

Rica y Panamá y América del Sur, excepto Argentina, Brasil, Guayana francesa, Guayana, Paraguay, Surinam y Uruguay.

4. Desde España a dos puntos en la parte sur de Estados Unidos, y más allá a puntos en Méjico, Haití, Jamaica, países de habla española en el Caribe, Trinidad y Tobago, Curacao, Belice, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá y América del Sur, excepto Argentina, Brasil, Guayana francesa, Guayana, Paraguay, Surinam y Uruguay.

5. Para servicios de carga pura: Desde España vía puntos intermedios a uno o a varios puntos en Estados Unidos, y más allá.

Notas al Cuadro de Rutas de España.

(1) El Gobierno de España notificará al Gobierno de Estados Unidos el punto seleccionado en Canadá para la Ruta 1 y los nuevos puntos seleccionados en Estados Unidos para la Ruta 1 antes del comienzo del servicio a cualquiera de dichos puntos o puntos. El punto seleccionado por España en Canadá y cualquiera de los tres nuevos puntos disponibles para elección por España bajo los términos de este Memorándum de Entendimiento podrán ser cambiados por el Gobierno de España con un preaviso escrito de sesenta días al Gobierno de Estados Unidos por la vía diplomática.

(2) No podrán servirse más de dos puntos en Estados Unidos en cualquier vuelo operado de acuerdo con la Ruta 1, con excepción de los puntos que se sirvan en régimen de código compartido. Sólo podrá servirse un aeropuerto en el área Washington-Baltimore. El aeropuerto seleccionado será notificado por el Gobierno de España al Gobierno de Estados Unidos con anterioridad al comienzo de los servicios. Los quince puntos en código compartido seleccionados serán notificados por el Gobierno de España al Gobierno de Estados Unidos con anterioridad al comienzo de los servicios. Cualquiera o varios de dichos puntos en código compartido podrán ser cambiados por el Gobierno de España con un preaviso escrito de sesenta días al Gobierno de Estados Unidos por vía diplomática.

(3) Para la Ruta 4, los puntos seleccionados lo serán de entre los tres nuevos puntos que figuran en la Ruta 1, y serán elegidos de entre puntos en los Estado de Tejas, Oklahoma, Arkansas, Louisiana, Mississippi, Alabama, Tennessee, Carolina del Norte, Carolina del Sur, Georgia y Florida.

(4) En ninguna ruta se conceden derechos para transportar tráfico local, de conexión o parada con estancia, entre puntos en Estados Unidos.

(5) Las notas (1)-(3), y la nota (4) (excepto en lo que se refiere al cabotaje), no se aplicarán a los servicios de carga pura en la Ruta 5.

C) *Flexibilidad en las Rutas:* Cada Compañía designada podrá, en uno o en todos sus vuelos, y a su discreción:

1. Operar vuelos en una o ambas direcciones;
2. Combinar diferentes números de vuelo en la operación de una aeronave;
3. Servir puntos en las rutas con cualquier combinación y con cualquier orden (lo que podrá incluir el servicio de puntos intermedios, como puntos más allá, y de puntos más allá como puntos intermedios);
4. Omitir paradas en cualquier punto o puntos, y
5. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 9.º del Acuerdo, transferir tráfico de una de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto de las rutas.

Sin limitaciones de dirección o geográficas, y sin pérdida de ningún derecho a transportar tráfico que esté de otro modo autorizado bajo este Memorándum de Entendimiento, siempre y cuando el servicio comience o termine en el territorio de la Parte Contratante que designe a la Compañía aérea.

D) *Cambio de calibre:* Sin perjuicio de lo establecido en el párrafo 7 del Memorándum de Consultas del 27 de noviembre de 1972, las Compañías aéreas designadas de cada una de las Partes podrán cambiar de aeronaves en Miami en la Ruta 2 para las Compañías aéreas españolas, y en Madrid o Barcelona, en la Ruta 2 para las Compañías aéreas estadounidenses, a no más de cuatro aeronaves, siempre y cuando la capacidad total de las aeronaves que operen más allá de dichos puntos tengan una relación razonable con la capacidad de la aeronave que opere desde o hacia el territorio de la Parte que haya designado a dicha Compañía aérea, y siempre que las aeronaves que operen más allá del punto de cambio se programen sólo en conexión directa con la aeronave inicial para asegurar una verdadera y genuina continuación de los servicios.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 7 del Memorándum de Consultas del 27 de noviembre de 1972, las Compañías españolas designadas podrán cambiar de aeronaves en los puntos seleccionados en la Ruta 4 a no más de dos aeronaves, siempre y cuando la capacidad total de las aeronaves que operen más allá de dicho punto tengan una relación razonable con la capacidad de la aeronave que opere desde o hasta el territorio de la Parte que haya designado a dicha Compañía aérea, y siempre que las aeronaves que operen más allá del punto de cambio se programen sólo en conexión directa con la aeronave inicial para asegurar una verdadera y genuina continuación de los servicios.

En los casos en que los servicios más allá del punto de cambio de calibre se operen mediante acuerdos de reserva de espacio, códigos compartidos, o cualquier otro arreglo de cooperación comercial, la referencia que figura más arriba a "la capacidad de las aeronaves que operen más allá de dicho punto", se referirá a aquella porción de la capacidad de la aeronave que esté siendo puesta a la venta por la Compañía designada.

Si por razón de problemas mecánicos u operativos no previstos, una Compañía aérea designada tiene que operar una aeronave de un tamaño diferente del previsto, en tal caso específico, la Compañía podrá operar el cambio de calibre sin sujetarse a la limitación de la capacidad establecida más arriba.

E) *Código compartido:* Al operar o anunciar los servicios autorizados en las Rutas acordadas, una Compañía aérea designada de cualquiera de las Partes que tenga la correspondiente autorización para prestar dichos servicios podrá, sobre la base de la reciprocidad y con sujeción a los requisitos normalmente aplicados a dichos acuerdos, establecer acuerdos de cooperación comercial con otra Compañía aérea que tenga también la autorización apropiada, siempre y cuando dicho acuerdo no incluya el cabotaje o compartir ingresos.»

7. Entrada en vigor. Este Memorándum de Entendimiento será parte integral del Acuerdo, y se aplicará provisionalmente desde el momento de la firma. El Memorándum de Entendimiento entrará en vigor en la fecha en que mediante intercambio de notas diplomáticas se indique que el acuerdo ha sido aprobado por las respectivas partes de conformidad con sus requisitos constitucionales.

En-TESTIMONIO DE LO CUAL los abajo firmantes, habiendo sido debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado este Memorándum de Entendimiento.

Hecho en Madrid, por duplicado, el 27 de noviembre de 1991, en español y en inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos.

POR EL REINO DE ESPAÑA.
Inocencio Félix Arias Llanas

POR ESTADOS UNIDOS
DE AMÉRICA.
Joseph Zappala

El presente Memorándum se aplica, provisionalmente, desde el día 27 de noviembre de 1991, fecha de su firma.

Lo que se hace público para conocimiento general.
Madrid, 29 de noviembre de 1991.-El Secretario general Técnico,
Aurelio Pérez Giralda.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

979

CORRECCIÓN de errores del Real Decreto 720/1991, de 22 de abril, por el que se establecen las especificaciones técnicas de los equipos terminales télex.

Advertidos errores en el texto publicado del citado Real Decreto, inserto en el «Boletín Oficial del Estado» número 110, de 8 de mayo de 1991, se transcriben a continuación las oportunas rectificaciones:

En la página 14504, segunda columna, entre el punto 4, «Referencias» y la «Recomendación» S.1, debe incluirse un párrafo que diga:

«En la presente especificación son referenciadas las siguientes Recomendaciones del CCITT, año 1988.»

En la página 14506, primera columna, en el apartado 7.3.10, «Señales de Servicio», en la primera de las combinaciones de A.I.T. número 2 del C.C.I.T.T., entre β y 27, debe incluirse «γ».

980

RESOLUCION de 18 de octubre de 1991, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se desarrollan diversos conceptos de la Resolución de 8 de enero de 1991, por la que se dictan normas relativas a la obtención de títulos y habilitaciones de Piloto civil en España.

La Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de 30 de noviembre de 1990, ha procedido a desarrollar la regulación marcada por el Real Decreto 959/1990, en relación con las condiciones

precisas para la obtención de los diferentes títulos y habilitaciones de Piloto civil en España.

La Resolución de 8 de enero de 1991 de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se dictan normas relativas a los procedimientos de obtención de títulos y habilitaciones, en su punto noveno, establece que el requisito de experiencia exigible para la obtención del título de Piloto de transporte de línea aérea no será preciso para optar a las pruebas para adquirir los conocimientos a que hace referencia el apartado 2.1.4.2.3, b), de la Orden de 30 de noviembre de 1990, así como que el nivel de conocimientos exigibles en estas pruebas será inferior al requerido para superar las correspondientes al título de Piloto de transporte de línea aérea, por lo que los aspirantes que obtengan el resultado de apto en estas pruebas no estarán exentos de efectuar las correspondientes al título de Piloto de transporte de línea aérea en el momento que opten a dicho título. No obstante, aquellos aspirantes que obtuviesen en la totalidad de las materias el resultado de apto al nivel exigible para la obtención del título de Piloto de transporte de línea aérea serán declarados aptos en prueba teórica a efectos de obtención del título de Piloto de transporte de línea aérea.

Por todo lo anteriormente expuesto, esta Dirección General acuerda:

Primero.—La Comisión para el seguimiento de la formación de Pilotos propondrá a esta Dirección General el nivel a aplicar para la superación de cada materia, tendente a obtención de un título o habilitación.

Segundo.—El nivel exigible en cada materia, a efectos de la acreditación de los conocimientos inherentes al título de Piloto de transporte de línea aérea para la obtención de la primera habilitación de tipo, será inferior en un 25 por 100 al requerido en el punto anterior para la obtención de dicho título.

Tercero.—Aquellos aspirantes al título de Piloto de transporte de línea aérea, bien por el criterio establecido en esta Resolución o por el que en lo sucesivo se establezca, siguiendo los cauces que fija la Resolución de 7 de enero de 1991 («Boletín Oficial del Estado» de 5 de febrero), dispondrán de cinco años a partir de la fecha de obtención del apto global en las materias teóricas, para acreditar ante la autoridad aeronáutica la experiencia en vuelo requerida en el punto 2.5.1.4 de la Orden de 30 de noviembre de 1990, dicha acreditación será requisito previo a la realización de la prueba de pericia práctica.

Cuarto.—Los aspirantes a un título o habilitación deberán acreditar la experiencia en vuelo requerida, ante la Dirección General de Aviación Civil, una vez superadas todas las materias teóricas y siempre antes de realizar la primera prueba de pericia práctica.

Quinto.—La Dirección General de Aviación Civil, una vez calificadas las distintas materias teóricas, procederá a entregar un documento acreditativo en el que se manifieste que el aspirante ha obtenido un apto global en las materias teóricas.

Una vez superadas las materias teóricas, el aspirante acreditará ante la Dirección General de Aviación Civil, la experiencia en vuelo requerida para la obtención de un título o habilitación, la cual, una vez evaluada por la Comisión a que hace referencia el punto séptimo de la Resolución de 28 de febrero de 1991, emitirá un certificado en el que conste el número de horas válidas para la obtención del título o habilitación al que aspira. En el caso de cumplir los requisitos establecidos en la Orden de 30 de noviembre de 1990, podrá realizar la primera prueba de pericia en vuelo.

Sexto.—Los aspirantes al título de Piloto comercial o la habilitación de vuelo por instrumentos, una vez superadas las materias teóricas, dispondrán de dos años para superar las pruebas de pericia en vuelo a que tiene derecho, en virtud de la Resolución de 7 de enero de 1991.

Este requisito quedará condicionado a que el aspirante haya tenido las oportunidades que le garantiza la Resolución de 7 de enero de 1991.

Séptimo.—Superadas todas las pruebas teóricas y de pericia en vuelo que regula la Resolución de 7 de enero de 1991, el aspirante dispondrá de tres meses para presentar ante la autoridad aeronáutica, todos los requisitos que fija la Orden de 30 de noviembre de 1990, para la expedición de un título o habilitación.

Madrid, 18 de octubre de 1991.—El Director general, Juan Manuel Bujía Lorenzo.

COMISION NACIONAL DEL MERCADO DE VALORES

981 *CORRECCION de erratas de la Circular 3/1991, de 18 de diciembre, de la Comisión Nacional del Mercado de Valores, sobre operaciones bursátiles especiales.*

Advertida errata en el texto de la Circular 3/1991, de 18 de diciembre, de la Comisión Nacional del Mercado de Valores, sobre

operaciones bursátiles especiales, inserta en el «Boletín Oficial del Estado» número 309, de fecha 26 de diciembre de 1991, a continuación se transcribe la oportuna rectificación:

En la página 41564, en la norma tercera, segundo párrafo, línea segunda, donde dice: «que fijen un precio máximo para las de compra y un precio mínimo las de venta», debe decir: «que fijen un precio máximo para las de compra y un precio mínimo para las de venta».

COMUNIDAD AUTONOMA DE CANTABRIA

982 *LEY de Cantabria 8/1991, de 28 de noviembre, por la que se modifica la Ley de Cantabria 1/1990, de 12 de marzo, por la que se regulan los órganos rectores de las Cajas de Ahorros con sede social en la Comunidad Autónoma de Cantabria.*

EL PRESIDENTE DE LA DIPUTACION REGIONAL DE CANTABRIA

Conózcase que la Asamblea Regional de Cantabria ha aprobado y yo, en nombre de Su Majestad el Rey, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 15.2 del Estatuto de Autonomía para Cantabria promulgo la siguiente:

Ley de Cantabria 8/1991, de 28 de noviembre, por la que se modifica la Ley de Cantabria 1/1990, de 12 de marzo, por la que se regulan los órganos rectores de las Cajas de Ahorros con sede social en la Comunidad Autónoma de Cantabria.

Exposición de motivos

La Ley de Cantabria 1/1990, de 12 de marzo, por la que se regulan los órganos rectores de las Cajas de Ahorros, con sede social en la Comunidad Autónoma de Cantabria tiene por finalidad democratizar los órganos de gobierno de las Cajas de Ahorros y conseguir una gestión eficaz que debe cumplirse con criterios estrictamente profesionales.

La experiencia de su aplicación ha puesto de manifiesto insuficiencias que posibilitan el incumplimiento de los objetivos establecidos.

Para suplir las lagunas jurídicas observadas e impedir el mantenimiento de actitudes de confrontación ajenas a los intereses de las Cajas se promulga esta Ley fijando con claridad que en la constitución de órganos esenciales de gobierno y gestión de las mismas las situaciones que bloquean la adopción de acuerdos en el Consejo de Administración deben resolverse por la Asamblea General, máximo órgano de gobierno y decisión de la Caja de Ahorros.

Artículo 1.º Para tomar acuerdo en el Consejo de Administración sobre nombramiento o cese de su Presidente o del Director general será necesaria como mínimo la presencia de las tres cuartas partes por defecto de los componentes del Consejo.

Art. 2.º 1. Transcurridas tres convocatorias en que por falta de quórum establecido o de la votación requerida para la elección del Presidente del Consejo de Administración o de la Comisión de Control no hubiese recaído nombramiento en alguno de sus miembros resolverá la Asamblea general mediante la elección entre los vocales o comisionados de aquellos órganos de gobierno, respectivamente, en el término máximo de un mes a partir de la fecha para la que se hubiera convocado la tercera reunión.

2. Igualmente en el caso que transcurridas tres convocatorias en que por falta de quórum establecido o de la votación requerida para la designación del Director general no hubiese recaído elección resolverá directamente la Asamblea General en el mismo plazo que en el apartado anterior. A la Asamblea podrán proponerle con setenta y dos horas de antelación a su celebración candidatos a la Dirección General entre personas con capacidad, preparación técnica y experiencia suficiente para desarrollar las funciones propias del cargo, un tercio de los miembros del Consejo de Administración o de la propia Asamblea sin que nadie pueda avalar más de una candidatura.

3. El Consejo de Administración convocará a la Asamblea General al objeto y en el plazo señalados.

4. Si el Consejo de Administración no convoca a la Asamblea General, en el plazo establecido, se autoriza al Consejo de Gobierno de la Diputación Regional de Cantabria a convocarla con carácter extraordinario para las elecciones que correspondan.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.—1. En el plazo de un mes desde la publicación de la presente Ley, las Cajas de Ahorros con sede social en Cantabria procederán a la adaptación de sus Estatutos y Reglamentos a lo dispuesto en la misma, elevándolos a la Consejería de Economía.