

I. Disposiciones generales

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

ORDEN de 29 de septiembre de 1973 por la que se prorroga el plazo para presentar los proyectos de Estatutos particulares de los Colegios de Economistas.

Excelentísimos señores:

La disposición transitoria primera de la Orden de 11 de septiembre de 1972 («Boletín Oficial del Estado» del 21), prescribe que, en plazo de un año, los Colegios de Economistas deberán redactar y elevar al Consejo General el proyecto de Estatutos particulares de cada uno.

El pleno de dicho Consejo, en sesión celebrada el día 4 del corriente, ha solicitado una prórroga en el plazo de presentación de los correspondientes proyectos.

En su virtud, esta Presidencia del Gobierno dispone:

Se prorroga por un año el plazo para que los Colegios de Economistas eleven al Consejo General, a los efectos prevenidos en la Orden de 11 de septiembre de 1972, los proyectos de Estatutos particulares referidos en la citada disposición.

Lo que comunico a VV. EE. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a VV. EE.
Madrid, 29 de septiembre de 1973.

GAMAZO

Excmos. señores Director general de Servicios de la Presidencia del Gobierno y Presidente del Consejo General de Colegios de Economistas de España.

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

ACUERDO sobre transportes aéreos entre el Gobierno de España y el Gobierno de los Estados Unidos de América, hecho en Madrid el día 20 de febrero de 1973.

El Gobierno de España y el Gobierno de los Estados Unidos de América;

Reconociendo la creciente importancia del tráfico aéreo internacional entre los dos países y deseando concluir un Acuerdo que asegure, en interés público, su continuo desarrollo, y

Siendo Partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el día 7 de diciembre de 1944,

Han acordado lo siguiente:

ARTÍCULO 1

Para los fines del presente Acuerdo:

A) El término «Acuerdo» significará este Acuerdo, el Cuadro de Rutas anejo al mismo y cualquier enmienda posterior.

B) El término «autoridades aeronáuticas» significará a

ficado a la otra Parte Contratante que es la Empresa aérea que operará una determinada ruta o rutas especificadas en el Cuadro de Rutas anejo a este Acuerdo. Tal notificación será comunicada por escrito por vía diplomática.

D) El término «territorio» referido a un Estado significará las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a las mismas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección, jurisdicción o fideicomiso de dicho Estado.

E) El término «servicio aéreo» significará todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves destinadas al transporte público de pasajeros, carga o correo, combinados o separadamente.

F) El término «servicio aéreo internacional» significará un servicio aéreo que sobrevuele el territorio de más de un Estado.

G) El término «escala para fines no comerciales» significará un aterrizaje para fines que no sean embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo.

ARTÍCULO 2

Cada una de las Partes Contratantes concede a la otra Parte los siguientes derechos para la prestación de servicios aéreos por la Empresa aérea o Empresas aéreas designadas:

1) Sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante sin aterrizar.

2) Aterrizar en el territorio de la otra Parte Contratante para fines no comerciales; y

3) Hacer escalas en los puntos del territorio de la otra Parte Contratante mencionados en cada una de las rutas especificadas en el párrafo correspondiente del Cuadro de Rutas de este Acuerdo, a los fines de embarcar o desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, separados o combinados.

ARTÍCULO 3

El servicio aéreo de una ruta especificada en el Cuadro de Rutas de este Acuerdo podrá ser inaugurado por una Empresa o Empresas aéreas de una Parte Contratante en cualquier fecha después de que dicha Parte Contratante hubiera designado tal Empresa o Empresas aéreas para aquella ruta y la otra Parte Contratante hubiera concedido el oportuno permiso operativo. Dicha otra Parte Contratante estará obligada, con sujeción al artículo 4, a otorgar dicho permiso, con la condición de que podrá exigir a la Empresa o Empresas aéreas designadas que cumplan los requisitos de las autoridades aeronáuticas competentes de aquella Parte Contratante, conforme a las Leyes y Reglamentos aplicados por dichas autoridades, antes de que se les permita prestar el servicio previsto en este Acuerdo.

ARTÍCULO 4

A) Cada Parte Contratante se reserva el derecho de no conceder o de revocar el permiso operativo estipulado en el artículo 3 de este Acuerdo, respecto de una Empresa aérea designada por la otra Parte Contratante, o de imponer condiciones a tal permiso en el caso de que:

1) Dicha Empresa aérea no cumpla los requisitos exigidos por las Leyes y Reglamentos aplicados por las autoridades aeronáuticas de esa Parte Contratante.

2) Dicha Empresa aérea no cumpla con las Leyes y Reglamentos mencionados en el artículo 5 de este Acuerdo; o

3) Esa Parte Contratante no esté convencida de que una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de esta

ARTÍCULO 5

A) Las Leyes y Reglamentos de cada Parte Contratante, relativos a la entrada en su territorio y a la salida de éste de las aeronaves empleadas en la navegación internacional o relativos a la explotación y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentren dentro de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de la Empresa o Empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, y serán observadas por dichas aeronaves a la entrada o a la salida y mientras estén dentro del territorio de la primera Parte Contratante.

B) Las Leyes y Reglamentos de una Parte Contratante relativos a la admisión en su territorio o a la salida de éste de los pasajeros, la tripulación, la carga o el correo de las aeronaves, inclusive los reglamentos de entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y reglamentos sanitarios, serán observados por dichos pasajeros, tripulación, carga o correo de las Empresas aéreas de la otra Parte Contratante, o en su nombre, por Agentes de las mismas, a la entrada o salida del territorio de la primera Parte Contratante y mientras se encuentren en el mismo.

ARTÍCULO 6

Los certificados de aeronavegabilidad, los títulos de aptitud y las licencias no caducadas expedidas o convalidadas por una de las Partes Contratantes serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para la explotación de las rutas y servicios concedidos en este Acuerdo, con la condición de que los requisitos que se hayan exigido para expedir o convalidar dichos certificados, licencias o títulos sean iguales o superiores a las normas mínimas que pudieran establecerse de acuerdo con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Sin embargo, cada una de las Partes Contratantes se reserva el derecho de no reconocer la validez, para sobrevuelo de su propio territorio, de los títulos de aptitud y las licencias expedidas a sus propios súbditos por la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 7

Sin perjuicio de las obligaciones aceptadas por ambas Partes Contratantes según el artículo 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, cada una de las Partes podrá imponer o permitir que se impongan tarifas justas y razonables por el uso de aeropuertos públicos y de las instalaciones y servicios de ayuda a la navegación bajo su control, con tal de que dichas tarifas no sean superiores a las impuestas a sus aeronaves nacionales destinadas a servicios internacionales similares por el uso de dichos aeropuertos y servicios.

ARTÍCULO 8

A) Sobre la base de reciprocidad, cada Parte Contratante exonerará, en la máxima medida posible que sus Leyes nacionales lo permitan, a la Empresa aérea o Empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante de las restricciones de importación, impuestos de aduanas, impuestos de consumo, derechos de inspección y otros impuestos o gravámenes nacionales y tasas por concepto de combustible, lubricantes, materiales técnicos fungibles, piezas de repuesto inclusive motores, equipo corriente, equipo terrestre, provisiones y otros artículos que hayan de usarse sólo en relación con la operación o servicios de mantenimiento y suministro de las aeronaves de las Empresas aéreas de la otra Parte Contratante dedicadas al servicio aéreo internacional. Las exoneraciones estipuladas conforme a este apartado se aplicarán a los artículos:

- 1) Introducidos en el territorio de una Parte Contratante por o a nombre de una de las Empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante.
- 2) Retenidos a bordo de una aeronave de la Empresa aérea designada de una Parte Contratante al llegar al territorio de la otra Parte Contratante o al salir del mismo; o
- 3) Embarcados a bordo de una aeronave de la Empresa aérea designada de una Parte Contratante en el territorio de la otra y para ser usados en el servicio aéreo internacional, aunque estos artículos sean o no usados o consumidos totalmente dentro del territorio de la Parte Contratante que otorgue la exoneración.

B) Las exoneraciones previstas en este artículo también se concederán en los casos en que la Empresa aérea o Empresas aéreas designadas de una Parte Contratante hayan concertado acuerdos con otra u otras Empresas aéreas para prestar o transferir en el territorio de la otra Parte Contratante los ar-

tículos especificados en el apartado A), siempre que dicha o dichas Empresas aéreas gocen igualmente de tales exoneraciones concedidas por la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 9

A) Las Empresas aéreas de cada Parte Contratante que presten servicios en cualquiera de las rutas estipuladas en este Acuerdo disfrutarán de una justa y equitativa igualdad de oportunidades.

B) En la explotación de los servicios aéreos descritos en este Acuerdo por las Empresas aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes se tomarán en consideración los intereses de las Empresas aéreas de la otra Parte Contratante, a fin de no afectar indebidamente los servicios que estas últimas presten en la totalidad o en parte de las mismas rutas.

C) Los servicios ofrecidos al público por las Empresas aéreas que operen de conformidad con este Acuerdo deberán guardar estrecha relación con las necesidades del público en tales servicios.

D) Los servicios que preste una Empresa aérea designada conforme al presente Acuerdo tendrán como objetivo primario el proporcionar capacidad adecuada a las necesidades del tráfico entre el país de su nacionalidad y los países de destino final del tráfico. El derecho a embarcar o desembarcar en dichos servicios tráfico internacional destinado a terceros países o procedente de ellos en algún punto o puntos de las rutas especificadas en este Convenio se ejercerá conforme a los principios generales de una evolución ordenada del tráfico, que ambas Partes Contratantes aceptan, y estará sujeto al principio general de que la capacidad de transporte aéreo debe guardar relación con:

- 1) Las necesidades del tráfico entre el país de origen y los países a donde va destinado finalmente el tráfico.
- 2) Las necesidades del servicio de las líneas aéreas directas; y
- 3) Las necesidades del tráfico de la región por donde pasa la línea aérea, después de tomar en consideración los servicios locales y regionales.

E) Sin perjuicio del derecho de cada Parte Contratante de imponer las condiciones uniformes para la utilización de aeropuertos y servicios e instalaciones aeroportuarios de conformidad con el artículo 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, ninguna de las Partes Contratantes impondrá restricciones unilateralmente a la Empresa o Empresas aéreas de la otra Parte Contratante en lo que respecta a la capacidad, la frecuencia, la programación de rutas y el tipo de aeronave que se use en relación con los servicios prestados en las rutas estipuladas en el Cuadro de Rutas anexo a este Acuerdo. En caso de que una de las Partes Contratantes considere que el servicio prestado por una Empresa aérea de la otra Parte Contratante no se ajustase a las normas y principios estipulados en este artículo, podrá solicitar consultas conforme al artículo 12 de este Acuerdo, a fin de examinar las operaciones en cuestión para determinar si las mismas están de conformidad con dichas normas y principios.

ARTÍCULO 10

A) Todas las tarifas que haya de aplicar una Empresa aérea de una Parte Contratante por transportes a o desde el territorio de la otra Parte Contratante serán establecidas a niveles razonables teniendo en cuenta todos los factores relevantes, tales como costo de la operación, obtención de ganancias razonables, tarifas percibidas por otras Empresas aéreas, así como las características de cada servicio. Dichas tarifas tendrán que ser aprobadas por las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes, quienes, dentro de los límites de su competencia legal, deberán proceder de acuerdo con las obligaciones que les impone el presente Acuerdo.

B) Toda tarifa que una Empresa aérea de cualquiera de las Partes Contratantes se proponga aplicar para el transporte a o desde el territorio de la otra Parte Contratante deberá presentarse, caso de ser requerida, ante las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante al menos treinta (30) días antes de la fecha en que se propone ponerla en vigor, a menos que la Parte Contratante que debe ser informada admita que la presentación se haga en un plazo de tiempo menor. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante harán todo lo posible para asegurar que las tarifas fijadas y cobradas se ajusten a las presentadas a la Parte Contratante competente y que ninguna Empresa aérea haga descuento alguno sobre

estas tarifas por cualquier medio, directo o indirecto, incluyendo el pago de comisiones excesivas a los Agentes.

C) Ambas Partes Contratantes reconocen que en cualquier período para el cual alguna de las Partes Contratantes haya aprobado los procedimientos de la Conferencia de Tráfico de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo o de otra Asociación de transportistas aéreos internacionales, todos los acuerdos sobre tarifas concluidos por dicho procedimiento que afecten a una o más Empresas de esta Parte Contratante quedarán sometidos a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de esa Parte Contratante.

D) Si al recibir la notificación que se menciona en el apartado B) de este artículo las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante no están conformes con la tarifa propuesta, deberán notificarlo a la otra Parte Contratante al menos quince (15) días antes de la fecha en que dicha tarifa tendría que entrar en vigor, y las Partes Contratantes tratarán de ponerse de acuerdo sobre la tarifa apropiada.

E) Si al examinar una tarifa en vigor para el transporte a o desde el territorio de una Parte Contratante fijada por una Empresa o Empresas aéreas de la otra Parte Contratante las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante no estuvieran conformes con tal tarifa, deberán notificarlo a la otra Parte Contratante, y ambas Partes Contratantes tratarán de ponerse de acuerdo sobre la tarifa apropiada.

F) En el caso de que se llegue a un acuerdo de conformidad con los procedimientos previstos en los párrafos D) o E), cada Parte Contratante hará todo lo posible para poner en vigor la tarifa acordada.

G) Si:

1) de acuerdo con los supuestos previstos en el párrafo D) no es posible llegar a un acuerdo antes de la fecha en que dicha tarifa tendría que entrar en vigor, o

2) de acuerdo con los supuestos previstos en el párrafo E) no se pudiese llegar a un acuerdo dentro de los sesenta (60) días siguientes a la fecha de la notificación,

Las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante que se opuso a dicha tarifa podrán adoptar entonces las medidas que estimen necesarias para impedir la inauguración o la continuación del servicio en cuestión con la tarifa objeto de controversia, siempre que las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante que se opuso a dicha tarifa no requieran la aplicación de una tarifa mayor que la tarifa más baja aplicada por su propia Empresa o Empresas aéreas para un servicio comparable entre los mismos puntos.

H) Cuando en cualquiera de los supuestos previstos en los párrafos D) y E) las Partes Contratantes, tras consultas iniciadas por cualquiera de ellas, no puedan ponerse de acuerdo, dentro de un plazo razonable, sobre la tarifa apropiada, se aplicarán las disposiciones contenidas en el artículo 13 del presente Acuerdo. El Tribunal arbitral, al pronunciar su decisión o laudo, deberá guiarse por los principios establecidos en este artículo.

Artículo 11

La venta de transporte aéreo y la conversión y transferencia de ingresos se regirá por las siguientes disposiciones:

A) Cada Empresa aérea designada tendrá derecho a dedicarse a la venta de transporte aéreo, directamente o a través de sus Agentes, en el territorio de la otra Parte Contratante. La Empresa aérea en cuestión tendrá derecho a vender este transporte, y cualquier persona podrá comprar libremente tal transporte en la moneda de ese país o en monedas libremente convertibles de otros países.

B) La fijación de una tarifa en la moneda de curso legal de una de las Partes Contratantes será establecida por un importe que refleje el tipo de cambio real (incluyendo en el mismo comisiones y demás gravámenes) al cual las Empresas aéreas de ambas Partes puedan convertir y transferir los ingresos de sus operaciones de transporte en la moneda de curso legal de la otra Parte Contratante.

C) Cada Empresa aérea designada tendrá derecho a convertir y transferir a su país la parte de los ingresos obtenidos localmente que exceda de las sumas desembolsadas localmente. Se permitirá con prontitud y sin restricciones dicha conversión y transferencia al tipo de cambio vigente para la venta de transporte aéreo en el momento en que tales ingresos sean presentados para su conversión y transferencia, y estarán libres de impuestos en la máxima medida permitida por la Ley nacional. Si una de las Partes Contratantes no dispone de una moneda convertible y requiere la presentación de solicitudes

para hacer la conversión y transferencia, las Empresas aéreas de la otra Parte Contratante podrán presentar tales solicitudes incluso semanalmente, sin que se les pueda exigir una documentación discriminatoria o excesivamente complicada.

Artículo 12

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar en todo momento la celebración de consultas acerca de la interpretación, aplicación o modificación de este Acuerdo. Dichas consultas comenzarán dentro de un período de sesenta (60) días, contados a partir de la fecha en que la otra Parte Contratante haya recibido la petición.

Artículo 13

A) Cualquier divergencia relativa al contenido de este Acuerdo que no se resolviera satisfactoriamente mediante consultas será sometida a arbitraje a petición de cualquiera de las Partes, de conformidad con el procedimiento previsto a continuación.

B) El arbitraje será efectuado por un Tribunal de tres árbitros, constituido de la manera siguiente:

1) Cada una de las Partes Contratantes designará un árbitro dentro de un plazo de sesenta (60) días, contados a partir de la fecha de entrega de una solicitud de arbitraje por cualquiera de las Partes Contratantes a la otra Parte Contratante. Dentro de los treinta (30) días siguientes a dicho período de sesenta (60) días los dos árbitros así nombrados se pondrán de acuerdo para la designación de un tercer árbitro, que no podrá ser súbdito de ninguna de las Partes Contratantes.

2) Si cualquiera de las Partes Contratantes dejase de nombrar un árbitro o si no se llegase a un acuerdo sobre el nombramiento de un tercer árbitro de conformidad con los términos del párrafo 1), cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar del Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional la designación del árbitro o árbitros que fuesen necesarios.

C) Cada Parte Contratante, de acuerdo con sus Leyes nacionales, hará todo lo posible para ejecutar cualquier decisión o laudo del Tribunal arbitral.

D) Los gastos ocasionados por el Tribunal arbitral, incluyendo honorarios y gastos de los árbitros, serán satisfechos por partes iguales por las Partes Contratantes.

Artículo 14

Este Acuerdo y todas sus enmiendas serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 15

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, notificar a la otra Parte Contratante su deseo de terminar el presente Acuerdo. Esta notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. La denuncia surtirá efecto doce (12) meses después de la fecha en que reciba la notificación la otra Parte Contratante, a menos que dicha notificación se retire por acuerdo mutuo antes de la expiración de dicho plazo.

Si la otra Parte Contratante no acusase recibo de dicha notificación ésta se consideraría recibida catorce (14) días después de que la Organización de Aviación Civil Internacional haya recibido la notificación.

Artículo 16

El presente Acuerdo entrará en vigor provisionalmente en el momento de su firma, y definitivamente en el momento en que ambas Partes se hayan notificado mutuamente, mediante canje de notas diplomáticas, el cumplimiento de sus respectivas formalidades constitucionales.

En fe de lo cual, los abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo.

Hecho en Madrid, por duplicado, en los idiomas español e inglés, siendo igualmente auténticos ambos textos, el día 29 de febrero de 1973.

Por el Gobierno español,
Gregorio López Bravo

Por el Gobierno de los Estados Unidos de América,
Horacio Rivero

CUADRO DE RUTAS

A) La Empresa o Empresas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos tendrán derecho a operar servicios aéreos en cada una de las rutas especificadas, en ambas direcciones, y realizar escalas comerciales en España en los puntos especificados en este apartado.

1) Desde los Estados Unidos (1) (2) vía las Azores (3) y Lisboa (Portugal) (4) a Madrid, Barcelona, Málaga y Palma de Mallorca como coterminales (5).

2) Desde los Estados Unidos (1) (2) vía las Azores (3) y Lisboa (Portugal) a Madrid y Barcelona, y más allá, a puntos (6) en el Sur de Francia, Italia, Grecia, Argelia, Túnez, Libia, República Árabe de Egipto, Uganda, Kenia, Tanzania, Turquía, Israel, Líbano, Jordania, Irak, Siria, Arabia Saudita, Países en la Península Arábiga, Irán, Afghanistan, Pakistán, India y más allá (7).

NOTAS:

(1) Durante cuatro años a partir de la fecha de la firma del acuerdo cualquier vuelo hacia y desde Miami tendrá que hacer escala en San Juan.

(2) Los vuelos que sirven Miami o San Juan no pueden servir puntos en España, excepto Madrid.

(3) Sólo un aeropuerto en las Azores puede ser servido en cualquier vuelo.

(4) Sin derechos de tráfico entre Portugal (incluyendo las Azores) y Málaga y entre Portugal (incluyendo las Azores) y Palma de Mallorca.

(5) No pueden ser servidos más de dos puntos en España en cualquier vuelo.

(6) Sólo puede ser servido un punto en cada país, excepto en Libia, Turquía, Irak, Irán e India.

(7) Sin derechos de tráfico entre España y puntos más allá de la India.

(8) Los servicios puros de carga no pueden servir puntos más allá de España, excepto Roma, sin derechos de tráfico entre España y Roma.

(9) En ninguna de las rutas se conceden derechos para transportar tráfico local, de conexión o de «stop over» entre puntos en España.

B) La Empresa o Empresas aéreas designadas por el Gobierno de España tendrán derecho a operar servicios aéreos en cada una de las rutas especificadas, en ambas direcciones, y realizar escalas comerciales en los Estados Unidos en los puntos especificados en este apartado.

1) Desde España a los puntos coterminales Boston, Nueva York y Washington-Baltimore (1).

2) Desde España a San Juan (Puerto Rico) y Miami (2) y:

a) Más allá de San Juan, a puntos (3) en Haití, Jamaica, países de habla española en el Caribe y Méjico.

b) Más allá de San Juan, a puntos (3) en Haití, Jamaica, países de habla española en el Caribe, Guatemala, Honduras, Nicaragua, El Salvador, Costa Rica y Panamá; y

c) Más allá de San Juan, a puntos (3) en Trinidad y Tobago, Curaçao, Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia y Chile.

NOTAS:

(1) No pueden ser servidos más de dos puntos en los Estados Unidos en cualquier vuelo. Sólo puede ser servido un aeropuerto en el área Washington-Baltimore. El Gobierno de España notificará al Gobierno de los Estados Unidos el aeropuerto elegido antes del comienzo del servicio.

(2) Durante cuatro años a partir de la fecha de la firma del Acuerdo cualquier vuelo hacia y desde Miami tendrá que hacer escala en San Juan.

(3) Sólo puede ser servido un punto en cada país, excepto en Venezuela, Colombia y Ecuador.

(4) Los servicios puros de carga con destino sólo a Nueva York pueden ser operados vía un punto en Canadá sin derechos de tráfico entre Canadá y Nueva York.

(5) En ninguna de las rutas se conceden derechos para transportar tráfico local, de conexión o de «stop over» entre puntos en los Estados Unidos.

C) Excepto en los casos indicados, pueden omitirse puntos en cualquiera de las rutas especificadas en cualquiera o en todos los vuelos, a opción de la Empresa o Empresas aéreas designadas.

El Ministerio de Asuntos Exteriores comunicó por nota verbal de fecha 4 de mayo de 1973, a la Embajada de los Estados Unidos de América en Madrid, el cumplimiento de los requisitos constitucionales por parte de España para la entrada en vigor del Acuerdo.

La Embajada de los Estados Unidos de América en Madrid comunicó por nota verbal de fecha 2 de agosto de 1973, al Ministerio de Asuntos Exteriores, el cumplimiento de los requisitos constitucionales por parte de su Gobierno.

El presente Acuerdo entró en vigor el día 3 de agosto de 1973.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 4 de octubre de 1973.—El Secretario general técnico, Enrique Thomas de Carranza.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

DECRETO 2529/1973, de 17 de agosto, por el que se modifica el Decreto 2682/1971, de 4 de noviembre, sobre reorganización del Ministerio de Obras Públicas.

El Decreto dos mil seiscientos ochenta y dos/mil novecientos setenta y uno, de cuatro de noviembre, reorganizó el Ministerio de Obras Públicas de acuerdo con las exigencias que las circunstancias del momento aconsejaban. Su exposición de motivos señalaba que la importancia y complejidad de las funciones que el Departamento tiene encomendadas en el desarrollo económico y social del país, obligaban a introducir una reforma en la estructuración a la sazón vigente, tendente a una mejor distribución funcional de las actividades y a establecer con prudencia y en línea de sucesivo perfeccionamiento, el cuadro orgánico adecuado para el debido desarrollo de aquéllas, evitando toda evolución rígida o brusca que pudiese enervar el dinamismo inherente a la esencia del Departamento.

Las experiencias acumuladas desde la entrada en vigor de la actual estructura, aconsejan ahora, en cumplimiento de las previsiones entonces formuladas, llevar a cabo una reorganización parcial del Departamento, creando los órganos intermedios necesarios para lograr una mayor agilidad funcional y operativa.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Obras Públicas, con la aprobación de la Presidencia del Gobierno, de conformidad con lo previsto en el artículo ciento treinta punto dos de la Ley de Procedimiento Administrativo y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día diecisiete de agosto de mil novecientos setenta y tres,

DISPONGO:

Artículo primero

La Subsecretaría, cuyo titular es el Jefe Superior del Departamento después del Ministro, ejercerá la competencia que le atribuye la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado, y quedará estructurada en las siguientes unidades administrativas, con nivel orgánico de Subdirección General:

- Subdirección General de Gestión Económica y Régimen Interior.
- Subdirección General de Personal.
- Subdirección General de Coordinación Administrativa.

Artículo segundo

La Subdirección General de Gestión Económica y Régimen Interior tendrá a su cargo la asistencia al Subsecretario en la gestión de las competencias ministeriales relativas a presupuestos, créditos, contratación y Junta de Compras, habilitación de personal y régimen económico, edificios administrativos, bienes patrimoniales, expropiaciones, servicios mecanizados y tratamiento de la información, en relación operativa con la Subdirección General de Programación Económica, y demás que en ella delegue el Subsecretario.

Para el desempeño de estas funciones, la Subdirección General se estructura en las siguientes unidades con nivel orgánico de Servicio:

- Servicio de Asuntos Económicos.
- Centro de Proceso de Datos.

Artículo tercero

La Subdirección General de Personal tendrá a su cargo la preparación de las directrices de la política de personal del Departamento; programación de efectivos y plantillas orgánicas; selección, formación y perfeccionamiento del personal; régimen jurídico y de retribuciones; programas de acción social, y gestión y administración de personal.

Para el ejercicio de sus competencias, la Subdirección General se estructura en las siguientes unidades, con nivel orgánico de Servicio:

- Servicio de Programación y Acción Social.
- Servicio de Administración de Personal.

Artículo cuarto

A la Subdirección General de Coordinación Administrativa le competen las relaciones con otros Ministerios y Organismos