Ministro de Asuntos Exteriores.

Dado en Madrid a once de enero de mil novecientos cincuenta y dos.

El Ministro de Asuntos Exteriores,  
ALBERTO MARTÍN ARTAJO

FRANCISCO FRANCO

Las ratificaciones fueron canjeadas en Berna el día dieciocho de febrero de mil novecientos cincuenta y dos.

# GOBIERNO DE LA NACION

## MINISTERIO DE JUSTICIA

**DECRETO de 22 de febrero de 1952 por el que se convocan elecciones para la designación de los representantes en las Cortes Españolas de los Colegios de Abogados, Registradores de la Propiedad, Notarios y Procuradores de los Tribunales.**

Próximo a terminar el mandato de los Procuradores en Cortes elegidos en representación de los Colegios de Abogados, Registradores de la Propiedad, Notarios y Procuradores de los Tribunales, y de conformidad con lo establecido en el artículo sexto de la Ley de creación de las Cortes Españolas, de diecisiete de julio de mil novecientos cuarenta y dos, modificada por la de nueve de marzo de mil novecientos cuarenta y seis, se hace necesario proceder a la nueva elección de representantes de dichas Corporaciones.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Justicia y previa deliberación del Consejo de Ministros,

### DISPONGO :

**Artículo único.**—Los Colegios de Abogados, Registradores de la Propiedad, Notarios y Procuradores de los Tribunales procederán a la designación de representantes en las Cortes Españolas, con arreglo a las normas electorales establecidas por los respectivos Decretos de veintidós de marzo de mil novecientos cuarenta y seis, entendiéndose referidas las fechas que en los mismos se expresan a los días veintinueve y veintiocho de marzo del corriente año.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintidós de febrero de mil novecientos cincuenta y dos.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Justicia,  
ANTONIO ITURMENDI BANALES

## MINISTERIO DE EDUCACION NACIONAL

**DECRETO de 1 de febrero de 1952 por el que se nombra a don José Luis Fernández del Amo Director del Museo Nacional de Arte Contemporáneo.**

A propuesta del Ministro de Educación Nacional, previa deliberación del Consejo de Ministros y de conformidad con lo preceptuado en el artículo segundo del Decreto de nueve de octubre del año próximo pasado,

Vengo en nombrar Director del Museo Nacional de Arte Contemporáneo a don José Luis Fernández del Amo.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a uno de febrero de mil novecientos cincuenta y dos.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Educación Nacional,  
JOAQUIN RUIZ-GIMENEZ Y CORTES

**DECRETO de 1 de febrero de 1952 por el que se nombra a don Julio Cavestany y de Anduaga Director del Museo Nacional de Arte del siglo XIX.**

A propuesta del Ministro de Educación Nacional, previa deliberación del Consejo de Ministros y de conformidad con lo preceptuado en el artículo segundo del Decreto de nueve de octubre del año próximo pasado,

Vengo en nombrar a don Julio Cavestany y de Anduaga Director del Museo Nacional de Arte del siglo XIX.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a uno de febrero de mil novecientos cincuenta y dos.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Educación Nacional,  
JOAQUIN RUIZ-GIMENEZ Y CORTES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA

**DECRETO de 29 de febrero de 1952 por el que se dispone la elección de compromisarios para designación de Procurador en Cortes representante de los Colegios Veterinarios de España.**

Disponiendo el artículo sexto de la Ley de diecisiete de julio de mil novecientos cincuenta y dos, modificada por la de nueve de marzo de mil novecientos cuarenta y seis, la renovación de los Procuradores electivos de los representantes de los Colegios Veterinarios de España transcurridos los tres años de su mandato, se hace necesario convocar elecciones de los mandatarios de los citados Colegios.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Agricultura y previa deliberación del Consejo de Ministros,

### DISPONGO :

**Artículo primero.**—El Procurador en Cortes representante de los Colegios Provinciales de Veterinarios será designado, conforme al apartado h) del artículo único de la Ley de nueve de marzo de mil novecientos cuarenta y seis, mediante votación por los compromisarios que al efecto elijan las Directivas de los citados Colegios.

**Artículo segundo.**—La elección de compromisarios habrá de recaer en colegiado de la respectiva provincia, y para llevarla a cabo, la Directiva de cada Colegio Provincial de Veterinarios celebrará sesión extraordinaria antes del día diez de abril próximo, convocada para este fin. En ella los concurrentes elegirán por papeleta, en votación secreta, al referido compromisario, proclamándose como tal al que obtenga como mínimo un número de sufragios equivalentes a la mitad más uno de los miembros que constituyan la Directiva.

Si en el primer escrutinio no se lograra esta mayoría absoluta, se repetirá la votación entre los dos candidatos que hubiesen conseguido mayor número de sufragios y se proclamará compromisario al de ellos que tuviere cualquier mayoría. Los empates serán resueltos a favor del candidato con más tiempo de servicios profesionales, y en igualdad también de éste, al de mayor edad.

**Artículo tercero.**—Verificada la proclamación, se extenderá acta de la sesión en que conste el detalle de los concurrentes y votantes, sufragios escrutados, su resultado y consiguiente proclamación e incidencias, si las hubiere; de tal acta se remitirá certificación al Consejo General de Colegios Veterinarios.

Al compromisario proclamado se le proveerá también de certificado o credencial acreditativo de su elección.

**Artículo cuarto.**—Los compromisarios elegidos por los Colegios Provinciales de Veterinarios de todas las provincias se reunirán en Madrid y en el local del Consejo General de Colegios Veterinarios, a las diez de la mañana del día veinticuatro de abril próximo, constituyéndose en el mismo una Mesa integrada por el Presidente del Consejo General y los dos compromisarios concurrentes de mayor edad. Actuará como Secretario el del Consejo General.

A disposición de la Mesa estarán las certificaciones a que se refiere el artículo anterior, y ante ella exhibirán también los compromisarios sus credenciales.

**Artículo quinto.**—La votación entre los compromisarios se verificará secretamente y por papeleta, siendo proclamado Procurador en Cortes el candidato que obtenga, como mínimo, un número de votos equivalente a la mitad más uno de los compromisarios que concurran a la elección. Cada uno de ellos podrá votar a un candidato que reúna las condiciones legales para ejercer el cargo de Procurador en Cortes y que sea Veterinario colegiado.

Si el primer escrutinio no diera mayoría absoluta a favor de ningún candidato, se repetirá la votación entre los dos que hubiesen conseguido mayor número de sufragios, debiendo ser proclamado Procurador en Cor-

tes el que obtuviere cualquier mayoría en el segundo escrutinio.

Si hubiere empates, se resolverán en la forma indicada en el artículo segundo.

**Artículo sexto.**—Del acta de la sesión, comprensiva de las votaciones efectuadas, número de votos escrutados a favor de cada candidato, proclamación del Procurador en Cortes e incidencias surgidas, se enviarán copias certificadas, en término de cuarenta y ocho horas y por conducto del Presidente del Consejo General de Colegios Veterinarios, a la Presidencia de las Cortes Españolas y al Ministerio de Agricultura.

**Artículo séptimo.**—Los gastos que origine el desplazamiento y estancia de los compromisarios elegidos por los Colegios Provinciales de Veterinarios serán de cuenta de éstos.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintinueve de febrero de mil novecientos cincuenta y dos.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Agricultura,  
RAFAEL CAVESTANY Y DE ANDUAGA

## SECRETARIA GENERAL DEL MOVIMIENTO

**DECRETO de 29 de febrero de 1952 por el que se convocan elecciones de Procuradores sindicales en Cortes.**

El mandato de los Procuradores en Cortes electivos se confiere por un plazo de duración de tres años, según determina el artículo sexto de la Ley de diecisiete de julio de mil novecientos cuarenta y dos en la redacción que le dió la de nueve de marzo de mil novecientos cuarenta y seis.

Los Procuradores elegidos conforme al Decreto de veintinueve de enero de mil novecientos cuarenta y nueve juraron sus cargos el día trece de mayo del mismo año, expirando, por tanto, su mandato el mismo día y mes del año en curso.

Se hace, por consiguiente, necesario convocar a la Organización Sindical para que elija los Procuradores que, en unión de aquellos que lo son por razón de la función que ejercen en la misma, están llamados a cubrir el tercio del total que a dicha representación asigna el apartado d) del artículo segundo de la citada Ley.

En su virtud, a propuesta del Ministro Secretario general del Movimiento y previa deliberación del Consejo de Ministros,

DISPONGO:

**Artículo primero.**—Se convoca a la Organización Sindical para la celebración de elecciones de los Procuradores Sindicales en Cortes que han de renovar a los de este grupo, designados por elección, y cuyo mandato expira el día trece de mayo del corriente año.

**Artículo segundo.**—El proceso electoral de la presente convocatoria se ajustará a lo dispuesto en las normas a que se refiere el Decreto de veintidós de febrero último y deberá estar concluso el día veintitrés de abril próximo, en cuya fecha habrán de remitirse a la Presidencia de las Cortes las correspondientes certificaciones de las actas electorales.

Dado en El Pardo a veintinueve de febrero de mil novecientos cincuenta y dos.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro Secretario general del Movimiento,  
RAIMUNDO FERNANDEZ-CUESTA Y MERELO

## MINISTERIO DE COMERCIO

**DECRETO de 22 de febrero de 1952 sobre adjudicación del concurso de los Servicios de Comunicaciones Marítimas Rápidas y Regulares de Soberanía a la Compañía Transmediterránea, Sociedad Anónima.**

Por Decreto de veintitrés de noviembre de mil novecientos cincuenta y uno se convocó concurso público para la adjudicación de los Servicios de Comunicaciones Marítimas Rápidas y Regulares de Soberanía. El mencionado Decreto aprobó asimismo inicialmente el pliego de

condiciones para la prestación de los servicios que eran objeto de concurso, figurando anejo al dicho pliego de condiciones la Tabla de Servicios, que comprende los de Baleares, Africa, Canarias, Fernando Poo y Líneas de Sahara.

El artículo cuarto del Decreto de convocatoria admitía que los oferentes o concursantes pudieran sugerir modificaciones dentro de las líneas generales de las bases aprobadas, siempre que implicaran mejora del servicio, reservándose el Gobierno la facultad de su admisión en todo o en parte.

El concurso tuvo lugar el día cuatro de enero del corriente año, ante la Junta designada al efecto, presentando sólo pliego la Compañía Transmediterránea, Sociedad Anónima, que proponía en su oferta determinadas modificaciones, al amparo del citado artículo cuarto del Decreto de convocatoria.

Examinada la proposición presentada por la Compañía Transmediterránea, Sociedad Anónima, la Junta a que se refiere el último párrafo del artículo sexto del Decreto de convocatoria, elevó escrito razonado sobre cada una de las modificaciones propuestas.

En virtud de lo expuesto, a propuesta del Ministro de Comercio y de conformidad con el Consejo de Ministros,

DISPONGO:

**Artículo primero.**—Resolver el concurso convocado adjudicando los Servicios de Comunicaciones Marítimas Rápidas y Regulares de Soberanía, por el término y con las condiciones y Cuadro de Servicios que se expresan y determinan a continuación de este Decreto, a la Compañía Transmediterránea, Sociedad Anónima.

**Artículo segundo.**—Se aprueban las nuevas bases que se insertan con las modificaciones propuestas en el pliego de condiciones del concurso y que han de servir para el otorgamiento del contrato de adjudicación de los servicios de que se trata, debiendo procederse, previa la constitución de la fianza oportuna que determina el artículo setenta y tres de las bases, al otorgamiento de la escritura pública por dicha Compañía, en la forma y plazo que especifican los artículos siete y ocho del mencionado Decreto de veintitrés de noviembre de mil novecientos cincuenta y uno, cumpliéndose los requisitos preceptuados en los mismos, y siendo de su cuenta el pago de los honorarios del Notario, derechos reales, timbre y demás que devengue el contrato.

**Artículo tercero.**—Por el Ministerio de Comercio se determinará el momento inicial de la implantación de los Servicios, teniendo en cuenta que los efectos económicos del contrato que se otorgue se retrotraerán a la fecha de primero de julio de mil novecientos cincuenta y uno, de acuerdo con lo dispuesto en la Orden ministerial de dieciocho de agosto de mil novecientos cincuenta y uno, por la que se prorrogaron los Servicios de Comunicaciones Marítimas Rápidas y Regulares de Soberanía.

**Artículo cuarto.**—Si con los créditos actualmente figurados en el vigente Presupuesto de la Sección décimotercera, Ministerio de Comercio, no hubiese suficiente para abonar el precio de los servicios que se contratan, por el Ministerio de Hacienda se habilitarán los necesarios para su completo pago.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintidós de febrero de mil novecientos cincuenta y dos.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Comercio,  
MANUEL ARBURUA DE LA MIYAR

**BASES ARTICULADAS PARA EL OTORGAMIENTO DEL CONTRATO DE ADJUDICACION DE LOS SERVICIOS DE COMUNICACIONES MARITIMAS RAPIDAS Y REGULARES DE SOBERANIA, ENTRE EL ESTADO Y LA COMPAÑIA TRANSMEDITERRANEA, S. A.**

### CAPITULO PRIMERO

#### Objeto del contrato

**Artículo 1.º** Es objeto del presente contrato la concesión de los Servicios de Comunicaciones Marítimas Rápidas y Regulares de Soberanía, determinadas en las Tablas de servicios anejas al mismo y, en relación con ellos, los de carácter comercial, postal, de transportes del Estado, auxiliares de la Marina Militar y extraordinarios de guerra que en este contrato se expresan.

Art. 2.º La Compañía Transmediterránea, S. A., que, como concesionaria, toma a su cargo estos servicios, se compromete a desempeñar todos ellos con estricta sujeción a las condiciones que en el presente contrato y en la Tabla de servicios se establecen.

Art. 3.º El Gobierno, a su vez, se compromete a no celebrar con tercero, durante la vigencia de este contrato, otro u otros que tengan por objeto subvencionar líneas de navegación entre los mismos puntos servidos por las contenidas en las Tablas de servicios.

Asimismo, en consonancia con lo establecido en el Convenio de la Unión Postal de Correos y Reglamento para su ejecución, se reserva el derecho de aprovechar todas las comunicaciones marítimas establecidas o que se establezcan (por buques nacionales o extranjeros) para el envío de la correspondencia que de este modo aventaje, en su llegada al punto de destino, a los buques afectos a este contrato, no pudiendo por ello reclamar indemnización alguna.

El Estado, los organismos autónomos de la Administración, las Provincias, los Municipios, las Juntas de Obras de Puerto, las Empresas concesionarias de monopolios o servicios públicos de todas clases vienen obligados a utilizar en igualdad de condiciones para sus transportes, por vía marítima entre puertos que sirvan los buques nacionales, los de las líneas subvencionadas por este contrato.

## CAPITULO II

### De la duración y rescisión del contrato

Art. 4.º La duración del contrato será de veinticinco años, pero el Gobierno podrá rescindirle en todo momento por causa de utilidad pública.

Dichos veinticinco años empezarán a contarse desde la fecha que en cumplimiento del artículo siguiente deban implantarse los servicios y deberá considerarse prorrogado si dos años antes de su terminación no hubiese sido denunciado por alguna de las partes. La prórroga tácita no excederá de dos años.

Art. 5.º El plazo para la implantación de los nuevos servicios por el concesionario comenzará en la fecha que fija el acuerdo de adjudicación, a menos que manifieste el concesionario estar en posibilidad de implantarlos antes, sin solución de continuidad con los servicios actuales viniendo obligado a anticipar la realización de cualquiera de los servicios de referencia cuando así lo exijan las necesidades del tráfico y servicio postal.

Si el concesionario no cumplierse lo dispuesto en el párrafo anterior, quedará a favor del Estado la parte de fianza correspondiente a los servicios no implantados, sin que esto le exima de hacerlo dentro de un plazo no superior a seis meses.

La parte de fianza correspondiente al servicio o servicios que se dejen de implantar por el concesionario, a los efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior, se calculará proporcionalmente el tonelaje y millas dejadas de servir, en relación a la totalidad de los servicios contratados.

Art. 6.º Además de los casos de rescisión ya previstos en el presente contrato, el Estado se reserva el derecho de anular la concesión por causa de utilidad pública debidamente justificada.

En toda rescisión del contrato que pueda plantearse serán fijadas sus bases y precisados sus efectos por el Ministerio de Comercio mediante la Subsecretaría de la Marina Mercante y oyendo al concesionario; de no llegarse a un acuerdo, la decisión que adopte el Estado será ejecutiva, salvo el derecho del concesionario de reclamar ante la jurisdicción competente.

Una vez acordada la rescisión, no surtirá efecto hasta transcurrido un año desde la fecha de su notificación al concesionario.

## CAPITULO III

### Del concesionario

Art. 7.º El concesionario conservará siempre la condición de naviero o armador nacional, según el párrafo sexto del artículo 33 de la Ley de 14 de junio de 1909, y que corrobora el Real Decreto-ley de 21 de agosto de 1925, así como la propiedad de los buques adscritos al contrato y la de los barcos y demás elementos que constituyen el material auxiliar necesario para el desempeño del servicio, no pudiendo, por tanto, vender ni enajenar ninguno de aquéllos (previa expresa autorización de la Subsecretaría de la Marina Mercante y en el supuesto de que estén cumplidas las obligaciones previstas en el articulado en cuanto al reemplazo y conservación de las unidades de la flota) sin presentar antes el que lo haya de sustituir, el cual deberá ser, por lo menos, de igual tonelaje e iguales o mejores condiciones de velocidad y comodidades que el que sustituye.

Para el mejor cumplimiento de los servicios encomendados, y previas las necesarias instrucciones o resoluciones de la Subsecretaría de la Marina Mercante, el concesionario, durante el periodo de vigencia del contrato, podrá utilizar buques pertenecientes a terceros en régimen de arrendamiento en las condiciones que se determinan en el presente contrato y siempre que los correspondientes contratos de arrendamiento sean previamente aprobados por dicha Subsecretaría.

Salvo la excepción que se concreta en el párrafo siguiente, queda obligado el concesionario a conservar los buques de su propiedad libres de toda obligación o gravamen, a cuyo efecto deberá presentar, antes de firmar la escritura de adjudicación, los títulos de propiedad de los expresados buques y elementos auxiliares con la certificación del Registro Mercantil, de no hallarse gravados ni dados en garantía de ninguna clase, excepción de la que pueda alcanzarse caso de que el concesionario tenga obligaciones emitidas conforme reglamenta el Código de Comercio, y en tal estado de irresponsabilidad deberá conservarlos por todo el tiempo de duración del contrato.

Se exceptúan de lo determinado en el párrafo anterior las obligaciones o gravámenes que se deduzcan de la aplicación de la vigente Ley de Crédito Naval y disposiciones concordantes a los buques propiedad del concesionario adscritos al contrato que disfrutan de dicho beneficio o a los que puedan concedérseles en el futuro para renovar la flota.

La infracción de cualquiera de las normas contenidas en este artículo llevará consigo la responsabilidad a que hubiese lugar.

Art. 8.º El adjudicatario conservará su cualidad de naviero o armador de nacionalidad española, y por tratarse de sociedad mercantil el capital será también español, debiendo tener las acciones el carácter de nominativas e intransferibles a extranjeros y todas las circunstancias exigidas por las leyes vigentes sobre Sociedades Anónimas.

El Consejo y Junta de Gobierno de la Sociedad concesionaria estará formado por españoles. Su Director o Gerente será también español y sus Estatutos no autorizarán libro de actas reservado ni la existencia de fondos con tal carácter ocultos al conocimiento del Gobierno o sus Delegados.

Art. 9.º El concesionario tendrá su domicilio en Madrid para todos los efectos jurídicos y fiscales.

Los representantes, agentes o consignatarios de sus buques que sirven las líneas contenidas en las Tablas de servicios serán siempre españoles capacitados, aun en el caso de que se tratase de los establecidos en puertos extranjeros de la ruta, y sólo a falta de ellos, con la debida garantía y competencia, podrá otorgar el concesionario la referida consignación a subditos de otras naciones, previa la aprobación de la Subsecretaría de la Marina Mercante.

Art. 10.º El concesionario no podrá ceder ni traspasar total ni parcialmente ninguno de los servicios objeto del presente contrato sin la previa autorización del Gobierno.

## CAPITULO IV

### De las líneas y los itinerarios

Art. 11.º El Ministerio de Comercio, oyendo a los de Marina, Ejército, Aire, Gobernación, Obras Públicas y a la Dirección General de Marruecos y Colonias, así como al concesionario, formará y aprobará los itinerarios de todas las líneas contenidas en las Tablas de servicios, ajustándolos al promedio de velocidad marcado en dichas Tablas para cada uno; fijará los puertos de partida, de escalas y de destino de cada línea y las horas de salida y llegada a ellos, teniendo en cuenta las características de los buques que las sirven y el conveniente enlace con las demás comunicaciones terrestres, marítimas o aéreas, reservándose el Ministerio de Comercio el derecho de introducir las modificaciones que juzgue necesarias y convenientes para el mejor servicio, si bien tendrá en cuenta la duración de la escala, para que los buques puedan ejecutar en cada puerto las operaciones inherentes al tráfico de pasajeros, equipajes, mercancías y correspondencia.

Durante el plazo de duración del contrato podrá el Gobierno disponer las alteraciones que requiera el interés del Estado o las necesidades del tráfico o servicio postal, aumentando o disminuyendo el número de expediciones en las diferentes líneas, prolongando éstas, introduciendo o suprimiendo puntos de escala y asignando a unas líneas los buques y velocidades correspondientes a otras.

La Empresa concesionaria o el Estado serán compensados de los gastos o economías que originen estas alteraciones, modificándose en el sentido correspondiente la subvención señalada a partir del mes siguiente. La cuantía de estas compensaciones será apreciada por la Subsecretaría de la Marina Mercante, previa propuesta o informe de la Empresa y de la Delegación del Estado en la misma.

Cuando el concesionario dejara de efectuar algún servicio, cualquiera que fuera la causa, salvo caso de fuerza mayor oficialmente comprobada, sufrirá la penalidad que en el capítulo correspondiente se señala.

Art. 12.º Corresponderá siempre a la Subsecretaría de la Marina Mercante comprobar en la forma que estime pertinente si los buques afectos a las líneas subvencionadas alcanzan las velocidades señaladas en las Tablas de servicios y si cumplen con los horarios especificados en las mismas; en los viajes nocturnos entre puertos próximos que no requieran desarrollar la velocidad exigida, podrán ir los buques a velocidad económica, siempre que se lleguen al puerto de destino a la hora de la mañana fijada en los itinerarios aprobados.

Art. 13.º Los buques afectos al presente contrato no podrán salir de ninguno de los puertos de itinerarios sin antes haber

recibido y entregado, en su caso, la correspondencia y firmado los correspondientes recibos, los cuales serán extendidos y formalizados por duplicado o en la forma reglamentaria por la Dirección General de Correos, anotándose además en los pliegos de registro de cada puerto el número de sacas, despachos, paquetes postales y demás objetos que entreguen o reciban.

Terminadas dichas formalidades no podrán los buques demorar sus salidas, a no ser por causa de fuerza mayor, circunstancia que deberá justificarse debidamente con certificación de la Autoridad de Marina o de otra competente, en cuyo caso será visada por aquella.

De igual modo, la ruta en los viajes deberá ser precisamente la fijada en los itinerarios o Tablas de servicios, no pudiendo ni arribar ni hacer escalas en otros puertos, a no ser por causa de fuerza mayor, que deberá justificarse en forma.

Art. 14. El Gobierno tendrá la facultad de retardar la salida de cualquiera de estos buques, sin abono de indemnización, cuando circunstancias especiales lo requieran.

Art. 15. Los buques que el concesionario tenga afectos a los servicios subvencionados disfrutarán de los privilegios y ventajas que por disposiciones legales se otorguen a los de la Marina Mercante española y de los especiales que conceden los Reglamentos y Ordenanzas de la Marina a los buques correos, concediéndoles además, en todos los puertos donde conduzcan correo y materialmente sea posible, atraque fijo de costado en uno de sus muelles, para la mayor prontitud y seguridad del embarque y desembarque de la correspondencia, objetos del Estado, pasajeros, equipajes, ganados y mercancías.

Serán además preferidos para su despacho en las Oficinas del Estado, incluso Consulados y visitas de sanidad y puerto, para el servicio de éstos en general, para su atraque y desatraque en el muelle y para su entrada en los diques que dependan del Estado, debiendo ser atendidos sus Capitanes en el momento que se presenten solicitando esta preferencia, la que se les concederá suspendiendo, si fuese posible y no necesario, otros servicios, hasta que sean despachados los buques correos.

También tendrán el privilegio concedido a todo buque correo que preste servicios oficiales de ser atendidos y despachados en días de fiesta y en horas extraordinarias en los Consulados, Comandancias Marítimas, Aduanas y Sanidad.

## CAPITULO V.

### De los buques y sus dotaciones

Art. 16. El concesionario presentará el plan inicial de explotación de los buques que ha, de aportar al servicio, ya sean de su exclusiva propiedad o arrendados.

Por decisión del Estado y oyendo a la Compañía concesionaria, se determinarán los buques propiedad de la misma que, incluidos en el plan inicial de explotación, han de adscribirse totalmente al contrato, eligiendo entre aquéllos los que por su edad, estado de conservación y características, reúnan las condiciones precisas para cubrir las líneas y servicios señalados en este contrato, en condiciones satisfactorias y durante un período de tiempo razonablemente largo en relación con la duración del mismo. Los restantes, o sea aquellos que por su edad, estado y características no se considere reúnen dichas condiciones, prestarán servicios con carácter provisional en tanto sea posible y hasta que sean sustituidos por los que hayan de reemplazarlos, incorporándose al contrato en régimen transitorio, pero en iguales condiciones que los demás adscritos totalmente, hasta que sean separados por decisión adoptada por la Subsecretaría de la Marina Mercante, previos los informes reglamentarios que procedan, oída la Compañía concesionaria.

El valor inicial que, a los efectos del régimen económico contractual, haya de atribuirse a la totalidad y a cada uno de los buques ya construidos y en servicio, que aporte el concesionario, sea para ser adscritos totalmente al contrato, sea en régimen transitorio, será fijado contradictoriamente entre el Estado y el concesionario, ateniéndose a los valores medios reales del mercado, al estado de conservación y eficiencia y a los demás extremos que puedan y deban influir en el mismo. Caso de no llegarse a un acuerdo respecto a dicha valoración, se seguirán las normas y procedimientos que para fijar el justiprecio establecen las Leyes vigentes sobre expropiación forzosa.

A efectos de una posible relación contractual del concesionario con el Estado, posterior a la terminación de este contrato, se tendrá como efectiva para la valoración de los barcos la amortización que durante el desarrollo del contrato actual haya correspondido a los que estuviesen afectos al mismo, y se estimaría, en tal caso, su valor en el nuevo contrato por la diferencia entre el inicial y el ya amortizado.

Cuando a la terminación del contrato, toda o parte de la flota no pasa a formar parte de una nueva relación contractual según el párrafo anterior, o cuando un buque o buques de la Empresa concesionaria de los adscritos a los servicios de carácter normal o transitorio se separen de él definitivamente o se pierdan, de su valor de venta o de seguro en dicho momento, estimada en la forma señalada en el párrafo tercero de este artículo, se deducirá, de una parte, la cantidad no amortizada en el curso del contrato—tanto por lo que se refiere al valor inicial del bu-

que como a las mejoras y modificaciones pagadas por el concesionario—, que será asignada al mismo, y de otra parte, el importe de las mejoras y modificaciones—no de las obras de entretenimiento—efectuadas en su caso, con cargo a la cuenta de gastos y, por consiguiente, a la subvención, que será atribuida al Estado. El remanente, si existe, será distribuido a razón de un 25 por 100 para el Estado, y el 75 por 100 restante para el concesionario.

Igual procedimiento será seguido en caso de pérdida de buque o averías graves en los mismos, que originen la separación definitiva de los servicios; teniendo en cuenta, a estos efectos, las cantidades percibidas como indemnización por razón de los seguros establecidos.

Cuando previas las pertinentes autorizaciones de la Subsecretaría de la Marina Mercante se realicen en alguno de los buques, por cuenta del concesionario, obras que no puedan estimarse como de reparación o entretenimiento normal, de los que juegan en la cuenta de gastos del contrato, sino que tengan las características de reparación a fondo, transformación o modificación, representado una posible alteración en el valor actual del buque de que se trata, dicho superior Organismo podrá autorizar o decidir que el importe intervenido y aceptado de dichas obras, previa presentación del presupuesto, en su caso, y de los informes reglamentarios, vaya a incrementar el valor actual del buque a todos los efectos del contrato, a partir del mes siguiente a aquél en que las obras quedasen terminadas y aprobadas.

Además de los buques necesarios para el mantenimiento y explotación normal de los servicios, el concesionario deberá disponer de un número prudencial de buques de reserva, de características similares a aquéllos, los cuales deberán encontrarse en situación que permitan su utilización en caso de que por accidente u otras causas resultase necesario.

Todos los buques a los que se ha hecho anterior referencia, incorporados en una u otra forma al contrato, deberán estar abanderados y matriculados en España, con arreglo a las disposiciones legales vigentes, y estar comprendidos en la primera lista de las Sociedades clasificadoras legalmente autorizadas. En estas condiciones—primeras listas—deberán mantenerse durante todo el tiempo que los buques estén en una u otra forma adscritos al contrato.

Art. 17. Previas las pertinentes autorizaciones en cada caso, la Empresa concesionaria, mientras no pueda realizar con plena eficacia los servicios encomendados con buques propios adscritos totalmente al contrato, podrá utilizar, en régimen de arrendamiento y por períodos de tiempo previamente convenidos que garanticen la continuidad de los servicios, buques propiedad de otros armadores, y entre ellos, concretamente, de la «Empresa Nacional Elcano», que posee ya determinados buques y construye otros proyectados para los servicios de Soberanía. Las condiciones, precios y cláusulas de los contratos de arrendamiento responderán a las características que se señalen en este contrato.

Sin perjuicio de los derechos que como tales corresponden a los propietarios de los buques arrendados, la Compañía concesionaria, como responsable de los servicios y en tanto cumpla las condiciones y requisitos que los contratos de arrendamiento le impongan, dispondrá de dichos buques en la forma que corresponda a su característica de Empresa naviera, fijando itinerarios y adscribiéndolos como y cuando convenga a las líneas y servicios adecuados. Serán de cuenta de los propietarios los gastos que les correspondan según los contratos de arrendamiento aprobados. La duración de dichos contratos no excederá del plazo de vigencia del de concesión de los servicios.

En todo caso, el valor de los buques arrendados por la Compañía concesionaria no excederá del 45 por 100 del valor total de la flota que tenga en servicio en forma permanente o transitoria.

Prevía aprobación en cada caso de la Subsecretaría de la Marina Mercante y de acuerdo entre las partes, la Empresa concesionaria, en cualquier fase del contrato, podrá adquirir de los arrendadores, mediante el oportuno contrato de compra-venta, cuyas condiciones han de ser también previamente aprobadas por aquella, uno o varios de los buques arrendados y en servicio.

Las diferencias que puedan suscitarse entre la Empresa concesionaria y los arrendadores, en cuanto a interpretación y aplicación de los contratos aprobados, serán resueltas por la Subsecretaría de la Marina Mercante, con recurso de alzada ante el Ministro de Comercio, y en última instancia ante el Consejo de Ministros.

Art. 18. Los contratos de arrendamiento a los que hace referencia el artículo anterior, deberán responder a las características generales que a continuación se expresan.

El precio de arrendamiento, fijado por anualidades y que se abonará por dozas partes, incluirá en todo caso y cualquiera que sea la modalidad del contrato, las tres partidas siguientes:

a) En concepto de amortización, el tanto por ciento anual que con dicho carácter exija el Instituto de Crédito para la construcción del buque y el 4 por 100 anual del valor restante, partiendo del asignado al barco por acuerdo entre las dos partes y previa la aprobación de la Subsecretaría de la Marina Mercante. Este valor deberá revisarse periódicamente para tener en cuenta las amortizaciones realizadas durante el plazo de arrendamiento, debiendo en los correspondientes contratos fijarse los períodos de esta revisión.



b) En concepto de interés y beneficio, el 3 por 100 anual de la parte del valor del buque concedido por el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional, y el 6 y medio por 100 anual del valor restante, deducido en igual forma y condiciones que se señalan en el apartado a).

c) En concepto de estímulo a las características y conservación del buque arrendado, el 2 por 100 del soborno anual obtenido por el buque.

Si el riesgo de seguro es cubierto por la Empresa arrendadora, se aumentará el canon de arrendamiento anual en el 3 por 100 del valor asignado al buque.

En el citado canon de arrendamiento se incluirá, en su caso, una cantidad de carácter revisable destinada a cubrir los gastos de reparaciones y entretenimiento normal del buque de que se trate, y también, en su caso, los de aprovisionamiento que según el contrato que se establezca hayan de ser abonados por la Empresa arrendadora. Aquella cantidad será fijada para cada dos años, modificándose dentro del mismo cuando por disposiciones oficiales sean alterados los precios básicos de los productos o servicios que intervienen en este concepto.

Cuando en algún buque arrendado, y previas las pertinentes autorizaciones, se realicen obras que por su carácter e importancia considere la Subsecretaría de la Marina Mercante que pueden y deben ser estimadas como de transformación o mejora del buque, dichas obras, totalmente independientes de las consideradas en el párrafo anterior, serán satisfechas por la Empresa arrendadora, y su importe, también previamente aprobado, vendrá a incrementar el valor del buque, y será tenido en cuenta al efecto de aumentar el canon de arrendamiento a partir del mes siguiente al de terminación de dichas obras, debidamente inspeccionadas.

Art. 19. Tanto los buques propios como los arrendados reunirán, además, las condiciones generales que determinan las Leyes de Marina y Reglamentos vigentes, o que se publiquen para los buques de la Marina Mercante nacional con local cerrado, seguro e independiente, resguardado de la lluvia y de la humedad, capaz para la conducción de las sacas, paquetes de correspondencia y paquetes postales, y las especiales para el caso que pudieran emplazarse como buques auxiliares de la Armada, determinadas por el Ministerio de Marina.

Todos los buques destinados a los servicios interinsulares canarios y Sahara Español irán provistos de tanques o aljibes para el suministro de agua en caso necesario.

Art. 20. Los reconocimientos y pruebas de los citados buques serán llevados a efecto por el personal que disponga la Subsecretaría de la Marina Mercante, el cual librará los correspondientes certificados justificativos de la velocidad obtenida en ellas, fuerza de sus máquinas, estado de conservación y eficiencia de calderas, y calderetas, máquinas auxiliares, motores y dinamos, piezas de recambio, de seguridad, de salvamento, así como igualmente del número de botes y su estado, capacidad de las carboneras y cámaras, número de literas, número de chalecos salvavidas, de botiquines, de aparatos contra incendios y de todo lo que constituye necesaria y conveniente habilitación para la seguridad de los importantes servicios a que han de estar dedicados.

Todas las instalaciones y pertrechos deberán permanecer en buen estado de eficiencia, que será comprobado por los reconocimientos reglamentarios a que vienen obligados por las leyes y reglamentos, o por visitas especiales, que deberán ser ordenadas por la Subsecretaría de la Marina Mercante, y llevadas a efecto por las autoridades y servicios de la Marina Mercante del puerto de inscripción de los citados buques, siempre que los juzgue convenientes.

Serán gratuitos o de cuenta del Gobierno los citados reconocimientos extraordinarios.

Art. 21. Los buques subvencionados dispondrán de las comodidades normales en lo que se refiere al pasaje, según las condiciones que cada servicio requiere.

Art. 22. Será condición precisa que los buques adscritos al servicio objeto de este contrato sean de construcción nacional.

Excepcionalmente, los buques de bandera nacional que, aun siendo de construcción extranjera, estaban autorizados para efectuar tráficos de esta índole por lo dispuesto en la base décima de la Real Orden de la Presidencia del Consejo de Ministros de 28 de diciembre de 1929, podrán continuar prestándolos hasta tener como máximo treinta años de edad, a no ser que las obras de reconstrucción efectuadas y su estado de conservación y las posibilidades de sustitución justifiquen, a juicio de la Subsecretaría de la Marina Mercante, la prórroga de dicho derecho.

Para obtener la excusa del requisito de construcción nacional se seguirán los trámites que señalan las leyes vigentes.

Art. 23. Si alguno de los buques afectos al contrato se inutilizara o perdiera, el contratista vendrá obligado a sustituirlo por otro, que tendrá que ser aprobado por la Subsecretaría de la Marina Mercante, cuyo tonelaje, máquinas, velocidad, alojamiento para pasajeros y demás condiciones no podrán ser inferiores a las del buque que ha de sustituir.

Si el buque que se aporte ha de ser de nueva construcción, el contrato para ello (que habrá de ser sometido a la Subsecretaría de la Marina Mercante y, en su caso, aprobado por ésta) deberá firmarse lo más tarde seis meses después de la pérdida del que ha de reemplazar.

Durante el plazo de reposición prestará el servicio el buque de reserva u otro que, aunque no reúna las condiciones exigidas en contrato, se halle en buen estado, bien habilitado y apto para el servicio, a juicio de la Subsecretaría de la Marina Mercante, y que esté comprendido, además, en la primera categoría de las sociedades clasificatorias competentes. Las condiciones económicas y de todas clases en las que estos buques (caso de no ser propiedad del concesionario) serán incorporados temporalmente a los servicios habrán de ser previamente aprobadas por la Subsecretaría de la Marina Mercante, ateniéndose en lo posible a lo dispuesto en los artículos 17 y 18 en relación con los arrendamientos.

Art. 24. Siempre que no resultase perjuicio de tercero ni de los trabajos urgentes de los buques de guerra, los buques del concesionario, previo permiso de las Autoridades de Marina, serán admitidos para reparación en los arsenales, diques, varaderos u otros establecimientos del Estado, mediante el pago de los gastos que ocasionen.

Art. 25. Las dotaciones de los buques serán las correspondientes a su tonelaje y a las condiciones de los servicios, debiendo estar constituidas en su totalidad por españoles inscritos individualmente en la Marina Mercante nacional.

Los Capitanes, Pilotos, Maquinistas y Oficiales deberán vestir en todos los actos de servicio el uniforme que determinan las disposiciones legales.

Art. 26. El concesionario se compromete a admitir en sus buques, cuando el Gobierno lo determine, a los alumnos de los Institutos Náuticos Oficiales o Escuelas Especiales de Industrias Marítimas que, según su clase, les corresponda, a tenor de lo dispuesto oficialmente sobre esta materia. También se compromete, sin perjuicio de cumplir todas las prescripciones establecidas en materia social, a contribuir en la proporción que fijan las disposiciones legales al sostenimiento de las Instituciones benéficas o de previsión actuales o futuras, oficialmente establecidas para el personal náutico.

Art. 27. El concesionario quedará obligado a desarrollar en la industria nacional, a lo largo de los veinticinco años de duración del contrato, un plan completo de renovación de la flota adscrita al mismo, plan que será sometido previamente a la aprobación del Gobierno, y en él deberán invertirse como mínimo y totalmente las cantidades que figuren en el fondo de amortización y renovación de la flota, de acuerdo con el artículo 79, suplementándolo, si fuera necesario, para mantener la flota de su propiedad a nivel superior del 55 por 100 del valor total adscrito al contrato, conforme determina el artículo 17.

Previas las oportunas autorizaciones, el concesionario podrá efectuar inversiones en la forma y condiciones señaladas en el párrafo anterior, adquiriendo buques de características y modernidad adecuadas entre aquellos que, adscritos al contrato; tengan arrendados a terceros, o que éstos tengan en construcción con esa u otra finalidad, pero en todo caso habrá de garantizar también a través de contratos de arrendamientos de duración adecuada y de las construcciones que los armadores efectúen para sustituir buques arrendados o para aumentar el número de los mismos, esté siempre garantizada la continuidad y perfección de los servicios. A estos efectos, la Subsecretaría de la Marina Mercante, previas, en su caso, las oportunas instrucciones del Gobierno, mantendrá constante atención a estos problemas, sosteniendo el debido contacto con las empresas arrendatarias, a fin de que la flota se mantenga en continuo y progresivo estado de eficiencia, adoptando o proponiendo, en su caso, al Gobierno aquellas medidas que para el logro de esa finalidad aconsejen las circunstancias.

Los buques de nueva construcción deberán tener las características y las condiciones de seguridad y comodidad correspondientes a los más modernos de su tipo, y deberán estar construidos conforme a las buenas reglas y sistemas de la moderna construcción naval, estando provistos de las máquinas y aparatos auxiliares más perfeccionados, para la ejecución rápida y segura de las diferentes faenas y servicios a bordo. Los planos, especificaciones y presupuestos de dichos buques, con su armamento completo, tendrán que ser aprobados—con independencia del trámite normal que haya de seguirse para el permiso de construcción—por la Subsecretaría de la Marina Mercante. Asimismo se seguirá igual tramitación para cualquier modificación de los planos, especificaciones o precios.

Art. 28. El seguro marítimo ordinario de los buques, y en caso de guerra, el de este riesgo, se concertará, necesariamente, con Compañías españolas, excepción hecha en el caso en que el concesionario, previas las oportunas autorizaciones, los asuma por cuenta propia.

## CAPITULO VI

### De los servicios comerciales

Art. 29. El concesionario podrá efectuar en sus buques toda clase de transportes de pasaje, de ganados y mercancías de lícito comercio, con libertad de hacer todas las operaciones comerciales propias de las comunicaciones marítimas regulares, subordinándose a las prescripciones de este contrato.

Deberá, no obstante, atemperarse a lo dispuesto en la Ley de Protección de las Industrias y Comunicaciones Marítimas, de

14 de junio de 1909, y a las disposiciones posteriores en vigencia, en cuanto se refiera al fomento del turismo y transportes combinados, así como a los demás aspectos y materias que atañan al mejor desarrollo de las comunicaciones en general.

Art. 30. El concesionario mantendrá conciertos con las Compañías de ferrocarriles, con objeto de establecer con regularidad y eficacia transportes combinados terrestres y marítimos, con tarifas especiales, a fletes corridos, que faciliten el acceso al litoral, la distribución por él y la exportación directa de los artículos de producción nacional.

Art. 31. La Subsecretaría de la Marina Mercante, oyendo al Ministerio de Hacienda, fijará las tarifas máximas que hayan de regir para los transportes de pasajeros y mercancías, así como las modificaciones que hayan de ser introducidas en las mismas, sin que en ningún caso en los trayectos de cabotaje puedan aquéllas ser superiores a las oficialmente establecidas en el cabotaje libre nacional.

Art. 32. La Compañía concesionaria no está autorizada para introducir ninguna bonificación en las tarifas de mercancías y precios de pasaje sin aprobación de la Subsecretaría de la Marina Mercante.

La entidad concesionaria no podrá celebrar contratos, tomar acuerdos o cualquier acto de naturaleza análoga, con otras entidades navieras, sobre los servicios afectos a ese contrato, sin autorización de dicha Subsecretaría.

Art. 33. El concesionario transportará gratuitamente, de bordo a bordo, los productos o efectos nacionales destinados a los Museos comerciales españoles o Exposiciones nacionales, iniciados en el extranjero por entidades oficiales, con aprobación o concurrencia del Gobierno.

El transporte gratuito deberá ser pedido por el Gobierno un mes antes de la salida del buque del puerto de embarque de la mercancía, y no excederá de diez metros cúbicos o diez toneladas por viaje.

## CAPITULO VII

### De los servicios ordinarios del Estado y de la correspondencia

Art. 34. El concesionario se obliga, bajo su responsabilidad, a realizar gratuitamente la recepción y conducción en los buques afectos a las líneas subvencionadas, y entrega tanto de la correspondencia pública y de oficio como de los paquetes postales, entendiéndose comprendidos en el concepto de correspondencia todos los objetos que en la actualidad y en lo sucesivo se admitan a la circulación por el Correo, así como los efectos que se destinen o hayan destinado al transporte de dicha correspondencia y que se envíen a las oficinas de Correos.

El concesionario cumplirá estrictamente, respecto a dichos particulares, las disposiciones reglamentarias vigentes y las que se dicten en lo sucesivo, sin derecho a reclamación ni a más abono que el de la subvención concedida.

Los buques adscritos a estos servicios usarán, como correos del Estado, la bandera nacional que marca el artículo segundo, título primero, del Tratado cuarto de las Ordenanzas de la Armada.

Art. 35. El concesionario se obliga a transportar, sin más abono que el de la subvención concedida, caudales, valores o pastas para la acuñación de moneda y especies metálicas pertenecientes al Estado.

Art. 36. La correspondencia y efectos serán recibidos y entregados por el Capitán del buque o por los Oficiales o Delegado del mismo, pero siempre bajo la responsabilidad del primero, el cual acusará formal recibo en la forma que tenga establecida la Dirección General de Correos; de igual modo procederá el Administrador de Correos o su Delegado, en el puerto de destino, con el Capitán, Oficial o Delegado, cuando le haga entrega de la correspondencia.

De la correspondencia certificada, así como de los pliegos de valores declarados y objetos asegurados, se harán cargo los Capitanes, previa confrontación de los que se reciban, y se introducirán en una saca, que será precintada por medio de lacre, en cuyo intacto estado deberá entregarla a bordo al Administrador o sus delegados del puerto de llegada, para quedar exentos de la responsabilidad que pueda haberles por falta de algunos o parte de los despachos de referencia.

Los Capitanes serán responsables, previa la información de expediente, de las indemnizaciones que debe abonar el Estado por extravío, sustracciones o averías (salvo las ocasionadas por fuerza mayor) ocurridas durante el viaje, aparte de las responsabilidades personales que pueda haberles, según los casos.

Art. 37. Queda completamente prohibido el transporte en los buques subvencionados de otra clase de correspondencia que no sea la procedente o autorizada por las Administraciones de Correos. De las infracciones serán responsables los Capitanes, los que serán juzgados con arreglo a las leyes que rijan a tal efecto.

El concesionario informará debidamente a la Dirección General de Correos sobre los itinerarios y sus variaciones.

Art. 38. Para el caso de que por accidente sufrido en alguno de los buques del concesionario el viaje empezado no pudiera concluirse, los Capitanes o Agentes de aquél cuidarán de asegurar el transporte de la correspondencia a los puertos de destino por los medios más expeditos que estén a su alcance.

Art. 39. La recepción y entrega de la correspondencia oficial

y publica, paquetes postales y valores declarados y objetos asegurados a que se hace referencia en los artículos anteriores, se hará precisamente por el Capitán o la persona caracterizada de la Administración de Correos en su buque, corriendo los gastos que origine su transporte entre las Administraciones de Correos y los puertos, a cargo de la entidad concesionaria. Cuando la expedición marítima constituya una oficina móvil, serán los funcionarios del Cuerpo de Correos los encargados de las aludidas operaciones de recepción y entrega, valiéndose de los elementos materiales que debe proporcionarles la Compañía adjudicataria del servicio.

Art. 40. Si el Gobierno estimara conveniente establecer oficinas ambulantes en los buques subvencionados, tendrán el concesionario y Capitán la obligación de admitir gratuitamente a uno o dos empleados de Correos que el Gobierno designe para los servicios postales, sin perjuicio de los deberes que, conforme a lo estipulado, corresponden al concesionario, si bien quedando dichos funcionarios encargados y responsables de la conducción de cartas, certificados y valores declarados. Dichos funcionarios irán: el Jefe, en primera cámara, y los Oficiales, en segunda, poniéndose, además, a su disposición un departamento seguro para cerrarse con llave debidamente habilitado, para el mejor desempeño del servicio y seguridad de la correspondencia.

Se pondrá asimismo a disposición de estas oficinas móviles un marinero, que, remunerado por la Dirección General de Correos, servirá como auxiliar del movimiento y clasificación.

Tendrán igualmente a su disposición un bote, convenientemente tripulado y habilitado, como los salvavidas, para las necesidades de este servicio. Los Jefes y Oficiales encargados de las estafetas ambulantes que se instalen en los buques subvencionados, serán admitidos a la mesa de comida según les corresponda por su categoría, en iguales horas y juntamente con los Oficiales de a bordo, abonando al Mayordomo igual precio que el que tenga estipulado con el armador para los Oficiales del buque. De iguales beneficios disfrutarán los inspectores y demás empleados de Correos que por razones del servicio (justificadas en cada caso con la copia del nombramiento o designación para el especial que fuesen a desempeñar, expedido por la Autoridad competente, juntamente con la correspondiente orden de embarco) tengan que prestarlo precisamente en los buques afectos al contrato.

Art. 41. El Gobierno, avisando al concesionario con cinco días de anticipación, podrá disponer de la cuarta parte de las plazas destinadas a bordo de los buques para pasajeros, y hasta de la tercera parte, avisando con antelación de quince días, con el fin de transportar en el curso de los viajes de las líneas comprendidas en la Tabla de servicios a los individuos activos y licenciados de los Ejércitos de Tierra, Mar y Aire; a los demás funcionarios de las carreras del Estado o dependientes de éste o de las Administraciones de las Colonias y Protectorado, o que viajen por cuenta de estas; a los comisionados que destine para su representación o participación en los Museos comerciales o Exposiciones nacionales en el extranjero, iniciadas públicamente por entidades oficiales, con la aprobación o concurso del Gobierno; a los licenciados de establecimientos penales y a los individuos que a ellos sean conducidos; a las Hermanas de la Caridad y a los Misioneros que se dirijan de uno a otro territorio español; a los deportados; a los naufragos; a los pobres que se hallen bajo el amparo de la autoridad, y, finalmente, a las mujeres, viudas, huérfanas y madres de viudas de Jefes y Oficiales de los Ejércitos de Tierra, Mar y Aire, de los funcionarios públicos que quedan expresados y de los individuos de la Guardia Civil que se hallen en el mismo caso.

Se exceptúan los buques que hagan itinerarios directos de la Península con África, señalados en la Tabla de servicios en los que para el servicio exclusivo de los Ministerios Militares se reservará la parte destinada a pasaje y carga militar que detalla el capítulo siguiente, así como los precios que habrán de satisfacerse al concesionario.

La Dirección General de Marruecos y Colonias dispondrá de un 40 por 100 del tonelaje disponible en cada buque para dedicarlo a transportes preferentes de interés colonial. Esta facultad deberá ser usada con quince días de anticipación a la salida inicial de los buques con destino a los territorios españoles del Golfo de Guinea y África Occidental Española.

Art. 42. Las personas a que se hace referencia en el artículo anterior tendrán derecho, mediante la documentación procedente, a la aplicación de la tarifa especial correspondiente que con exención de impuestos (Real Decreto de julio de 1920) se establecerá:

**Pasajes.**—A mitad de precio (50 por 100 de los netos, deducidos impuestos, incluso el seguro de viajeros) de su tarifa general; la alimentación a bordo, cuando normalmente se incluya en el pasaje, se valorará a precio entero (100 por 100).

**Equipajes.**—Sólo serán de cuenta del Estado los excesos efectivos hasta el límite máximo correspondiente autorizado en las listas de pasaje respectivas, valorándose asimismo a mitad de precio (50 por 100) de su tarifa comercial.

Para las expediciones especiales o extraordinarias regirán también precios especiales, concertados entre el Gobierno y el concesionario en cada caso.

Art. 43. El Gobierno se obliga a transportar a todas las

personas de las clases mencionadas en los artículos anteriores con los buques del concesionario, siempre que, con arreglo a las disposiciones vigentes en la materia, haya de abonarles o anticiparles pasaje por cuenta del Estado.

De esta obligación quedará exento el Gobierno en caso de urgencia extraordinaria, en que el concesionario no pudiera habilitar con la preteritoriedad que se le exija el número de barcos o plazas que se necesiten para el transporte oficial.

No se entenderá infringida esta obligación por el hecho de que el Gobierno, utilizando barcos de guerra, conduzca armamentos o pertrechos militares, y aun tropas, si el interés del Estado lo hiciese necesario.

Art. 44. El concesionario se obliga a admitir a bordo de sus buques, recibiendo orden con seis días de anticipación, mientras la carga embarcada en puertos anteriores lo permita, hasta la décima parte del tonelaje disponible de cada buque, deduciendo lo reservado para los Ministerios militares, en los itinerarios de la Península con nuestro Protectorado y Colonias para cargas de efectos y de toda clase de material o servicios directamente dependientes del Estado y con consignaciones en los Presupuestos generales del mismo o en los Presupuestos especiales de Guinea y Africa Occidental Española, según el caso, efectuándose el envase y conducción de explosivos en forma conveniente y de acuerdo con las disposiciones legales. La coordinación entre los tres Ejércitos será ajena al concesionario, debiéndola hacer las autoridades respectivas.

Para estos transportes (material y mercancía) regirán las siguientes tarifas: A mitad de precio (50 por 100) de los fletes comerciales vigentes bordo-bordo netos (deducidos los impuestos) de la correspondiente tarifa general; los gastos de carga y descarga de puertos y demás complementarios que en determinados casos correspondan, cuando los supla la Compañía concesionaria por no realizarlos el servicio oficial de transportes respectivos, se cargarán por aquélla en cuenta-factura a precio entero de coste (valorados con exención de impuestos).

En caso de establecer el concesionario tarifas especiales que resulten más económicas que las generales bonificadas, serán aplicadas a los servicios del Estado sin modificación alguna.

Art. 45. El Gobierno se obliga a transportar en los buques del concesionario todo el material del Estado que se expida a los puertos servidos por las líneas comprendidas en las Tablas de servicios, salvo las limitaciones establecidas en el artículo anterior.

## CAPITULO VIII

### A) SERVICIOS GENERALES

#### De los Servicios de los Ministerios Militares

Art. 46. El transporte de caudales, víveres, caldos, ganados, efectos y material de todas clases pertenecientes a los servicios militares, Cuerpos y Dependencias de los mismos se verificará en virtud de guías que expedirán los Jefes de Intendencia o Delegados de Transportes del Ejército que procedan, encargados de estos servicios, expresivas del número y clase de bultos, con su peso en kilogramos, cubicación o dimensiones. Dichos documentos se extenderán en juego de guías, una de las cuales devolverá el Capitán del buque con el «Recibo» al citado funcionario. Las guías que expidan los Jefes de Intendencia irán acompañadas de los correspondientes conocimientos de embarque, a cuyas condiciones se ajustará el transporte por los mismos amparados.

Los Jefes de Intendencia o Delegados de Transportes en los puertos de embarque enviarán a los correspondientes de los de destino un ejemplar de la guía y el original del conocimiento de embarque, para que mediante la entrega de estos documentos a la llegada del barco pueda recibir la mercancía, y estampar en ambos su conformidad o reparo para proceder como corresponda.

Art. 47. Las pérdidas de efectos y equipajes de los pasajeros militares serán satisfechas por el concesionario con arreglo a la tarifa establecida con anticipación, y la de efectos y material pertenecientes a Servicios, Cuerpos y Dependencias militares, por el valor que tengan señalado en los inventarios o cuentas respectivas, siempre que procedan del descuido del Capitán o de los empleados de la Empresa, y sólo en caso de naufragio, incendio, fuerza mayor o averías debidamente justificadas quedarán exentos de responsabilidad el concesionario y el Capitán del buque, en la medida en que, a su vez, queden exentos de responsabilidad por aplicación de lo dispuesto en los correspondientes artículos del Código de Comercio.

Art. 48. El Capitán del buque admitirá a bordo el pasaje militar y los efectos correspondientes a los mismos, de acuerdo con los billetes que le serán dados en las Oficinas o Consignaciones que la Compañía tiene en cada puerto, que para los que viajan por cuenta del Estado será mediante la presentación y entrega de las correspondientes listas militares, de pasaje reglamentarias, las cuales serán expedidas por los Jefes de Intendencia o Delegados de Transportes del Ejército que procedan, encargados de estos servicios.

Art. 49. Cuando en los precios fijados para pasaje no esté incluida la alimentación, los Capitanes de los buques facilitarán hornillo y combustible para la cocción de raciones a la tropa embarcada, si fuera preciso, siempre que el estado del mar

lo permita, así como el agua potable para beber y preparar las comidas.

Art. 50. Como el transporte se realiza «bordo a bordo», se entiende que se recibirán las mercancías debidamente suspendidas del amante de los puntales del buque, y les entregarán igualmente suspendidas de dichos puntales. No serán de cuenta del concesionario los gastos e impuestos que ocasionen las mercancías antes o después de estas posiciones.

Art. 51. A bordo de los buques subvencionados estarán expuestos, en puntos visibles, varios ejemplares del Reglamento interior de los mismos, comprensivo de los derechos y deberes de los pasajeros, y a disposición de éstos habrá un libro-registro para recibir en él las quejas referentes al servicio con relación al expresado Reglamento.

Art. 52. Los Jefes delegados o representantes de los Servicios Militares de Transportes en los puertos, podrán inspeccionar, por lo que afecta al Ejército respectivo, los servicios de los buques en lo referente al pasaje y carga militar, forma en que se verifican, aplicación de las tarifas, incidentes y reclamaciones que se originen a cuyo efecto el personal de a bordo les auxiliará en cuanto considere necesario para el mejor cumplimiento de su cometido.

Art. 53. Los militares que viajen con cartera militar o con pase en los buques del concesionario, disfrutarán de los beneficios siguientes:

a) En los precios de las tarifas generales de pasaje se les rebajará el 50 por 100 sobre el importe neto, sin manutención.

b) En cada billete se concederá el derecho al transporte gratuito de cien kilogramos de equipaje, y el exceso lo abonará a razón de una peseta por cada cien kilogramos o fracción.

c) Para que dichos militares puedan alcanzar estos beneficios deberán entregar a la Compañía, en el momento de adquirir sus pasajes, un vale de su cartera militar o el que autorice el viaje.

### B) SERVICIOS CON AFRICA

Art. 54. En cada uno de los buques que hagan los servicios directos con Africa, señalados en las tablas de servicios, se reservarán para el pasaje del personal dependiente de los Ministerios del Ejército, Marina y Aire el 50 por 100 de literas de las clases primera y segunda, espacio para poder colocar 130 caballos o mulos, «spardek» o sollado donde el pasaje de tercera clase pueda colocarse al abrigo de las inclemencias del tiempo, con la amplitud suficiente para que puedan instalarse 200 hombres, disponiendo de dos metros cúbicos veinticinco centímetros por individuo, con la ventilación e higiene necesarias.

Para el reparto de la cabida entre los tres Ejércitos, se atenderá el concesionario a lo que acuerden las respectivas autoridades.

De la cabida disponible para carga se reservará también el espacio suficiente para colocar 200 toneladas o metros cúbicos de víveres, caldos, efectos y material de todas clases para atenciones militares, teniendo además pañoles bien acondicionados para colocar la pólvora y materias explosivas que hayan de transportarse, en el caso de que dicho transporte sea permitido por las disposiciones vigentes en materia de carga, transporte y descarga de mercancías peligrosas.

Art. 55. En los buques que hagan el itinerario afectos al servicio entre Ceuta y Algeciras, se reservarán para los tres Ejércitos el 50 por 100 de cabida de literas de primera y segunda clase, espacio para poder colocar 30 caballos y para el pasaje de tercera, en iguales condiciones que determina el artículo anterior, para poder instalar cien hombres, así como para poder transportar cien toneladas de carga, teniendo pañoles bien acondicionados.

Art. 56. Los Generales, Jefes y Oficiales, sus familias y los individuos de tropa que viajen aisladamente o en corporación, así como el ganado, caudales, víveres, armas y toda clase de efectos y material perteneciente a los tres Ejércitos, serán transportados entre la Península y los puertos de las líneas citadas, y entre estos mismos en la parte reservada en cada buque, con arreglo a lo determinado en las condiciones anteriores.

Art. 57. Los Generales, Jefes y Oficiales, así como sus familias, serán acondicionados en la clase que les señalen las listas de pasaje respectivas; los individuos de tropa se instalarán sobre cubiertas y en sollado, según se acuerde por el Capitán del buque y Jefe u Oficial Delegado de Transportes del Ejército respectivo del puerto de embarque, manifestándolo al Jefe de la fuerza embarcada para que no impida las maniobras, siempre con arreglo al porte del buque y a la parte reservada para el personal militar.

Art. 58. El Capitán recibirá y entregará a bordo del buque y suspendido del amante el material de todas clases, ganado y equipaje que constituyen la carga, debidamente acondicionados, pesados, embalados o empacados, no pudiendo rechazar ninguna parte de ellos mientras no excedan de la capacidad reservada para servicios militares, cuidando de su buena colocación a bordo. Cuando esta carga no pueda ser embarcada o desembarcada por los elementos propios del buque, no serán de cuenta del concesionario los medios necesarios para realizar estas operaciones.

La carga deberá estar dispuesta para su embarque con el tiempo suficiente para que el buque pueda salir a la hora fijada en su itinerario.

Si los bultos a embarcar no fueran bien acondicionados o

empacados podrá el Capitán hacerlo constar en los conocimientos de embarque y guías de transporte para salvar su responsabilidad, lo que deberá hacer previa la notificación al Jefe de Transportes Militares o su representante, antes de la carga, para en el caso de no estar dicho Jefe conforme con los reparos expuestos, poder proceder como preceptúa la base 24 de la Orden-circular de 17 de mayo de 1946 («D. O.» núm. 114 del Ejército), que regula el funcionamiento de la Comisión Mixta Navieros-Ejército.

Art. 59. Cuando tenga lugar la concentración anual de reclutas de nuevo ingreso en el servicio militar y los licenciamientos, podrán alterarse los itinerarios, y si fuera preciso, adelantar o retrasar alguna de las expediciones ordinarias, así como disponer de la mayor capacidad del buque, con arreglo a las disposiciones que dicte para ese caso la Comandancia de Marina del puerto de salida, con arreglo a las demandas solicitadas por las autoridades militares.

Art. 60. Si los relevos periódicos de los destacamentos de las plazas fuertes de Soberanía y Protectorado de España en Marruecos no pudieran realizarse en los viajes ordinarios, podrán disponerse otros con los itinerarios que se fijen por las autoridades correspondientes, de acuerdo con las de Marina, alterándose, si fuera preciso, la ruta ordinaria, quedando el concesionario obligado a efectuarlos sin aumento de subvención ni retribución especial o suplementaria.

Art. 61. Los Capitanes de los buques o sus representantes recibirán, a través de los señores Comandantes de Marina de los puertos de Ceuta y Melilla, las órdenes e instrucciones que procedan de las autoridades militares.

Art. 62. En los viajes que no fuese necesario ocupar el total del pasaje y carga reservada para los Ejércitos, podrá automáticamente utilizar el concesionario la parte sobrante, si no se ha recibido orden en contrario veinticuatro horas antes de la salida del buque. Si una vez dada la orden de reserva no fuese utilizada, será abonada por el solicitante.

Art. 63. Cuando por circunstancias extraordinarias de cualquier carácter no bastaran para atender a los Ejércitos de Tierra, Mar y Aire en operaciones los buques que hagan servicios directos de la Península con África, podrá disponer el Ministerio correspondiente de uno de los de reserva.

En estos viajes extraordinarios se aplicará la tarifa militar, abonando la mitad de la cantidad que resulte del total de pasaje y carga que el buque pueda conducir, cuando de la aplicación de aquella tarifa resulte una cifra inferior.

En caso de estadía, percibirá la Compañía dos pesetas por tonelada de desplazamiento y día, debiendo satisfacerse estos devengos por fracciones indivisibles de horas y empezar a contarse desde que el barco esté legalmente autorizado por la Comandancia de Marina, y hayan transcurrido las horas estipuladas como tiempo máximo para el embarque o desembarque del personal y ganado o material, respectivamente.

La reclamación de estos devengos deberá hacerse en la misma forma establecida para los servicios ordinarios, debiendo justificarse la reclamación con la Orden ministerial que disponga el servicio y con las listas de embarque, guías o certificados que demuestren que ha sido aquél efectuado.

Se exceptúan de lo expuesto los servicios extraordinarios que se exijan por tiempo indeterminado o de larga duración, en cuyo caso deberán ser formalizados los correspondientes contratos de fletamento.

Si por no ser suficiente necesitaran fletar más barcos las Administraciones Militares, en igualdad de condiciones será preferido el concesionario a los demás navieros o armadores.

## CAPITULO IX

### De los servicios extraordinarios de guerra y auxiliares de la Marina Militar

Art. 64. Los buques del concesionario, con abono de los gastos que se concierten, quedan obligados a prestar los servicios extraordinarios auxiliares de la Marina Militar que ésta requiera y sean adecuados a la clasificación que el Ministerio de Marina haya hecho de dichos buques.

Art. 65. En caso de guerra, alarma, alteración de orden o similar a juicio del Gobierno, el Estado podrá suspender el servicio que se contrata, tomando posesión de los buques y pertrechos, así como de las oficinas y servicios auxiliares, evaluándose todo ello por una Comisión, compuesta por dos personas designadas por el Gobierno y otras dos por el concesionario.

Estos representantes, por mayoría de votos, designarán una quinta persona, en quien recaerá la Presidencia, y en caso de empate para la designación, decidirá la suerte entre dos personas, una elegida por cada parte, comprendidas en una lista de cuatro como mínimo, formada de común acuerdo.

A la terminación de las circunstancias que motivaron la toma de posesión serán devueltos al concesionario los buques, materiales y servicios que hubieran figurado en la misma, previa la indemnización a que diera lugar el menor valor no imputable a la acción normal del tiempo, o las pérdidas habidas, a juicio de la expresada Comisión.

El Estado, que correrá en estos casos con todos los gastos de explotación, pagará al concesionario, como mínimo, durante

todo el periodo de toma de posesión un 5 por 100 del valor de la flota como amortización de la misma y beneficio industrial.

Si en las circunstancias señaladas el Gobierno decidiera no tomar posesión de los buques, materiales y servicios, pero acordase la suspensión o modificación sustancial de los servicios del contrato, continuara, a todos los efectos, rigiendo lo dispuesto en el artículo 77 de éste.

Art. 66. En cualquiera de los casos señalados en el artículo anterior, el tiempo transcurrido desde la suspensión de los servicios hasta el nuevo establecimiento de los mismos se considerará, o no, incluido en la duración del contrato, a elección del concesionario. En el caso de considerarse interrumpida la duración del contrato, el Estado computará dicho tiempo a los efectos de amortización de los buques y valoración correspondiente.

Art. 67. Tanto en los casos de guerra como en cualesquiera otros, el Gobierno podrá fletar uno o varios buques del concesionario para el servicio del Estado, mediante un contrato de fletamento adaptado a las circunstancias del caso y teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 63.

También podrá el Gobierno, en casos especiales, autorizar la separación eventual del contrato de unidades para cumplir contratos privados que se consideren convenientes, siendo los extrabeneficios que se obtengan deducidos de la normal aplicación de dicho contrato reparados a partes iguales entre el Estado y el concesionario; en estos casos el buque o buques separados del servicio por esta causa será dado de baja en contabilidad durante el tiempo que dure la separación.

Art. 68. Cuando en virtud de lo determinado en los artículos anteriores se restara más de un buque a los servicios normales, el concesionario no estará obligado a hacer el número de viajes estipulados en el contrato. El Estado fijará entonces las alteraciones que se hayan de hacer en el número y épocas de los viajes.

Art. 69. En los casos previstos en el artículo 65 las indemnizaciones que deberá pagar el Gobierno al concesionario por pérdida de alguno de los buques, en la parte o excedente que no esté cubierta por el seguro, se ajustará al valor contractual que tengan en aquel momento. En estos casos el concesionario queda relevado de todas las responsabilidades y gastos no cubiertos por aquél, que pudieran corresponderle tanto por lo que se refiere a los tripulantes como a sus familias, por muerte, desaparición, inutilidad, heridas o similares. Estas responsabilidades y gastos serán cubiertas, en su caso, por el Gobierno.

Art. 70. A la terminación de la guerra o circunstancias determinadas en el artículo 67, el Gobierno relevará al concesionario, en totalidad o en parte, del cumplimiento de aquellas cláusulas del contrato que resulten imposibles de satisfacer por las pérdidas experimentadas.

En estos casos el Gobierno establecerá la forma en que haya de procesarse hasta que el contrato pueda restablecerse en su normalidad, aplicando un criterio de equidad que, deducido de los términos de este último, evite al concesionario daños o perjuicios que no le sean imputables.

Art. 71. Todo lo dispuesto en este Capítulo es de aplicación a los buques arrendados a los que se refiere el articulado de este contrato, dentro de los términos generales de los correspondientes contratos de arrendamiento, modificados en su caso, sin perjuicio para el Estado ni para los arrendatarios, en los términos equitativos que de la aplicación del articulado del presente Capítulo se deducen.

## CAPITULO X

### Las fianzas, subvenciones y normas de revisión

Art. 72. Los buques propiedad del concesionario, adscritos total o transitoriamente al contrato, quedarán esencialmente obligados y afectos al cumplimiento del mismo, sin que en ningún caso ni por ningún concepto pueda aquél hacerles responsables de ninguna obligación que no sea de las exceptuadas en el artículo 7.º de este contrato.

Al efecto, el concesionario, al presentar el plan inicial de explotación de los buques que se determina con arreglo al artículo 16, justificará que los mismos se encuentran en las condiciones señaladas en el artículo 7.º, obligándose a mantenerlos así durante todo el tiempo en el que permanezcan adscritos al contrato.

Si posteriormente a la firma del mismo se presentase reclamación demostrativa de que alguno de los citados buques no se encontraba en las condiciones señaladas en el artículo 7.º, se exigirán al concesionario las responsabilidades que procedan.

Art. 73. El concesionario garantizará el cumplimiento de lo pactado con una fianza de 10.000.000 de pesetas en metálico o en efectos públicos del Estado, al tipo que las disposiciones vigentes atribuyan para la constitución de fianzas.

Art. 74. El concesionario percibirá por el servicio que se contrata una subvención anual; cuyo pago se verificará mensualmente en Madrid, con cargo al presupuesto del Ministerio de Comercio, en el que se consignará anualmente el crédito correspondiente. Esta subvención será revisable cada dos años, pero en casos de grandes variaciones económicas podrá serlo anualmente—previa declaración por Orden ministerial acordada en Consejo de Ministros—, y será fijada en armonía con los

resultados que arroje la contabilidad de la Compañía, llevada de acuerdo con lo que preceptúa el artículo 77 de este contrato.

La cuantía de la subvención tendrá el carácter de provisional, y a título de ensayo para el primer año, y se determinará por la Subsecretaría de la Marina Mercante, oyendo al concesionario y teniendo en cuenta los antecedentes y datos disponibles, la valoración de la flota y lo dispuesto en el citado artículo 77. De no mediar conformidad del concesionario sobre la cuantía fijada, podrá alzarse ante el Ministro de Comercio, y en última instancia, ante el Consejo de Ministros.

La subvención a efectos fiscales y otros procedentes se entenderá como precio de la prestación de los servicios comprendidos en este contrato.

Art. 75. A los efectos de aplicación del articulado de este contrato, en lo que puede afectarle y a los de imposición de multas, se distribuirá la subvención global que se asigne entre los diferentes itinerarios que se establezcan, en función de los tonelajes y millas correspondientes a los distintos trayectos.

## CAPÍTULO XI

### De la Contabilidad

Art. 76. El concesionario quedará obligado a llevar su contabilidad—sujeta a intervención constante—en tal forma que permita conocer con facilidad y seguridad los datos que al Estado interesen y, entre ellos, los siguientes: ingresos y gastos de cada buque; rendimiento económico de los mismos en cada línea; cuentas parciales y totales de combustible y, en general, de efectos de consumo; de aprovisionamiento, pertrechos y repuestos; de reparaciones y gastos de entretenimiento; de amortizaciones y fondos de renovación de la flota; de reservas especiales; de gastos generales; de nuevas construcciones; de grandes carenas y reparación; en general, de todos aquellos elementos que proporcionen el más completo conocimiento de la administración de la Empresa.

Por las relaciones directas o indirectas que puedan tener con los servicios contratados, dicha intervención no estará limitada y se extenderá a la contabilidad general de la Empresa, aunque los efectos de la misma no sean de aplicación más que en lo que pueda afectar al contrato.

En la ordenación de esta contabilidad podrán introducirse las modificaciones que la práctica aconseje, en la forma que la Subsecretaría de la Marina Mercante determine, a propuesta, en su caso, de la Delegación del Estado en la Compañía.

Art. 77. El Estado subvencionará los servicios con una cantidad que podrá ser modificada en más o en menos, e incluso anulada con arreglo a los resultados de la explotación.

A estos efectos, la subvención tendrá por objeto equilibrar los conceptos de gastos e ingresos definidos en la forma siguiente:

### CAPÍTULO DE GASTOS

1.º Los de tráfico y explotación, convenientemente ordenados y detallados, según las normas dictadas al efecto, incluyendo entre los mismos los de arrendamiento de buques según los contratos aprobados, y en lo que no resulten afectados por los conceptos que se mencionan a continuación.

2.º Los de conservación y entretenimiento de la flota convenientemente detallados y que apruebe la Subsecretaría de la Marina Mercante, a propuesta de la Delegación del Estado.

3.º Los de amortización de los buques propiedad del concesionario, a razón del 4 por 100 anual de su valor aprobado, en la parte no afectada por el Crédito Naval y del tanto por ciento exigido por el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional en la parte gravada por el mencionado Crédito Naval.

4.º Porcentajes similares para amortizar las transformaciones en los buques propiedad del concesionario, previamente autorizadas y efectuadas a costa de éste, representativas del incremento del valor de los mismos, según estimación y costos aprobados por la Subsecretaría de la Marina Mercante.

5.º El costo del seguro, incluso el riesgo de guerra, en su caso, de los buques propios y de los arrendados, cuando este concepto no esté incluido en el canon de arrendamiento.

6.º Los impuestos, contribuciones, arbitrios del Estado, Provincia y Municipio, cuotas sindicales, y otros a cargo de la Empresa concesionaria, sin computar entre ellos los que corresponde satisfacer a los accionistas.

La cuota de contribución de Utilidades de la Riqueza Mobiliaria, Tarifa 3.ª, en razón de una base fiscal máxima del 6 por 100 sobre la inversión efectiva de la Empresa de buques en servicio, determinada según lo establecido en el artículo 78, y el 6 por 100 sobre el capital circulante, en la cifra fijada asimismo en el número 9.º de este capítulo de gastos.

7.º Los gastos generales de administración con el límite máximo que la Subsecretaría de la Marina Mercante, a propuesta del Delegado del Estado, juzgue equitativo señalar. Se computará como un gasto financiero el 5,5 por 100 de interés sobre el exceso de capital circulante realmente invertido por la Empresa sobre la cifra fijada en el número 9.º de este capítulo.

8.º Los gastos originados por los servicios de inspección, intervención y delegación del Estado, previo señalamiento por

la Subsecretaría de la Marina Mercante y aprobación por el Ministro de Comercio.

9.º El 5,5 por 100 como interés del capital circulante que se estime por la Subsecretaría de la Marina Mercante, a propuesta de la Delegación del Estado.

10. En concepto de interés y beneficio, un 3 por 100 anual de la parte del valor actual de los buques propiedad del concesionario, concedido como crédito por el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional, y el 4,5 por 100 del valor actual de aquéllos, en el año de la liquidación.

Se entenderá por valores actuales, a estos efectos, los iniciales de aportación, divididos en los dos conceptos de Crédito Naval y aportación del concesionario, disminuidos en las sucesivas amortizaciones realizadas según el punto tercero de este artículo.

Cuando en virtud de nuevas construcciones sea necesario aportar nuevos capitales, el interés que se abonará sobre el exceso del inicial establecido como circulante se determinará por el Ministerio de Comercio, de acuerdo con el de Hacienda, previo informe de la Subsecretaría de la Marina Mercante, teniendo en cuenta el que realmente corresponda al dinero en el mercado en el momento de la aportación.

11. El 4 por 100 del soborno bruto anual realizado por toda la flota movida por la Compañía, en relación con el contrato como prima de gestión y gastos no incluidos en los conceptos anteriores, y con independencia del 2 por 100 de soborno que, según el artículo 18, será abonado a los arrendadores dentro de los términos de los respectivos contratos.

### CAPÍTULO DE INGRESOS

1.º Los de tráfico proporcionados por los buques propios y arrendados.

2.º La subvención líquida percibida una vez descontadas las cantidades que para sostenimiento de las instituciones benéficas o de previsión determina el artículo 26.

3.º Cualquier otro ingreso que, dentro de los términos del contrato, provenga de la explotación de la flota.

Mientras el capítulo de los ingresos supere al de los gastos en cantidad inferior al 2 por 100 del valor actual de la flota adscrita al contrato, del material auxiliar correspondiente y del capital circulante, en concepto de estímulo, la subvención permanecerá inalterable. Si rebasase dicho límite, será disminuida para el ejercicio siguiente, en la cantidad correspondiente al exceso, sobre dicho 2 por 100.

Cuando el capítulo de gastos supere al de ingresos deduciéndose una pérdida, se elevará la subvención al ejercicio siguiente en la pérdida registrada y aprobada, dividiéndose entre el concesionario y el Estado de la del ejercicio transcurrido.

Para fijar la subvención provisional correspondiente al primer año, ateniéndose a los conceptos expuestos con anterioridad, se procederá en la forma señalada en el artículo 74. Si después de efectuada y aprobada la liquidación del primer año resultase que esta subvención inicial había sido insuficiente, se abonará al concesionario la diferencia con cargo a la subvención y créditos del ejercicio siguiente. Si por el contrario, hubiese resultado excesiva, el naviero devolverá el exceso, disminuyéndose en esa cifra la subvención del siguiente ejercicio. Los ejercicios sucesivos seguirán la misma norma para determinar la subvención correspondiente.

Cuando en el curso de un ejercicio, y como consecuencia de modificaciones de los servicios o de alteraciones de precios aceptados por el Gobierno, se produzcan variaciones sustanciales en el régimen económico de los mismos, como las que se deduzcan de la incorporación de nuevas unidades (deducto de su valor los intereses intercalarios de haberse abonado según lo dispuesto en el punto 10 del capítulo de gastos de este artículo), o la separación temporal de otras, variaciones laborales o de tarifas, alteraciones de precios de combustibles, efectos de consumo, pertrechos o, en general, materiales de cualquier clase, el concesionario, bajo la inspección de la Delegación del Estado, llevará hasta el fin del ejercicio cuentas especiales y separadas de estas repercusiones económicas a los efectos del reajuste de la subvención, las cuales, previamente aprobadas por la Subsecretaría de la Marina Mercante, serán compensadas por el Estado o irán a beneficio del mismo, si fuesen favorables.

La Delegación del Estado tendrá la obligación de ordenar la apertura de estas cuentas, cuando se produzca alguna contingencia capaz de disminuir la subvención, y en especial para alguna de las causas previstas en el párrafo que a continuación del punto tercero de este capítulo de ingresos se determina.

Art. 78. Cuando el capítulo de ingresos supere al de gastos en 2 por 100 del valor de la flota, material auxiliar y capital circulante, el exceso, en el ejercicio que se produzca, se destinará: un 20 por 100 para los fines que acuerde libremente la Compañía, y el 80 por 100 restante se ingresará en el fondo de «Amortización y renovación de la flota». En ningún caso podrá destinarse a dividendo cantidad superior al 80 por 100 del valor de la flota que cada ejercicio figure, dentro de las normas de este contrato, del material auxiliar y del capital circulante autorizado.

Para determinar el valor efectivo de los buques de la Empresa sobre el que hay que aplicar la base fiscal del 6 por 100 a efectos de la Contribución de Utilidades, Tarifa 3.ª, como

gasto indicado en el apartado 6.º del artículo 77, se entenderá el coste de los mismos, según la contabilidad de la Empresa, deducidas las amortizaciones que asimismo se hayan contabilizado o deban contabilizarse.

Art. 79. Con el título de «Fondo de Amortización y Renovación de la Flota» se llevará una cuenta especial, en la que figurarán acreditadas las cantidades que, en concepto de amortización se determina en los apartados 3.º y 4.º del artículo 77 (capítulo de gastos), incrementada con los intereses que devengue la suma no invertida anualmente en nuevas construcciones o modernizaciones que signifiquen incremento del valor de los buques.

Asimismo en dicho fondo se acreditarán también las partidas siguientes:

a) Las que procedan, en su caso, como consecuencia de la aplicación de los beneficios que se citan en el artículo anterior.

b) Las procedentes de las retiradas de servicio, venta o desguace de los buques durante el curso del contrato, de acuerdo con lo determinado en el párrafo quinto del artículo 16, a razón del 25 por 100 de la participación que corresponde al Estado.

Los importes acreditados en esta cuenta no podrán tener otra aplicación que la de la inversión, a los fines específicos de renovación de la flota, para la construcción de nuevos buques o modernización de los mismos, previa propuesta de la Delegación del Estado, oída la Empresa subvencionada y resolución expresa de la Subsecretaría de la Marina Mercante. Con iguales propuesta y acuerdo podrá autorizarse la adquisición con dichos fondos de valores públicos, pero sus intereses irán a engrosar este fondo. Las inversiones que se originen por aplicación de este fondo se contabilizarán en cuentas por separado en el Activo a fin de que puedan ser identificadas claramente las inversiones llevadas a cabo por cuenta del mismo.

Todo ello sin perjuicio de las obligaciones que el artículo 27 de este contrato impone al concesionario en cuanto a las inversiones que ha de efectuar para renovación de la flota, tanto en las cantidades procedentes de las amortizaciones como en el exceso de las mismas, para mantener la propiedad mínima del 55 por 100 de la flota adscrita al contrato, según el artículo 17, y en todo caso, la continuidad y perfección de los servicios.

Art. 80. Dentro de los seis meses siguientes a la terminación de cada ejercicio, la Compañía concesionaria deberá presentar en la Subsecretaría de la Marina Mercante un estado detallado y completo de los gastos e ingresos en relación con los servicios contratados. Dicho estado, censurado e informado debidamente por la Intervención y Delegación del Estado en la Compañía concesionaria, será sometido por la Subsecretaría de la Marina Mercante a la resolución ministerial, con la oportuna propuesta y previos los informes que estime oportunos, oyendo a la citada Compañía, si lo considera necesario, dictándose la correspondiente disposición en cuanto a la subvención que ha de regir para el ejercicio siguiente, de acuerdo con el artículo 74, dentro de los dos meses a partir de la presentación del estado de gastos e ingresos. La Subsecretaría de la Marina Mercante enviará al Tribunal de Cuentas los expedientes de revisión para su competente censura.

Art. 81. Caso de no hallarse conforme el concesionario con las modificaciones que en la cuantía de la subvención fuesen acordadas, después de agotar los recursos de alzada ante el Ministerio de Comercio y Consejo de Ministros, podrá solicitar la rescisión del contrato, de acuerdo con las normas que se establecen en el artículo 6.º, utilizando a estos efectos, en su caso, las vías gubernativas y contenciosas.

## CAPITULO XII

### Del cumplimiento e inspección del contrato

Art. 82. La inspección del Gobierno sobre los servicios se efectuará por el Ministerio de Comercio, a través de la Subsecretaría de la Marina Mercante y mediante una delegación permanente, cuya composición y atribuciones se detallan en el artículo siguiente, que velará por el más exacto cumplimiento del contrato.

Todas las peticiones y reclamaciones que pueda formular la Empresa concesionaria serán presentadas al Delegado del Estado en la misma, que de no poder resolver dentro de sus atribuciones las elevará, con su informe, a la Subsecretaría de la Marina Mercante.

La fiscalización de la contabilidad y de los documentos que la produzcan se ejercerá con carácter permanente por una Intervención de Marina, como delegada de la General de la Administración del Estado, con facultad de poner el veto a los gastos que considere injustificados en su concepto o cuantía. Estará relacionada directamente con la Subsecretaría de la Marina Mercante.

Figurará adscrito a la Delegación del Estado en la Compañía un Profesor mercantil al servicio de la Hacienda Pública, que tendrá atribuidas las cuestiones financieras, tributarias y de régimen de Empresas, pudiendo examinar en todo tiempo, a tales fines, los libros y documentos contables.

Art. 83. El Delegado del Estado en la Compañía concesio-

naría, que dependerá directamente de la Subsecretaría de la Marina Mercante, será nombrado por Decreto, a propuesta del Ministro de Comercio, y su función y atribuciones serán las siguientes:

a) Asistencia, con voz y voto, a los Consejos de Administración, Junta de Gobierno o cualquier otra reunión en que se examinen actos o se adopten acuerdos relacionados con el contrato.

b) Ejercer el derecho de veto sobre los acuerdos que estime en pugna con el contrato y que considere lesivos para el interés público o contrario a las Leyes y Reglamentos vigentes. Cuando ejerza este derecho, lo pondrá inmediatamente en conocimiento del Subsecretario de la Marina Mercante, en exposición razonada, quien resolverá en plazo no superior a quince días, entendiéndose, por la aplicación de la doctrina del silencio administrativo, que si en este plazo no se adopta decisión, quedará confirmado el veto, pudiendo el concesionario recurrir en alzada al Ministro de Comercio, y contra ésta, y en su caso, en apelación al Consejo de Ministros.

c) Conocer de todos los actos de la Compañía relacionados con el contrato, y en especial los referentes a los planes de renovación de la flota, proponiendo a la Subsecretaría de la Marina Mercante todas las medidas que, a su juicio, redunden en beneficio de los servicios o sean aconsejables para el interés público.

d) Autorizar previamente y revisar después, de acuerdo con el Interventor, los gastos de entretenimiento y conservación de los buques, así como la compra de efectos navales y de consumo, exigiendo la utilización de métodos y procedimientos que garanticen la mayor economía del servicio.

e) Autorizar previamente y revisar después, de acuerdo con el Interventor, las reparaciones y sus gastos, discriminando antes y después lo que es entretenimiento y debe incluirse en la cuenta de gastos y lo que, por estimarse transformación o gran reparación, puede considerarse como incremento al capital barco.

f) Vigilar las inversiones, de acuerdo con el Interventor, en gastos generales de la Empresa, discriminando los que puedan atribuirse al contrato con el Estado y, en su caso, han de aprobarse, y los que han de ser de cuenta del concesionario por aplicarse a actividades distintas de las del contrato.

g) Apreciar y proponer a la Subsecretaría de la Marina Mercante sobre la procedencia de aumentar o disminuir el capital circulante necesario para la explotación y cuyo interés ha de ser incluido en la cuenta de gastos.

h) Proponer la aprobación de las pólizas de seguros cuyas primas han de ser incluidas en el capítulo de gastos y en las cuales han de quedar satisfactoriamente definidos los riesgos que han de ser cubiertos.

i) Conocer e informar sobre los proyectos de los nuevos buques que han de incorporarse al contrato y seguir de cerca su construcción e incidencias, sin perjuicio de las atribuciones y obligaciones que, en este aspecto, como en el de reparaciones, corresponda a los servicios competentes o a la Subsecretaría de la Marina Mercante.

j) Inspeccionar los servicios de todas clases de los buques adscritos al contrato, sin perjuicio de las atribuciones y obligaciones que sobre el particular corresponden a los servicios competentes de la Subsecretaría de la Marina Mercante.

k) La inspección de todos los gastos, itinerarios, trato de pasajeros y servicios de todas clases: asistencia a las pruebas de recepción de buques afectos al contrato y, en general, la labor de inspección y vigilancia necesaria para el cumplimiento de todas las obligaciones que se derivan del mismo.

El Delegado del Estado elevará propuesta a la Subsecretaría de la Marina Mercante acerca de la forma en que deba quedar constituida dicha Delegación para el mejor desempeño de las funciones que tiene encomendadas.

El Delegado del Estado, para el debido ejercicio de su misión, podrá solicitar de la Subsecretaría de la Marina Mercante los auxilios y la cooperación que estime necesaria de los servicios de la misma, pero siempre, dirigiéndose directamente a dicha autoridad, que decidirá y regulará lo pertinente.

Al finalizar cada año deberá presentar una Memoria-resumen de la forma en que se han llevado a cabo los servicios, así como las sugerencias pertinentes para su mejora.

Los emolumentos del Delegado y el presupuesto de la Delegación, debidamente intervenidos y que figuran en el capítulo de Gastos, serán, en su caso, aprobados por el Ministro de Comercio a propuesta del Subsecretario de la Marina Mercante.

Art. 84. Podrán los servicios de la Subsecretaría de la Marina Mercante elevar propuesta sobre cada uno de los apartados a que se refiere el artículo 83, pero antes de resolver sobre las mismas deberá ser oída la Delegación del Estado.

Corresponde especialmente a la Subsecretaría, previa propuesta del Delegado del Estado e informe de la Compañía concesionaria, cuanto afecte al régimen de tarifas de carga y pasaje de acuerdo con lo determinado en el artículo 31.

Art. 85. El concesionario deberá justificar ante la Subsecretaría de la Marina Mercante la realización de todos los servicios por medio de certificaciones expedidas por las Comandancias de Marina, consignándose en dichos documentos el nombre

de los buques y las fechas de entrada y salida de puerto. Los casos de fuerza mayor que obliguen a suspender o retrasar los viajes deberán justificarse debidamente ante las autoridades de Marina.

En los certificados se consignará la hora de entrada y salida de cada puerto.

Art. 86. La presentación a través de la Delegación del Estado de los anteriores justificantes deberá efectuarse dentro de los noventa días siguientes a la realización de los servicios, incurriendo, en el caso de no efectuarse así, en las sanciones que señala el artículo 104.

Art. 87. A los Ministerios de Marina Ejército y Aire corresponderá cuanto se relacione con sus respectivas competencias y jurisdicciones y con los servicios dependientes de los mismos. Al Ministerio de Obras Públicas corresponderá aprobar e intervenir, en lo que de él dependa, lo concerniente con las Compañías de ferrocarriles a que se refiere el artículo 30, y cuanto afecte a su especial competencia. Al de la Gobernación, cuanto se relaciona con los Servicios de Correos, que serán inspeccionados por la Dirección General de este Ramo, y a la Delegación de Obras Públicas y Comunicaciones del Protectorado, lo relacionado con los transportes ferroviarios del Majzén.

Art. 88. Para los reconocimientos y pruebas de los buques que requieran la recepción de los mismos, el Subsecretario de la Marina Mercante nombrará una Comisión, presidida por el Director general de Navegación, o funcionario en quien delegue, y formada por el Inspector general de Buques, o persona en quien delegue, un Jefe de la Sección de Tráfico y Comunicaciones Marítimas, el Comandante de Marina de la provincia donde se verifique el reconocimiento, el Inspector de Buques de la misma, el Director de Sanidad del mismo, cuando no haya sido reconocido por él anteriormente, y el personal auxiliar preciso, verificarán, en la medida que fuese necesaria, aquellos reconocimientos y pruebas que tendrán lugar en el puerto y costa de matrícula o construcción o en el que se señale previamente.

Art. 89. Ante la citada Comisión presentará el concesionario los certificados que de sus características haya expedido el Ingeniero Inspector de Buques, así como los expedidos por la Sociedad clasificadora, que, previa, expresa y concretamente, haya autorizado en cada caso la Subsecretaría de la Marina Mercante, a propuesta de la Inspección General de Buques.

Si la Comisión lo juzgase oportuno y en relación con el proyecto de buque aprobado en su día, podrá examinar, conocer o comprobar cualquiera de los datos que figuren en los anteriores certificados, y más concretamente los específicos que afectan a los servicios, como el número de Jefes, Oficiales, tropa, ganado y carga que el buque puede conducir, expidiendo certificado, que por conducto reglamentario se hará llegar a los Ministerios militares, para que sirva de base a las liquidaciones correspondientes a estos transportes.

Art. 90. Después de las anteriores comprobaciones, se procederá a efectuar las pruebas de velocidad, consumos, servicios auxiliares, poniendo previamente los buques en las condiciones señaladas en los proyectos, especificaciones y reglamentos. Del resultado de las pruebas se expedirá un certificado en el que conste la velocidad, consumos, resultados y observaciones que se estime pertinente. El acta, firmada por los asistentes, en la que conste el resultado del reconocimiento y pruebas, será entregada al Subsecretario de la Marina Mercante.

Art. 91. El Ministro de Comercio, en vista de los resultados obtenidos y certificados aportados, decidirá si procede admitirse o rechazarse el buque o buques para el servicio de que se trata.

Podrá, sin embargo, autorizar la admisión provisional o definitiva de los buques con antelación a dichos reconocimientos y pruebas, en los casos en que la urgencia de la implantación y estado de los servicios lo aconsejen.

Se podrán admitir provisionalmente buques con tolerancia por defecto en la velocidad, en el límite que proponga la Subsecretaría de la Marina Mercante, y apruebe el Ministerio de Comercio.

Art. 92. Los reconocimientos periódicos de los buques se verificarán en puerto, en la forma prevenida por la Subsecretaría de la Marina Mercante para los demás buques de la Marina Mercante Nacional, y sin perjuicio ni detrimento del buen cumplimiento del itinerario, a cuyo fin el concesionario propondrá el puerto en que pueda verificarse el reconocimiento, si es que no puede hacerse en el de inscripción o matrícula de los buques, y el Subsecretario de la Marina Mercante dispondrá lo conveniente para que se verifiquen dichos reconocimientos sin perturbación de los servicios.

Art. 93. Además de los reconocimientos periódicos citados en el artículo anterior, el Subsecretario de la Marina Mercante podrá disponer, cuando las circunstancias lo hagan necesario, visitas de inspección sobre los buques y servicios generales de las líneas, tanto en los buques en puerto como navegando.

Para dichas inspecciones, que serán objeto en cada caso de instrucciones especiales, el concesionario se obliga a facilitar al Inspector camarote independiente, pasaje de primera clase y todos los medios que solicite para el desempeño de su función.

Art. 94. El Subsecretario de la Marina Mercante ejercerá, a través de la Delegación del Estado y funcionarios a sus órdenes, la inspección de las líneas, del material y de la administración, con la contabilidad y cuentas de Cajas, lo mismo en la

central que en los puertos, ateniéndose todo ello al contrato y a las disposiciones que sobre el particular se dicten.

La inspección técnica de las diversas líneas podrá ser delegada por la Subsecretaría de la Marina Mercante en el Delegado del Estado o en los funcionarios dependientes de la Subsecretaría de la Marina Mercante.

Art. 95. En cada buque afecto a los servicios de este contrato existirá un libro-registro de reclamaciones, convenientemente anotado y sellado en la Comandancia del puerto de su matrícula, en el cual los pasajeros o cargadores están facultados para hacer constar sus quejas y observaciones.

Este libro ha de ser puesto a disposición de cualquier solicitante por el Oficial de a bordo encargado de su custodia. Al rendir cada viaje deberá enviarse por el Capitán del barco una copia certificada de las quejas registradas a la Comandancia de Marina del puerto de llegada, que las atenderá, si son justas, y las remediará, si le fuese posible. De no serlo, remitirá la queja a la Subsecretaría de la Marina Mercante.

## CAPITULO XIII

### De las sanciones penales

Art. 96. Si el concesionario se presentase con antelación suficiente para su reconocimiento y admisión antes de la fecha en que deben implantarse los servicios, los buques, con arreglo al artículo 16 del plan inicial, perderá la fianza que tenga constituida para optar al concurso, declarándose, además, caducada la concesión si en el plazo que se señale no cumpliera su compromiso y repusiera la fianza.

Art. 97. Si el concesionario dejase de hacer alguna de las expediciones a que viniera obligado, a no ser por las causas determinadas en el artículo 13, incurrirá en la multa del duplo de la parte de subvención que corresponda a dicho viaje, deducido de la proporción entre la cifra de ésta y el tonelaje y millas dejadas de servir.

Art. 98. Si la salida de los buques del puerto de partida se retardase más de dos horas, y fuera por culpa del concesionario, pagará una multa equivalente al 15 por 100 de la subvención que le corresponda cobrar por la travesía, debiendo las reincidencias castigarse hasta con multas equivalentes al total de la subvención del viaje, fijada como señala el artículo anterior.

Art. 99. En el caso de que la comprobación de velocidades ordenada por la Subsecretaría de la Marina Mercante, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 11, resultase que alguno o algunos de los buques afectos a servicios subvencionados no alcance la marcha que se le señala en las Tablas de servicios, incurrirá el concesionario en una multa, que se regulará en la forma siguiente:

Si la velocidad comprobada fuese inferior a la obligatoria en un cuarto de milla, la multa será de 0,50 pesetas por cada cien del total de la subvención anual correspondiente al itinerario servido por el buque que haya faltado a las condiciones de velocidad, computada dicha subvención en la forma indicada en el artículo anterior; si fuese inferior a media milla, la multa será de 1,50 pesetas por 100, elevándose al 2 por 100 si el defecto de velocidad llegase a una milla.

Siempre que la diferencia exceda de una milla en los buques admitidos definitivamente, se requerirá al concesionario para que reemplace aquél o aquellos buques que durante el año hubiesen incurrido en esa diferencia con la marcha obligatoria.

Siempre que los buques que hubiesen sido admitidos provisionalmente por un año, con tolerancia en la velocidad en pruebas, no acreditaran durante dicho año esa velocidad en una nueva prueba de la marcha media obligatoria para el servicio, será también requerido el concesionario para reemplazarla.

Art. 100. El concesionario estará obligado al reemplazo o a efectuar el nuevo contrato de construcción de cada uno de los barcos, en los casos que se mencionan en el artículo anterior, en el término de doce meses.

El importe de las referidas multas por incumplimiento de velocidad se deducirá de la suma que por subvenciones debe satisfacer el Estado al concesionario.

Art. 101. Cuando hubiera transcurrido el plazo estipulado para la reposición del buque perdido, inutilizado o deficiente en velocidad sin que el concesionario hubiese presentado o contratado el que haya de sustituirlo, siendo el hecho imputable a falta de negligencia suya en la adquisición de aquél o formalización del contrato de construcción, incurrirá en una multa de 250.000 pesetas y quedará obligado a presentarlo en nuevo plazo de seis meses, pagando, de no hacerlo, otra multa de doble cantidad, que será ya reproducida por cada período de seis meses que nuevamente transcurran en tanto la obligación no sea cumplida.

Art. 102. Si el concesionario dejase de hacer, sin causa justificada, alguna escala obligatoria con arreglo a los itinerarios aprobados, incurrirá en una multa equivalente a la mitad de la subvención que deba cobrar por la travesía, definida en la misma forma que en artículos anteriores.

Art. 103. Si alguno de los Capitanes emprendiera viaje sin recoger antes la correspondencia del puerto de salida, se entenderá para los efectos de este contrato por no verificado el viaje, pagando como multa el duplo de lo que corresponda cobrar por la travesía.

Art. 104. Por las faltas en que incurran el concesionario o sus dependientes en el cumplimiento de las obligaciones que por este pliego de condiciones se les impone y no estuviese especialmente penado en el presente capítulo, se exigirán a aquél multas graduadas y proporcionadas a las faltas, a juicio del Gobierno, hasta la suma de 50.000 pesetas.

Si las faltas afectasen exclusivamente al servicio del Correo, la Dirección General del Ramo propondrá al Ministro de Comercio la imposición de la multa que estime procedente.

Art. 105. Las multas se impondrán gubernativamente con sólo tener noticias oficiales de los hechos que las motivan, y se harán efectivas, desde luego, sin perjuicio de los recursos que pudiera ejercitar el concesionario, tomándolas de las fianzas, y debiendo el concesionario reponer éstas en el plazo improrrogable de ocho días.

La falta de reposición de la fianza se considerará causa de rescisión del contrato, quedando el concesionario responsable de los daños y perjuicios que su falta irrogue a la Hacienda, y en todos los casos que éstos superen al resto de la fianza.

Art. 106. Las multas expresadas en los artículos anteriores se entenderán sin perjuicio de las responsabilidades de orden civil a que hubiere lugar en cada caso, y sólo dejarán de ser exigibles en los casos de fuerza mayor, debidamente justificados. Como quiera que muchas de dichas multas están referidas a la subvención y ésta es constantemente variable, y puede incluso llegar a anularse, las cantidades que se deduzcan por aplicación del articulado anterior no podrán ser en ningún caso inferiores a las que se deducirían por su aplicación a la subvención que se establezca en el primero y después en el segundo ejercicio de la concesión.

Art. 107. En el caso de incumplimiento grave por parte del concesionario de los términos de la concesión, reiteración de faltas graves o abandono de la concesión o de cualquiera de los servicios esenciales, el Estado, sin perjuicio de las sanciones a que se ha hecho referencia en artículos anteriores, a propuesta del Ministro de Comercio, previo dictamen del Consejo de Estado y por acuerdo del Consejo de Ministros podrá decretar la caducidad de la concesión por falta imputable al concesionario y con pérdida parcial o total de la fianza, fijando las bases de la misma y precisando sus efectos en la forma prevista en el artículo cuarto, para el caso de caducidad por causa de utilidad pública. Esta decisión podrá ser recurrida en la vía contenciosa.

Art. 108. Cuando como consecuencia de modificaciones importantes de los servicios, alteraciones también importantes de las condiciones del tráfico u otras circunstancias, impuestas o no por el Estado en uso de las facultades que la concesión establece, pudieran considerarse razonables y sensiblemente modificados los términos de la misma, el concesionario podrá solicitar del Ministro de Comercio la rescisión sin pérdida de fianza, y el Consejo de Ministros, previo dictamen del Consejo de Estado, adoptará la resolución que considere justa, fijando, en su caso, las bases de la misma y precisando sus efectos en la forma prevista en el artículo sexto para el caso de rescisión por causa de utilidad pública.

#### CAPITULO XIV

##### De la fuerza mayor

Art. 109. Quedará exento de penalidad el concesionario siempre que sus eventuales infracciones pudieran justificarse por causa de fuerza mayor oficialmente comprobada, y para cuya estimación deberá probar en forma que el Estado estime satisfactoria el haber usado la máxima voluntad y diligencia para evitarla.

Se consideran como casos de fuerza mayor para los efectos de responsabilidad del concesionario por incumplimiento de los itinerarios o servicios fijados en este capítulo los que provienen de circunstancias de mar y viento, cierre de puertos, mala calidad del combustible, averías de máquinas, calderas u otras que puedan experimentar los buques durante su navegación, y que constituyan imposibilidad absoluta para prestar el servicio o para efectuarlo con arreglo al cuadro aprobado, cuya imposibilidad deberá justificarse siempre por las autoridades de Marina mediante certificado que lo acredite, para cuya expedición tendrán en cuenta no sólo los cuadernos de bitácora de los buques de que se trata, sino también las noticias que deberán adquirirse de otros que naveguen en los mismos días y circunstancias, cuando se trate de las de temporal, y en todo caso, por cuantos medios de comprobación estime pertinentes.

#### CAPITULO XV

##### De la competencia y recursos

Art. 110. Las cuestiones que pudieran suscitarse acerca de la interpretación, cumplimiento, rescisión y efectos del contrato se resolverán por el Ministro de Comercio o por el Consejo de Ministros, previa audiencia, en su caso, del Consejo de Estado, con arreglo a la legislación por que se rigen los contratos del Estado y de hacerse contencioso, se tramitarán ante el Tribunal competente.

Artículo adicional. Si en el transcurso de los veinticinco años de la duración del contrato se promulgaren disposiciones de carácter general en relación con la Marina Mercante, y alguna o algunas de ellas fueran de aplicación a las Comunica-

ciones Marítimas de Soberanía, el concesionario podrá solicitar su aplicación dentro de las normas de este contrato.

#### ANEJO A LAS CONDICIONES DEL PRESENTE CONTRATO

##### Tabla de servicios

El punto de partida será el de los servicios actuales, con la obligación de mejorarlos en el más breve plazo, tanto en tipo y desplazamiento de los buques, como en velocidad y número de expediciones. Atención especial y preferente se habrá de prestar a las mejoras de las líneas de Canarias-Norte de España para la carga; en los interinsulares canarios; en los comerciales de Fernando Poo; en los turísticos de Baleares, tanto desde Barcelona como Valencia y, por fin, en los militares del resto de África.

#### TABLA INICIAL DE SERVICIOS PARA EL NUEVO CONTRATO

##### BALEARES

Servicio núm. 1.—Seis expediciones semanales Barcelona-Palma y viceversa, con buques de más de 3.000 toneladas de arqueo total y 15 nudos de velocidad horaria.

(En relación con el contrato anterior, se mejora este servicio en más de 1.000 toneladas de arqueo total y un nudo más de velocidad horaria.)

Servicio núm. 2.—(Antiguos 2 y 3.) Dos expediciones semanales: Una, Valencia-Ibiza-Palma y viceversa, y otra, Valencia-Palma y viceversa, con buques de más de 2.000 toneladas de arqueo total y 14 nudos de velocidad horaria.

Servicio núm. 3.—(Antiguos 4 y 9.) Tres expediciones semanales: Dos, Barcelona-Mahón y viceversa, y una Barcelona-Ibiza y viceversa, con buques de más de 1.500 toneladas de arqueo total y 14 nudos de velocidad horaria.

(Se mejora este servicio con 500 toneladas más de arqueo total y dos nudos más de velocidad horaria.)

Servicio núm. 4.—(Antiguos 6 y 8.) Una expedición semanal Palma-Ciudadela-Alpudía y viceversa, con buques de más de 200 toneladas de arqueo total y 10 nudos de velocidad horaria.

Servicio núm. 5.—(Antiguos 7 y 11.) Dos expediciones semanales: Una, Alicante-Ibiza-Palma y viceversa, y otra, Palma-Mahón y viceversa, con buques de más de 2.000 toneladas de arqueo total y 14 nudos de velocidad horaria.

(Queda mejorado este servicio en más de 1.000 toneladas de arqueo total y dos nudos de velocidad más.)

Servicio núm. 6.—(Antiguo 12.) Dos expediciones semanales Palma-Cabrera y viceversa, con buques de 150 toneladas de arqueo total y 10 nudos de velocidad horaria.

##### SERVICIO DE FORMENTERA

##### Servicios de Africa

Servicio núm. 1.—Seis expediciones semanales Málaga-Melilla y viceversa, con buques de más de 2.000 toneladas de arqueo total y 14 nudos de velocidad horaria.

(Queda mejorado este servicio en más de 500 toneladas de arqueo total y dos nudos más de velocidad horaria.)

Servicio núm. 2.—(Antiguos 2 y 3.) Una expedición semanal Ceuta-Puerto Capaz-Torres de Alcalá-Villa Sanjurjo-Melilla-Almería y regreso, con buques de más de 1.000 toneladas de arqueo total y 14 nudos de velocidad horaria.

Servicio núm. 3.—(Antiguo 4.) Una expedición diaria Algeciras-Ceuta y viceversa, con buques de más de 1.000 toneladas de arqueo total y 15 nudos de velocidad horaria.

Servicio núm. 4.—(Antiguo 5.) Seis expediciones semanales Algeciras-Tánger y viceversa, con buques de más de 1.000 toneladas de arqueo total y 15 nudos de velocidad horaria.

(Los servicios 3 y 4 serán enormemente beneficiados en tonelaje, velocidad y facilidad de transporte cuando se disponga de los «ferrys» actualmente en construcción en U. N. L., Astilleros de Valencia.)

##### Servicios de Canarias

Servicio núm. 1.—Una expedición semanal Barcelona-Cádiz-Las Palmas (o Tenerife)-Tenerife (o Las Palmas)-Cádiz-Barcelona, con buques de más de 4.000 toneladas de arqueo total y 15 nudos de velocidad horaria.

(Se mejora este servicio con una milla más de velocidad horaria.)

Servicio núm. 2.—Veintiséis expediciones anuales Barcelona-Tarifa-Valencia-Alicante-Cartagena-Almería-Málaga-Ceuta-Las Palmas-Tenerife-Santa Cruz de La Palma-Tenerife-Las Palmas-Málaga-Alicante-Valencia-Barcelona, con buques de 2.400 toneladas de arqueo total y 12 nudos de velocidad.

Servicio núm. 3.—Una expedición semanal Sevilla-Las Palmas-Tenerife-Santa Cruz de La Palma-Tenerife-Las Palmas-Cádiz-Sevilla, con buques de 2.400 toneladas de arqueo total y 14 nudos de velocidad horaria.

Servicio núm. 4.—Cincuenta y dos expediciones anuales desde el Norte de España a Canarias, con itinerarios alternados en la siguiente forma:

Itinerario A.—Pasajes-Santander-La Coruña-Vigo-Cádiz-Tenerife-Las Palmas-Tenerife-Vigo-Gijón-Bilbao.



**Itinerario B.**—Bilbao-Gijón-Vilagarcía-Vigo-Cádiz-Las Palmas-Tenerife-Las Palmas-La Coruña-Santander-Pasajes.

Con buques de más de 3.000 toneladas de arqueo total y 14 nudos de velocidad horaria.

(Se mejora este servicio con dos nudos más de velocidad horaria.)

#### Servicios de Fernando Poo

Servicio núm. 1.—Seis expediciones anuales, Barcelona-Valencia-Cádiz-Tenerife-Las Palmas-Santa Isabel-Bata-Santa Isabel-Las Palmas-Tenerife-Cádiz-Valencia-Barcelona, con buques de más de 5.000 toneladas de arqueo total y 15 nudos de velocidad horaria.

(Se mejora este servicio respecto al anterior contrato en unas 2.000 toneladas de arqueo total y tres millas más de velocidad horaria.)

Servicio núm. 2.—Seis expediciones anuales Bilbao-Pasajes-Santander-Gijón-Vigo-Cádiz-Las Palmas-Tenerife-Santa Isabel-Bata-Santa Isabel-Tenerife (o Las Palmas)-Cádiz-La Coruña-Gijón-Pasajes-Bilbao, con buques de más de 5.000 toneladas de arqueo total y 15 nudos de velocidad horaria.

Servicio núm. 3.—Seis expediciones anuales desde los puertos señalados en el servicio núm. 1, o bien desde los señalados en el servicio núm. 2 a Santa Isabel y Continente, con buques de más de 5.000 toneladas de carga, que puedan transportar, tanto carga general como mercancías a granel, y nueve nudos de velocidad horaria.

Este servicio comercial, de nueva creación, tiene por objeto evitar en los buques de las líneas rápidas los perjuicios y demoras que les ocasionan determinadas mercancías. Su itinerario será fijado según las necesidades del momento por la Dirección General de Marruecos y Colonias, de acuerdo con la Subsecretaría de la Marina Mercante.

Servicio núm. 4.—Un buque complementario de enlace con los de la Península desde Santa Isabel-San Carlos-Río Benito-Kogo, no menor de 2.000 toneladas de arqueo total y 10 nudos de velocidad horaria.

#### SERVICIO INTERCONTINENTAL DE GUINEA

Con independencia de los servicios expuestos, y a las órdenes del Gobernador general de aquellos Territorios, queda un buque («Gobernador Chacón»), de 877 toneladas de arqueo total y 11 nudos de velocidad horaria.

#### Servicios interinsulares de Canarias

Servicio núm. 1.—Las Palmas-Tenerife y viceversa, con un buque rápido para poder efectuar la travesía en tres horas.

Servicio núm. 2.—Itinerario A. Una expedición semanal con buques de más de 800 toneladas de arqueo total y 11 nudos de velocidad horaria.

#### Línea principal

Las Palmas-Tenerife-Las Palmas-Valverde-San Sebastián-La Palma-Tenerife-Las Palmas-Gran Tarajal-Puerto Cabras-Arrecife y Las Palmas.

Itinerario B.—Una expedición semanal, con buques de más de 800 toneladas de arqueo total y 11 nudos de velocidad horaria de Tenerife-Las Palmas-Arrecife-Puerto Cabras-Gran Tarajal-Las Palmas-Tenerife-San Sebastián-Valverde-San Sebastián y Tenerife.

#### Líneas del Sahara

Quedan modificados estos servicios a tenor de las actuales necesidades.

Servicio de Río de Oro.—Una expedición cada cuatro semanas, con buque de más de 400 toneladas de arqueo total y 10 nudos de velocidad horaria, de Las Palmas-Tenerife-Las Palmas-Cabo Juby-Río de Oro-Agüera-Río de Oro-Cabo Juby-Las Palmas-Tenerife-Las Palmas.

Servicio Tan Tan.—Una expedición cada cuatro semanas, con buques de más de 400 toneladas de arqueo total y 10 nudos de velocidad horaria, de Las Palmas-Tenerife-Las Palmas-Cabo Juby-Tan Tan-Cabo Juby-Las Palmas.

Servicio El Aiun.—Una expedición cada cuatro semanas, con buques de más de 400 toneladas de arqueo total y 10 nudos de velocidad horaria de Las Palmas-Tenerife-Las Palmas-El Aiun-Cabo Juby-Las Palmas.

## MINISTERIO DE JUSTICIA

**ORDEN de 1 de febrero de 1952 por la que se concede la libertad condicional a veintitrés penados.**

Ilmo. Sr.: Vistas las propuestas formuladas para la aplicación del beneficio de la libertad condicional establecido en los artículos 98 al 100 del Código Penal y Ley de 23 de julio de 1914, en relación con el Decreto de 9 de junio de 1939, a propuesta del Patronato Central para la Redención de las Penas por el Trabajo y previo acuerdo del Consejo de Ministros,

Su Excelencia el Jefe del Estado, que Dios guarde, ha tenido a bien conceder el beneficio de la libertad condicional a los siguientes penados:

Del Sanatorio Penitenciario de Cuéllar: Manuel González Ayala, Ramón Gómez Sánchez, José M.<sup>a</sup> Ponce Márquez, Máximo Pereira Antelo, Juan Martos Palomo.

De la Colonia Penitencia del Dueso (Santona): Julio Alonso Ignacio, Manuel Alonso Díaz, Angel Torralba Rigol.

De la Prisión Central de Mujeres de Segovia: María Rodríguez Gancedo, Felisa Fernández Lavín, Mercedes Cobo Aja, Manuela Gómez Piñeiro.

De la Prisión Provincial de Almería: Diego Moreno Gómez, Pedro Paz Navarro.

De la Prisión Provincial de Córdoba: Antonio Machado López, Diego Carmona González.

De la Prisión Provincial de La Coruña: Manuel Castro Barbeito.

De la Prisión Provincial de Madrid: José López Moral.

De la Prisión Provincial de Málaga: Enrique Ruiz Ruiz, José Jurado López, Miguel de Miguel Santos.

De la Prisión Provincial de Segovia: Gerardo Jiménez Gómez.

Del Destacamento Penal de Pozo del Fondón (Sama de Langreo): Rafael Díaz Rodríguez.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes.

Dios guarde a V. I. muchos años.  
Madrid, 1 de febrero de 1952.

ITURMENDI

Ilmo. Sr. Director general de Prisiones.

**ORDEN de 1 de febrero de 1952 por la que se concede la libertad condicional a treinta y cuatro penados.**

Ilmo. Sr.: Vistas las propuestas formuladas para la aplicación del beneficio de la libertad condicional establecido en los artículos 98 al 100 del Código Penal y Ley de 23 de julio de 1914, en relación con el Decreto de 9 de junio de 1939, a propuesta del Patronato Central para la Redención de las Penas por el Trabajo y previo acuerdo del Consejo de Ministros,

Su Excelencia el Jefe del Estado, que Dios guarde, ha tenido a bien conceder el beneficio de la libertad condicional a los siguientes penados:

De los Talleres Penitenciarios de Alcalá de Henares: Angel Ríos Mateo, Argimiro Otero Torres, Francisco Suárez Mira.

De la Colonia Penitenciaria del Dueso (Santona): Juan José Coronado Sáez.

De la Prisión Central de Gijón: Juan Cascán López.

De la Prisión Central de Guadalajara: Antonio Tapia Romero, José Lozano López, Cistóbal Pérez Martín.

De la Prisión Central de San Miguel de los Reyes (Valencia): Vicente Golcochea Cosme.

De la Prisión Central de Madres Lactantes de Madrid: Mercedes Navarraz Giménez.

De la Prisión Provincial de Albacete: Rafael Avifid Roselló.

De la Prisión Provincial de Badajoz: Alfredo Romero Ceballos, José Cayeiro de Jesús.

De la Prisión Provincial de Córdoba: Bernardo Herrera Serrano, Alfonso León Muñoz.

De la Prisión Provincial de Huelva: Antonio Sauci Ojeda.

De la Prisión Provincial de Lugo: José Piñeira Villarino.

De la Prisión Provincial de Madrid: Antonio Vergara Alvarez, Miguel Clares Blanco.

De la Prisión Provincial de Mujeres de Madrid: Enriqueta Satué Armendares, Soledad Ruiz Hernando, Ramona Rodríguez Herranz.

De la Prisión Provincial de Orense: Rita Inocencio Rodríguez Conde.

De la Prisión Provincial de Segovia: Cesáreo Alvarez Rubio.

De la Prisión Provincial de Zaragoza: Joaquín López González.

De la Prisión Celular de Valencia: Joaquín Vives Martínez, Francisco Vicedo Bellido, Ceferino Martín Martínez.

De la Prisión Central de Zaragoza: Lorenzo Pimpinela Tolosana.

Del Destacamento Penal de Trabajadores de Buitrago (Madrid): Rafael Zamora González.

Del Destacamento Penal de Celis (Santander): Jesús Toscano Sánchez.

Del Destacamento Penal de Fuencarral (Madrid): José Luis Vargas Dhort, Luis Medrano Maya, Ricardo Luengo Marcos.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes.

Dios guarde a V. I. muchos años.  
Madrid, 1 de febrero de 1952.

ITURMENDI

Ilmo. Sr. Director general de Prisiones.

**ORDEN de 20 de febrero de 1952 por la que se concede la excedencia voluntaria por plazo de un año al Notario de Viana del Bollo don Juan Verger Garau.**

Ilmo. Sr.: En vista de lo dispuesto en el artículo 109 del vigente Reglamento del Notariado y de lo solicitado por el

Notario de Viana del Bollo, don Juan Verger Garáu.

Este Ministerio ha acordado aclarar al mencionado Notario en situación de excedencia voluntaria, por plazo de un año, pudiendo reingresar al servicio activo por los turnos ordinarios y sin preferencia alguna, por su carácter de excedente.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes.

Dios guarde a V. I. muchos años.  
Madrid, 20 de febrero de 1952

ITURMENDI

Ilmo. Sr. Director general de los Registros y del Notariado.

**ORDEN de 3 de marzo de 1952 por la que se manda expedir Carta de Sucesión en el título de Conde de Casa de Angulo a favor de don Juan Pablo Ruiz de Gámiz y Díez de Ulzurrun.**

Excmo. Sr.: Con arreglo a lo prevenido en el Real Decreto de 27 de mayo de 1912.

Este Ministerio, en nombre de Su Excelencia el Jefe del Estado, ha tenido a bien disponer que, previo pago del impuesto especial correspondiente y demás derechos establecidos, se expida Carta de Sucesión en el título de Conde de Casa de Angulo a favor de don Juan Pablo Ruiz de Gámiz y Díez de Ulzurrun, por fallecimiento de su madre, doña María de la Encarnación Díez de Ulzurrun y Alonso.  
Madrid, 3 de marzo de 1952.

ITURMENDI

Excmo. Sr. Ministro de Hacienda.

**ORDEN de 3 de marzo de 1952 por la que se manda expedir Carta de Sucesión en el título de Barón de Casa Davalillo a favor de don Felipe Navarro y Morenés.**

Excmo. Sr.: Con arreglo a lo prevenido en el Real Decreto de 27 de mayo de 1912.

Este Ministerio, en nombre de Su Excelencia el Jefe del Estado, ha tenido a bien disponer que, previo pago del impuesto especial correspondiente y demás derechos establecidos, se expida Carta de Sucesión en el título de Barón de Casa Davalillo a favor de don Felipe Navarro y Morenés, por fallecimiento de su madre, doña Cristina Morenés y García Alesson.  
Madrid, 3 de marzo de 1952.

ITURMENDI

Excmo. Sr. Ministro de Hacienda.

**ORDEN de 3 de marzo de 1952 por la que se manda expedir, sin perjuicio de tercero de mejor derecho, Carta de Sucesión en el título de Marqués de Montes Claros, a favor de don Julián Ruiz de Gámiz y Zulueta.**

Excmo. Sr.: Con arreglo a lo prevenido en el Real Decreto de 27 de mayo de 1912.

Este Ministerio, en nombre de Su Excelencia el Jefe del Estado, ha tenido a bien disponer que, previo pago del impuesto especial correspondiente y demás derechos establecidos, se expida, sin perjuicio de tercero de mejor derecho, Carta de Sucesión en el título de Marqués de Montes Claros, a favor de don Julián Ruiz de Gámiz y Zulueta, por fallecimiento de su abuela doña María de la Encarnación Díez de Ulzurrun y Alonso.  
Madrid, 3 de marzo de 1952.

ITURMENDI

Excmo. Sr. Ministro de Hacienda.

**ORDEN de 20 de febrero de 1952 por la que se promueve a Guardiana de segunda clase del Cuerpo Auxiliar de Prisiones a doña Perpetua Marin Quevedo.**

Ilmo. Sr.: Vacante una plaza de Guardiana de segunda clase del Cuerpo Auxiliar de Prisiones, dotada con el haber anual de 9.100 pesetas, por baja escalafonal de doña Encarnación Dupuy Luzón, que la servía.

Este Ministerio, de conformidad con lo prevenido en el artículo octavo de la Orden de este Departamento de 15 de diciembre de 1949, ha tenido a bien promover a la citada categoría, con antigüedad para todos los efectos de fecha 20 del mes en curso, a doña Perpetua Marin Quevedo, Guardiana de tercera clase del referido Cuerpo, que ocupa el número uno de la precitada Escala, continuando dicha funcionaria prestando los servicios de su clase en su actual destino.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 20 de febrero de 1952.—Por delegación, R. Oreja.

Ilmo. Sr. Director general de Prisiones.

## MINISTERIO DEL EJERCITO

**ORDEN de 23 de febrero de 1952 por la que se destina a la Mejasnia Armada del Protectorado de Marruecos al Teniente de Infantería don Felipe López Martín.**

Se destina a la Mejasnia Armada del Protectorado de Marruecos al Teniente de Infantería (E. A.) don Felipe López Martín, de la Mehal-la Jalifiana del Rif número 5 el cual cesa en este destino y continúa en la situación prevenida en el párrafo segundo del artículo segundo del Decreto de 23 de septiembre de 1939 («Diario Oficial» número 4).  
Madrid, 23 de febrero de 1952.

MUNOZ GRANDES

## MINISTERIO DE LA GOBERNACION

**ORDEN de 4 de marzo de 1952 por la que se declara apto para ocupar plaza en la Escala de Auxiliares Mecánicos de segunda clase al opositor don Juan Alfonso García Marin del Campo.**

Ilmo. Sr.: Visto el expediente a que ha dado lugar el desarrollo de la convocatoria para el ingreso en la Escala de Auxiliares Mecánicos, anunciada por Orden de este Departamento de 12 de diciembre de 1950;

Vista, asimismo, el acta de calificación definitiva del conjunto de la oposición y del curso de prácticas, conforme establecía la condición 11 de la citada Orden de convocatoria, de la que resulta haber sido aprobado, con la calificación de 34 puntos, el opositor don Juan Alfonso García Marin del Campo, que no pudo verificar en su día dicho curso de prácticas por causas debidamente justificadas, y habiéndose cumplido todos los requisitos previstos en la indicada Orden.

Este Ministerio, de conformidad con las disposiciones vigentes y a propuesta de esa Dirección General, ha tenido a bien aprobar el acta aludida y declarar al mencionado opositor apto para ocupar plaza en la Escala de Auxiliares Mecánicos, confiriéndole el nombramiento de Auxiliar Mecánico de segunda clase, con 7.000 pesetas de sueldo anual, en vacante que existe actualmente en la Escala

de referencia, y cuyos haberes le serán acreditados desde la fecha en que tome posesión de su empleo, debiendo ser su futura colocación escalafonal, a tenor de lo preceptuado en la Orden de 31 de octubre de 1951 y dada la puntuación obtenida, a continuación de don José Manuel Rodríguez Pérez, Auxiliar Mecánico de segunda clase de la misma convocatoria.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 4 de marzo de 1952.

PEREZ GONZALEZ

Ilmo. Sr. Director general de Correos y Telecomunicación.

## MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

**ORDEN de 1 de marzo de 1952 por la que se dispone que el Ingeniero Jefe de primera clase del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos don Julián Dorao y Díez Montero cese en su cargo de Ingeniero Director de los Servicios Hidráulicos del Sur de España y pase a prestar sus servicios como Jefe de Sección en la Confederación Hidrográfica del Duero.**

Ilmo. Sr.: Por conveniencia del servicio,

Este Ministerio ha dispuesto que el Ingeniero Jefe de primera clase del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos don Julián Dorao y Díez Montero, Ingeniero Director de los Servicios Hidráulicos del Sur de España, cese en su cargo, haciendo entrega inmediata al Director adjunto, y pase a prestar sus servicios como Jefe de Sección en la Confederación Hidrográfica del Duero.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 1 de marzo de 1952.

SUAREZ DE TANGIL

Ilmo. Sr. Subsecretario de este Departamento.

**ORDEN de 1 de marzo de 1952 por la que se dispone que el Ayudante de Obras Públicas don Manuel Justo Córdoba pase a continuar prestando sus servicios a la Confederación Hidrográfica del Duero.**

Ilmo. Sr.: Por conveniencia del servicio,

Este Ministerio se ha servido disponer que el Ayudante primero de Obras Públicas don Manuel Justo Córdoba, afecto a la Junta de Obras del Puerto de La Luz y Las Palmas, pase a continuar prestando sus servicios a la Confederación Hidrográfica del Duero, debiendo continuar en la situación de supernumerario en que actualmente se halla hasta que le corresponda ocupar plaza de número en el Escalafón del Cuerpo a que pertenece, percibiendo sus haberes con cargo al capítulo primero, artículo primero, grupo sexto, concepto único, del presupuesto vigente de este Departamento.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid 1 de marzo de 1952.

SUAREZ DE TANGIL

Ilmo. Sr. Subsecretario de este Departamento.

## MINISTERIO DE EDUCACION NACIONAL

**ORDEN de 10 de diciembre de 1951 por la que se jubila al Profesor numerario de la Escuela del Magisterio de Valencia don Claudio Vázquez Martínez, por cumplir la edad reglamentaria.**

Ilmo. Sr.: Cumplida el 9 de los corrientes por don Claudio Vázquez Martínez, Profesor numerario de la Escuela del Magisterio de Valencia, la edad reglamentaria para la jubilación forzosa.

Este Ministerio, de conformidad con lo que determinan las Leyes de 27 de julio de 1918 y 27 de diciembre de 1934. Decreto de 15 de junio de 1939, ha acordado declarar jubilado en su cargo a don Claudio Vázquez Martínez, Profesor numerario de la Escuela del Magisterio de Valencia, con el haber que por clasificación le corresponda.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.  
Madrid, 10 de diciembre de 1951.

RUIZ-GIMENEZ

Ilmo. Sr. Director general de Enseñanza Primaria.

**ORDEN de 11 de diciembre de 1951 por la que se da la correspondiente corrida de escalas en el Profesorado numerario masculino de Escuelas del Magisterio, por jubilación de don Claudio Vázquez Martínez.**

Ilmo. Sr.: Vacante una dotación en la primera categoría escalafonal del Profesorado numerario masculino de Escuelas del Magisterio, por jubilación de don Claudio Vázquez Martínez, Profesor numerario de la Escuela del Magisterio de Valencia.

Este Ministerio acuerda dar la oportuna corrida de escalas, con efectos económicos y escalafonales del día 10 de diciembre de 1951, y, en consecuencia, pasa a la primera categoría, con el sueldo anual de 25.200 pesetas, don Felipe Saiz Salvat, de la Escuela del Magisterio de Castellón, no produciéndose corrida de escalas a partir de la segunda categoría por haber reingresado al servicio, en virtud de expediente de depuración por Orden ministerial de 20 de junio último, don José Geli Forest.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.  
Madrid, 11 de diciembre de 1951.

RUIZ-GIMENEZ

Ilmo. Sr. Director General de Enseñanza Primaria.

**ORDEN de 12 de diciembre de 1951 por la que se nombra el Tribunal calificador del Concurso Bibliográfico de 1950.**

Ilmo. Sr.: De conformidad y en aplicación de lo dispuesto en el artículo 179 del Reglamento para el régimen y servicio de las Bibliotecas Públicas del Estado, de fecha 18 de octubre de 1901.

Este Ministerio ha tenido a bien nombrar el Tribunal calificador que ha de juzgar el concurso bibliográfico correspondiente al pasado año de 1950, el que quedará constituido en la siguiente forma:

Presidente: Don Luis Morales Oliver, Director de la Biblioteca Nacional.  
Vocales: Don Nicolás Fernández-Victo-

rio, Vicedirector de la Biblioteca Nacional; doña Mercedes Gaibrois de Ballesteros, de la Real Academia de la Historia; don Víctor García Hoz, Consejero de Educación Nacional; don Agustín Ruiz Cabriada, Jefe de Servicios y de Personal de la Biblioteca Nacional; don Joaquín M.º de Navascués y de Juan, Inspector general de Museos Arqueológicos, y doña Matilde López Serrano, Directora de la Biblioteca del Palacio Nacional.

Actuara como Secretario, con voz, pero sin voto, don José Ibáñez Cerdá, en su calidad de Secretario de la Biblioteca Nacional.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 12 de diciembre de 1951.

RUIZ-GIMENEZ

Ilmo. Sr. Director general de Archivos y Bibliotecas.

**ORDEN de 12 de febrero de 1952 por la que se jubila al Profesor especial adjunto de «Caligrafía» de la Escuela del Magisterio de Madrid, don L. Emilio Mendoza Crespo.**

Ilmo. Sr.: Cumplida el 11 del actual mes por don L. Emilio Mendoza Crespo, Profesor especial adjunto de Caligrafía de la Escuela del Magisterio «Pablo Montesinos», de Madrid, la edad reglamentaria para la jubilación forzosa.

Este Ministerio, de conformidad con lo que determinan las Leyes de 27 de julio de 1918 y 27 de diciembre de 1934 y Decreto de 15 de junio de 1939, ha acordado declarar jubilado en su cargo a don L. Emilio Mendoza Crespo, Profesor especial adjunto de Caligrafía de la Escuela del Magisterio «Pablo Montesinos», de Madrid, con el haber que por clasificación le corresponda.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 12 de febrero de 1952.

RUIZ-GIMENEZ

Ilmo. Sr. Director general de Enseñanza Primaria.

**ORDEN de 23 de febrero de 1952 por la que se concede el quinto ascenso, por quinquenio, a doña María Pérez Hernández, Profesora especial de «Corte y Confección» de las Escuelas de Adultas de Barcelona.**

Ilmo. Sr.: Visto el expediente promovido por doña María Pérez Hernández, Profesora especial de «Corte y Confección» de las Escuelas de Adultas de Barcelona, en solicitud de que se le reconozca el derecho al percibo del quinto quinquenio por contar con más de veinticinco años de servicios en propiedad; y

Teniendo en cuenta que por la hoja de méritos y servicios que se acompaña se justifica debidamente que la interesada cumplió el día 11 de diciembre último los veinticinco años de servicios en propiedad; que por Orden ministerial de 19 de agosto de 1919 fué reconocida a este Profesorado el derecho a los ascensos por quinquenios, y que en el vigente presupuesto de gastos de este Departamento, capítulo primero, artículo segundo, grupo sexto, concepto sexto y subconcepto segundo, figura el crédito adecuado para el pago de quinquenios en la cuantía de 1.000 pesetas.

Este Ministerio, de acuerdo con el informe emitido por la Delegación Administrativa de Enseñanza Primaria de Barcelona, ha resuelto conceder a doña María Pérez Hernández, Profesora especial

de «Corte y Confección» de las Escuelas de Adultas de Barcelona el derecho al percibo del quinto quinquenio de 1.000 pesetas, por el quinto ascenso, sobre el sueldo y quinquenios que actualmente disfruta, con la antigüedad y efectos económicos de 11 de diciembre último, procediendo el que por la Delegación Administrativa de Enseñanza Primaria de Barcelona se diligencie el título administrativo de la interesada en la forma reglamentaria, previo el reintegro correspondiente del mismo.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 23 de febrero de 1952.

RUIZ-GIMENEZ

Ilmo. Sr. Director general de Enseñanza Primaria.

## MINISTERIO DE TRABAJO

**ORDEN de 22 de febrero de 1952 por la que se dispone corrida de escalas en los términos que se indican y el reingreso al servicio activo de don José Brujo y Rodríguez Arce.**

Ilmo. Sr.: Vacante en el Cuerpo Técnico-administrativo de este Ministerio una plaza de Jefe de Administración Civil de segunda clase, como consecuencia del fallecimiento, el día 21 de enero próximo pasado, de don Manuel Fernández Nuñez, que la venía desempeñando.

Este Ministerio ha tenido a bien disponer se efectúe la correspondiente corrida de escalas en los siguientes términos:

1.º Se promueve a Jefe de Administración Civil de segunda clase a doña Vicenta Cabrerizo Cerezo, que ocupa el número uno de los de tercera clase.

2.º Se asciende a Jefe de Administración Civil de tercera clase a don Manuel González Ramírez, que ocupa el número uno de los Jefes de Negociado de primera clase.

Estos ascensos se entenderán a partir del día 22 de enero pasado, siguiente al del fallecimiento del señor Fernández Nuñez.

3.º La vacante producida por el ascenso del señor González Ramírez, se cubre reingresando al servicio activo don José Brujo y Rodríguez Arce, que se encuentra en situación de excedencia voluntaria en el cargo de Jefe de Negociado de primera clase desde el día 30 de junio de 1943, y que tiene solicitado su reingreso por instancia que fué inscrita en el Registro General del Departamento el día 26 de noviembre de 1951, y que por no existir ninguna otra petición de reingreso de otro funcionario de igual categoría y clase, es evidente que, a tenor de lo preceptuado en el artículo 41 del Reglamento de Funcionarios, de 7 de septiembre de 1918, le corresponde al señor Brujo ocupar la citada plaza.

Los efectos administrativos de su reingreso se entenderán a partir del día 22 de enero pasado, fecha en que se produjo la vacante, y los económicos serán los de la toma de posesión; debiendo incluirse, en atención a que tiene acreditados en su clase cinco meses y veintinueve días de servicios, entre don José Marchena Ortigueira y don Eladio García Hernández, que respectivamente cuentan con seis meses y dieciséis días y con cinco meses, cálculo referido a la fecha de la vacante citada.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. S. muchos años.

Madrid, 22 de febrero de 1952.—

P. D., F. Ruiz-Jarabo.

Ilmo. Sr. Subsecretario de este Departamento.

**ORDEN de 29 de febrero de 1952 por la que se concede a don José Maluquer Cueto la Medalla «Al Mérito en el Trabajo», en su categoría de plata, de segunda clase.**

Ilmo. Sr.: Visto el expediente tramitado por la Delegación Provincial de Trabajo de Barcelona, sobre concesión de la Medalla del Trabajo a don José Maluquer Cueto; y

Resultando que la Sección Social del Sindicato Nacional de Industrias Químicas solicitó de este Ministerio la concesión de la Medalla del Trabajo a favor del señor Maluquer, Ingeniero Industrial y Vocal de la Comisión Permanente de la indicada Sección Social, a la que viene dedicando con entusiasmo su esfuerzo y actividad laboriosa a fin de lograr, a través del estudio de la Reglamentación del Trabajo en esta rama de la producción, la mejor concordia y armonía entre trabajadores y empresarios, aparte de los méritos contraídos en el ejercicio de la profesión, especialmente como creador de productos que antes era necesario importar del extranjero;

Resultando que reunida la Junta Consultiva de la Delegación Provincial de Trabajo de Barcelona para dar cumplimiento a lo prevenido en el Orden de 12 de mayo de 1943, informó favorablemente la petición deducida;

Considerando que procede acceder a la concesión de la Medalla del Trabajo a favor del señor Maluquer, por cuanto los hechos y circunstancias alegados con motivo de la petición formulada, se encuentran previstos en el artículo noveno del Reglamento de 25 de abril de 1942, dictado para desarrollar el Decreto de 14 de marzo del mismo año;

Vistas las citadas disposiciones,

Este Ministerio, de conformidad con el dictamen de la mencionada Junta Consultiva y a propuesta de la Sección Central de Delegaciones de Trabajo, ha acordado conceder a don José Maluquer Cueto la Medalla «Al Mérito en el Trabajo», en su categoría de plata, de segunda clase.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 29 de febrero de 1952.—  
P. D., F. Ruiz-Jarabo.

Ilmo. Sr. Subsecretario de este Departamento.

**ORDEN de 5 de marzo de 1952 por la que se nombra Vocal del Tribunal de oposiciones a Inspectores Técnicos de Trabajo a don Antonio de la Vega y de la Vega, en sustitución de don Manuel Martínez Pereiro.**

Ilmo. Sr.: Vista la renuncia presentada por el Inspector Técnico general de primera clase, don Manuel Martínez Pereiro, como Vocal del Tribunal que ha de juzgar el concurso-oposición convocado por Orden de 16 de mayo de 1951 para cubrir siete plazas de Inspectores Técnicos de Trabajo de tercera clase, nombramiento que se efectuó con fecha 17 de enero del corriente año (BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO del 20 siguiente),

Este Ministerio ha resuelto nombrar para sustituirle en el referido Tribunal al también Inspector Técnico general de primera clase don Antonio de la Vega y de la Vega, entendiéndose rectificadas con este nombramiento la referida Orden de 17 de enero de 1952.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 5 de marzo de 1952.—Por delegación, F. Ruiz-Jarabo.

Ilmo. Sr. Subsecretario de este Ministerio.

## ADMINISTRACION CENTRAL

### MINISTERIO DE HACIENDA

#### Dirección General de Timbre y Monopolios

(Sección de Loterías)

*Anuncio por el que se autoriza al excelentísimo y reverendísimo señor Arzobispo de Valencia para celebrar una tómbola benéfica.*

Por acuerdo de este Centro directivo, fecha de hoy se autoriza al excelentísimo y reverendísimo señor Arzobispo de Valencia para celebrar una tómbola con carácter benéfico, exenta del pago de los correspondientes impuestos, dado su carácter tradicional y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo adicional de la Ley de 16 de julio de 1949, al objeto de allegar fondos para atender las obras de caridad y beneficencia que se llevan a cabo por el Arzobispado de aquella diócesis.

Lo que se anuncia para general conocimiento.

Madrid, 7 de marzo de 1952.—El Director general, Fernando Roldán.

### MINISTERIO DE LA GOBERNACION

#### Dirección General de Correos y Telecomunicación

(Correos)

*Anunciando subasta para contratar la conducción del correo en automóvil entre las oficinas del Ramo de Villanueva de los Castillejos y Santlúcar de Guadiana.*

Debiendo procederse a la celebración de subasta urgente para contratar la conducción del correo en automóvil entre las Oficinas del Ramo de Villanueva de los Castillejos y Santlúcar de Guadiana, en el tipo de doce mil pesetas anuales y con arreglo a las demás condiciones del pliego correspondiente, se advierte al público que el referido pliego se hallará de manifiesto en la Administración Principal de Correos de Huelva hasta el día 24 de marzo actual y que la apertura de pliegos tendrá lugar el día 29 de dicho mes, a las once horas, en la citada Administración Principal.

Madrid, 4 de marzo de 1952.—Por el Director general, M. González.

#### MODELO DE PROPOSICIÓN

Don F. de T., natural de ..., vecino de ..., se obliga a desempeñar la conducción diaria del correo de ... a ... y viceversa, por el precio de ... (en letra) pesetas ... (en letra) céntimos, con arreglo a las condiciones del pliego aprobado por el Gobierno. Y para seguridad de esta proposición acompaño a ella, por separado, la carta de pago que acredita haber depositado en ... la fianza de 2.400 pesetas.

(Fecha y firma del interesado.)

507—A. C.

### MINISTERIO DE INDUSTRIA

#### Dirección General de Industria

*Resolución de expedientes de las entidades industriales que se citan.*

Cumplidos los trámites reglamentarios en el expediente promovido por «Fundición Tipográfica Neufville, S. A.», solicitando autorización para ampliar maquinaria en industria de fabricación de máquinas de imprimir;

Resultando que en la tramitación del expediente se han cumplido las disposiciones reglamentarias, estando la industria incluida en el grupo segundo, b), de la Orden ministerial de 12 de septiembre de 1939.

Esa Dirección General a propuesta de la Sección correspondiente o la misma, ha resuelto autorizar a «Fundición Tipográfica Neufville, S. A.», para la ampliación de maquinaria que solicita, con arreglo a las condiciones generales fijadas en la norma undécima de la citada disposición ministerial y a las especiales siguientes:

1.ª El plazo de puesta en marcha será de doce meses, a partir de la fecha de publicación de esta resolución en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO.

2.ª Esta autorización no supone la de importación de maquinaria que deberá solicitarse en la forma acostumbrada acompañada de certificación expedida por la Delegación de Industria, para extender la cual deberá justificarse ante la misma la imposibilidad de adquisición de maquinaria nacional.

3.ª La Administración se reserva el derecho a dejar sin efecto la presente autorización en el momento en que se demuestre el incumplimiento de las condiciones impuestas, o por la declaración maliciosa o inexacta contenida en los datos que deben figurar en las instancias y documentos a que se refieren las normas segunda a quinta, de la citada disposición ministerial, ambas inclusive.

Dios guarde a V. S. muchos años.

Madrid, 3 de marzo de 1952.—El Director general, E. Rugarcía.

Sr. Ingeniero Jefe de la Delegación de Industria de Barcelona.

Cumplidos los trámites reglamentarios en el expediente promovido por «Enrique Lorenzo y Cia., S. A.», solicitando autorización para ampliación de maquinaria en sus talleres mecánicos;

Resultando que en la tramitación del expediente se han cumplido las disposiciones reglamentarias, estando la industria incluida en el grupo segundo, b), de la clasificación establecida en la Orden ministerial de 12 de septiembre de 1939.

Esta Dirección General, a propuesta de la Sección correspondiente de la misma ha resuelto autorizar a «Enrique Lorenzo y Cia., S. A.», para instalar la maquinaria que solicita en sus talleres, con arreglo a las condiciones generales fijadas en la norma undécima de la citada disposición ministerial y a las especiales siguientes:

1.ª El plazo de puesta en marcha será de doce meses, contados a partir de la fecha de publicación de esta resolución en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO.

2.ª Esta autorización no supone la de importación de maquinaria, que deberá solicitarse en la forma acostumbrada acompañada de certificación expedida por la Delegación de Industria, para extender la cual deberá justificarse ante la misma la imposibilidad de adquisición de maquinaria nacional.

3.ª La Administración se reserva el derecho a dejar sin efecto la presente autorización en cualquier momento en que se demuestre el incumplimiento de las condiciones impuestas o por la declaración inexacta o maliciosa contenida en los datos que deben figurar en las instancias y documentos a que se refieren las normas segunda a quinta, ambas inclusive, de la citada disposición ministerial.

Dios guarde a V. S. muchos años.

Madrid, 3 de marzo de 1952.—El Director general, E. Rugarcía.

Sr. Ingeniero Jefe de la Subdelegación de Industria de Vigo.