

# I. Disposiciones generales

## TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

**22412** *RECURSO de inconstitucionalidad número 3.394/1997, promovido por el Gobierno de la Junta de Extremadura contra determinados preceptos del Reglamento de la Asamblea de Extremadura, en su redacción dada por la reforma llevada a cabo por acuerdo del Pleno de la Cámara en su sesión de 29 de mayo de 1997.*

El Tribunal Constitucional, por providencia de 14 de octubre actual, ha admitido a trámite el recurso de inconstitucionalidad número 3.394/1997, promovido por el Gobierno de la Junta de Extremadura contra los artículos 111.1, párrafo segundo, y 121.4, párrafo segundo, del Reglamento de la Asamblea de Extremadura, en su redacción dada por la reforma de los mismos llevada a cabo por acuerdo del Pleno de la Cámara en su sesión de 29 de mayo de 1997, publicado en el «Boletín Oficial de la Asamblea de Extremadura», de 9 de junio de 1997.

Madrid, 14 de octubre de 1997.—El Secretario de Justicia.—Firmado y Rubricado.

**22413** *RECURSO de inconstitucionalidad número 3.967/1997, promovido por más de cincuenta Diputados del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso contra determinados preceptos de la Ley 21/1997, de 3 de julio.*

El Tribunal Constitucional, por providencia de 14 de octubre actual, ha admitido a trámite el recurso de inconstitucionalidad número 3.967/1997, promovido por más de cincuenta Diputados del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso contra los artículos 4 y 6 y la disposición transitoria única de la Ley 21/1997, de 3 de julio, reguladora de las emisiones y retransmisiones de competiciones y acontecimientos deportivos.

Madrid, 14 de octubre de 1997.—El Secretario de Justicia.—Firmado y rubricado.

## MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

**22414** *APLICACIÓN provisional del Acuerdo de transporte aéreo entre el Reino de España y la República de Croacia, firmado en Madrid el 21 de julio de 1997.*

### ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y LA REPÚBLICA DE CROACIA

El Reino de España y la República de Croacia, Partes en el Convenio de la Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944,

Deseosos de promover el desarrollo del transporte aéreo entre ambos países y de proseguir en la medida más amplia posible la cooperación internacional en este ámbito,

Han convenido lo siguiente:

#### Artículo 1. Definiciones.

1. A efectos de la interpretación y aplicación del presente Acuerdo, y a menos que en el mismo se disponga otra cosa:

a) Por «Convenio» se entenderá el Convenio de la Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier anexo aprobado en virtud del artículo 90 de dicho Convenio, toda modificación de los anexos o del Convenio en virtud de los artículos 90 y 94 del mismo, en la medida en que dichos anexos y modificaciones estén en vigor para ambas Partes contratantes o hayan sido ratificados por ellas.

b) Por «autoridades aeronáuticas» se entenderá, en el caso del Reino de España, la Dirección General de Aviación Civil (Ministerio de Fomento) y, en el caso de la República de Croacia, el Ministerio de Asuntos Marítimos, Transportes y Comunicaciones, o, en ambos casos, las personas u organismos debidamente autorizados para desempeñar cualquier función relacionada con el presente Acuerdo ejercida por dichas autoridades.

c) Por «empresa aérea designada» se entenderá la empresa de transporte aéreo que cada Parte contratante haya designado para explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas, según se expresa en el anexo al presente Acuerdo y de conformidad con el artículo III de este último.

d) Las expresiones «servicio aéreo», «servicio aéreo internacional», «empresa aérea», y «escala para fines no comerciales» tendrán los significados que se expresan en el artículo 96 del Convenio.

e) Por «Acuerdo», se entenderá el presente Acuerdo, su anexo y cualquier enmienda a los mismos.

f) Por «rutas especificadas», se entenderán las rutas establecidas o que se establezcan en el anexo al presente Acuerdo.

g) Por «servicios convenidos» se entenderán los servicios aéreos internacionales que puedan explotarse de conformidad con lo dispuesto en el presente Acuerdo en las rutas especificadas.

h) Por «tarifas», se entenderán los precios establecidos para el transporte de pasajeros, equipajes y mercancías (excepto el correo), incluido cualquier otro servicio adicional significativo concedido u ofrecido conjuntamente con dicho transporte, así como la Comisión que se haya de abonar en relación con la venta de billetes y con las correspondientes transacciones para el transporte de mercancías. También incluye las condiciones para la aplicación del precio del transporte o para el pago de la Comisión.

i) Por «capacidad» se entenderá, en relación con una aeronave, la disponibilidad en asientos y/o carga de dicha aeronave y, en relación con los servicios convenidos, se entenderá por ella la capacidad de la aeronave o aeronaves utilizadas en tales servicios, multipli-

cada por el número de frecuencias realizadas por dichas aeronaves durante cada temporada en una ruta o sección de ruta.

#### Artículo II. *Derechos operativos.*

1. Cada Parte contratante concederá a la otra Parte contratante los derechos expresados en el presente Acuerdo con el fin de establecer servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el anexo al mismo.

2. Las empresas aéreas designadas por cada Parte contratante gozarán, mientras exploten un servicio convenido en una ruta especificada, de los siguientes derechos:

a) Sobrevolar, sin aterrizar, el territorio de la otra Parte contratante.

b) Hacer escalas en dicho territorio con fines no comerciales.

c) Hacer escalas en dicho territorio en puntos especificados en el cuadro de rutas del anexo al presente Acuerdo para embarcar o desembarcar pasajeros, carga y correo, conjunta o separadamente, de conformidad con las disposiciones del anexo al presente Acuerdo, en el tráfico internacional procedente o con destino al territorio de la otra Parte contratante o procedente o con destino al territorio de otro Estado.

d) Nada de lo dispuesto en el presente Acuerdo podrá interpretarse en el sentido de que se confiera a las empresas aéreas designadas por una Parte contratante derechos de cabotaje dentro del territorio de la otra Parte contratante.

#### Artículo III. *Designación de empresas aéreas.*

1. Cada Parte contratante tendrá derecho a designar por escrito una o más empresas aéreas con el fin de explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas, así como a sustituir por otra la empresa previamente designada.

2. Al recibir dicha designación, la otra Parte contratante deberá, con sujeción a las disposiciones de los apartados 3 y 4 del presente artículo, conceder, sin demora, a las empresas aéreas designadas las correspondientes autorizaciones de explotación.

3. Las autoridades aeronáuticas de una Parte contratante podrán exigir que la empresa aérea designada por la otra Parte contratante acredite que está en condiciones de cumplir las obligaciones prescritas en las Leyes y Reglamentos normal y razonablemente aplicados por dichas autoridades a la explotación de los servicios aéreos internacionales, de conformidad con las disposiciones del Convenio.

4. Cada Parte contratante tendrá derecho a denegar la autorización de explotación mencionada en el apartado 2 del presente artículo, o a imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio, por parte de la empresa aérea designada, de los derechos expresados en el artículo II del presente Acuerdo, en caso de que dicha Parte contratante no le conste que una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de esta empresa aérea se hallen en manos de la Parte contratante que haya designado a la empresa aérea o de sus nacionales.

5. Cuando una empresa aérea haya sido designada y autorizada de este modo, podrá comenzar en cualquier momento a explotar los servicios convenidos siempre que esté en vigor para dichos servicios una tarifa establecida de conformidad con las disposiciones del artículo VII del presente Acuerdo.

#### Artículo IV. *Revocaciones.*

1. Cada Parte contratante tendrá derecho a revocar una autorización de explotación concedida a la empresa aérea designada por la otra Parte contratante, a suspender el ejercicio por dicha empresa de los derechos expresados en el artículo II del presente Acuerdo, o a imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de dichos derechos:

a) En cualquier caso en que no le conste que una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de la empresa se hallen en manos de la Parte contratante que haya designado a la empresa aérea o de los nacionales de dicha Parte contratante;

b) Cuando esta empresa aérea no cumpla las Leyes y Reglamentos de la Parte contratante que haya otorgado estos derechos, o

c) En cualquier caso en que la empresa aérea deje, por cualquier otro motivo, de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones establecidas según el presente Acuerdo.

2. A menos que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones previstas en el apartado 1 de este artículo sean esenciales para impedir nuevas infracciones de las Leyes o reglamentos, ese derecho se ejercerá solamente después de consultar a la otra Parte contratante.

#### Artículo V. *Exenciones.*

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las empresas aéreas designadas por cada una de las Partes contratantes, así como su equipo habitual, suministros de combustible y lubricantes, y provisiones (incluidos los alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de dichas aeronaves, estarán exentos de los derechos aduaneros y otros derechos o exacciones exigibles a la llegada al territorio de la otra Parte contratante, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación.

2. Estarán igualmente exentos de los mismos derechos y exacciones, con excepción de los derechos correspondientes a los servicios prestados:

a) Las provisiones de la aeronave embarcadas en el territorio de cualquiera de las Partes contratantes, dentro de los límites fijados por las autoridades de dicha Parte contratante, para su consumo a bordo de las aeronaves dedicadas a servicios internacionales de la otra Parte contratante.

b) Las piezas de recambio introducidas en el territorio de cualquiera de las Partes contratantes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las empresas aéreas designadas de la otra Parte contratante.

c) El combustible y lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales por las empresas aéreas designadas de la otra Parte contratante, incluso cuando estas provisiones vayan a consumirse durante la parte de vuelo efectuada sobre el territorio de la Parte contratante en que se hayan embarcado.

d) Las existencias de billetes impresos, conocimientos aéreos, cualquier material impreso que lleve estampado el emblema de la compañía y el material publicitario habitual que se distribuya gratuitamente por dichas empresas aéreas designadas.

Podrá exigirse que los artículos mencionados en las letras a), b), c) y d) se mantengan sometidos a vigilancia o control aduaneros.

3. El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y suministros a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes contratantes no podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte contratante sin la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, podrán mantenerse bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta que sean reexportados o hayan recibido otro destino de conformidad con la reglamentación aduanera.

4. Salvo que resulte necesario otra cosa por razones de seguridad, los pasajeros en tránsito a través del territorio de cualquiera de las Partes contratantes sólo estarán sujetos a un control muy simplificado. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y demás impuestos similares exigibles a la importación.

#### Artículo VI. *Tasas aeroportuarias.*

Cada una de las Partes contratantes impondrá o permitirá que se impongan tasas o tarifas justas y razonables por el uso de aeropuertos públicos, 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 VII. *Tarifas.*

1. Las tarifas aplicables por las empresas aéreas designadas de una Parte contratante al transporte con destino al territorio de la otra Parte contratante o proveniente de él se establecerán a niveles razonables teniendo debidamente en cuenta todos los elementos pertinentes, incluido el coste de explotación, las necesidades de los usuarios, un beneficio razonable y las tarifas aplicadas por otras empresas aéreas.

2. Las tarifas a que se refiere el apartado 1 del presente artículo serán acordadas, a ser posible, por las empresas aéreas designadas de ambas Partes contratantes, previa consulta con las otras empresas aéreas que exploten toda o parte de la ruta, y se llegará a dicho Acuerdo aplicando, en la medida de lo posible, los procedimientos para la elaboración de tarifas de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional.

3. Las tarifas así acordadas se someterán a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de las dos Partes contratantes al menos cuarenta y cinco días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigor. En casos especiales, este plazo podrá reducirse con el consentimiento de dichas autoridades.

4. La aprobación podrá concederse expresamente. Si ninguna de las dos autoridades aeronáuticas hubiere expresado su disconformidad en el plazo de treinta días a partir de la fecha en que la notificación haya tenido lugar, de conformidad con el apartado 3 del presente artículo, dichas tarifas se considerarán aprobadas. En caso de que se reduzca el plazo de notificación en la forma prevista en el apartado 3, las autoridades aeronáuticas podrán acordar que el plazo para la notificación de cualquier disconformidad sea inferior a treinta días.

5. Cuando no se haya podido acordar una tarifa conforme a lo dispuesto en el apartado 2 del presente artículo o cuando, dentro de los plazos mencionados en el apartado 4 del presente artículo, una autoridad aeronáutica haya notificado su disconformidad con una tarifa convenida con arreglo a lo dispuesto en el apartado 2 del presente artículo, las autoridades aeronáuticas de las dos Partes contratantes tratarán de establecer la tarifa de mutuo acuerdo.

6. Si las autoridades aeronáuticas no pueden llegar a un acuerdo sobre la tarifa que se les someta de conformidad con el apartado 3 del presente artículo, o sobre el establecimiento de una tarifa según el apartado 5 del presente artículo, la controversia se resolverá con arreglo a las disposiciones del artículo XIX del presente Acuerdo.

7. La tarifa establecida de conformidad con las disposiciones del presente artículo permanecerá en vigor hasta que se establezca una nueva tarifa. Sin embargo, las tarifas aéreas podrán prorrogarse después de su fecha original de vencimiento por un período que no exceda de doce meses.

#### Artículo VIII. *Personal técnico y comercial y oficinas.*

1. A las empresas aéreas designadas de cada Parte contratante se les permitirá, con carácter de reciprocidad, mantener en el territorio de la otra Parte contratante sus oficinas y representantes, así como el personal comercial, técnico y de operaciones que sea necesario en relación con la explotación de los servicios convenidos.

2. Estas necesidades de personal podrán, a opción de las empresas aéreas designadas de cada Parte contratante, ser satisfechas bien por su propio personal o mediante los servicios de cualquier otra organización, compañía o empresa aérea que preste sus servicios en el territorio de la otra Parte contratante y que esté autorizada para prestar dichos servicios en el territorio de dicha Parte contratante.

3. Los representantes y el personal estarán sujetos a las Leyes y Reglamentos en vigor de la otra Parte contratante y, de conformidad con dichas Leyes y reglamentos, cada Parte contratante deberá conceder, con carácter de reciprocidad y con la demora mínima, las necesarias autorizaciones de empleo, visados de visitante u otros documentos similares a los representantes y al personal a que se refiere el apartado 1 del presente artículo.

4. Cuando por circunstancias especiales sea necesaria la entrada o permanencia de personal de servicio con carácter temporal y urgente, los permisos, visados y documentos requeridos por las Leyes y Reglamentos de cada Parte contratante serán expedidos con prontitud para no retrasar la entrada en el Estado en cuestión de dicho personal.

5. Siempre que la legislación nacional lo permita, cada empresa aérea designada tendrá derecho a prestar sus propios servicios de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte o bien subcontratar dichos servicios, total o parcialmente, a su discreción, con cualesquiera de los proveedores autorizados para la prestación de dichos servicios. En los casos en que la normativa aplicable a la prestación de servicios de asistencia en el territorio de una de las Partes impida o limite la libertad para contratar dichos servicios o para que los preste la propia Parte interesada, las condiciones para la prestación de los mismos serán tan favorables como las que se apliquen a cualquier otra empresa aérea internacional.

#### Artículo IX. *Leyes y Reglamentos.*

1. Las Leyes y Reglamentos de cada Parte contratante que regulen la entrada y salida de su territorio de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional o que se refieran a la explotación de aeronaves durante su permanencia dentro de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de las empresas aéreas designadas de la otra Parte contratante.

2. Las Leyes y Reglamentos que regulen en el territorio de cada Parte contratante la entrada, permanencia

o salida de pasajeros, tripulaciones, equipajes, correo y carga, así como los Reglamentos relativos a los requisitos de entrada y salida del país, a la inmigración, a las aduanas y a las medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a las operaciones de las empresas aéreas designadas de la otra Parte contratante.

#### Artículo X. *Zonas prohibidas.*

Por razones militares y de seguridad pública, cada Parte contratante tendrá derecho a restringir o prohibir los vuelos de las aeronaves pertenecientes a las empresas aéreas designadas por la otra Parte contratante sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que dichas restricciones y prohibiciones se apliquen igualmente a las aeronaves de las empresas aéreas designadas por la primera Parte contratante o a las empresas aéreas de los otros Estados que exploten servicios aéreos internacionales regulares.

#### Artículo XI. *Certificados y licencias.*

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los títulos de aptitud y las licencias expedidas o convalidadas por una de las Partes contratantes y no caducadas serán reconocidos como válidos por la otra Parte contratante para la explotación de los servicios convenidos en las rutas especificadas en el anexo al presente Acuerdo, con tal que los requisitos con arreglo a los cuales se expidieron o convalidaron tales certificados o licencias sean iguales o superiores al mínimo que pueda establecerse de conformidad con el Convenio.

2. Cada Parte contratante se reserva, no obstante, el derecho de no reconocer la validez, a efectos de sobrevuelo de su propio territorio, de los títulos de aptitud y las licencias expedidas a sus propios nacionales por la otra Parte contratante.

#### Artículo XII. *Seguridad.*

De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes contratantes reafirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar el carácter general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y el Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971.

2. Las Partes contratantes se prestarán mutuamente, previa solicitud, toda la ayuda necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización

de la Aviación Civil Internacional y que se designan como anexos al Convenio, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes contratantes; éstas exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula o los explotadores de aeronaves que tengan su oficina principal o residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

4. Cada Parte contratante conviene en que puede exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación a que se refiere el apartado anterior, exigidas por la otra Parte contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de dicha Parte contratante. Cada Parte contratante se asegurará de que se apliquen efectivamente en su territorio medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y suministros de las aeronaves antes y durante el embarque o la carga. Cada una de las Partes contratantes estará también favorablemente dispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte contratante de que adopte medidas especiales de seguridad razonables con el fin de afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación, las Partes contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

6. En el caso de que una de las Partes contratantes tenga dificultades en relación con las disposiciones sobre seguridad de la aviación contenidas en el presente artículo, las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes contratantes podrán solicitar la celebración inmediata de consultas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante.

#### Artículo XIII. *Transferencia de excedentes de ingresos.*

1. Con carácter de reciprocidad y sobre una base de no discriminación en relación con cualquier otra empresa aérea que opere en tráfico internacional, las empresas aéreas designadas por las Partes contratantes tendrán libertad para vender servicios de transporte aéreo en los territorios de ambas Partes contratantes, ya sea directamente o a través de agentes, y en cualquier moneda, de acuerdo con la legislación en vigor en cada una de las Partes contratantes.

2. Las empresas aéreas de cada una de las Partes contratantes tendrán libertad para transferir, desde el territorio de venta a su territorio nacional, los excedentes de los ingresos sobre los gastos obtenidos en el territorio de la venta. En dicha transferencia neta se incluirán los ingresos por las ventas, realizadas directamente o a través de un agente, de los servicios de transporte aéreo y de los servicios auxiliares o complementarios, así como el interés comercial normal obtenido sobre dichos ingresos mientras se encontraban en depósito esperando la transferencia.

3. Dichas transferencias se efectuarán sin perjuicio de las obligaciones fiscales en vigor en el territorio de cada una de las Partes contratantes.

4. Las empresas aéreas designadas por las Partes contratantes recibirán la autorización correspondiente para que dichas transferencias se realicen dentro de los plazos reglamentarios, en moneda libremente convertible, al tipo de cambio oficial vigente en la fecha de la solicitud.

**Artículo XIV. Régimen fiscal.**

Cada Parte contratante concederá a las empresas aéreas designadas de la otra Parte contratante, con carácter de reciprocidad, la exención de todos los impuestos y gravámenes sobre los beneficios o rentas obtenidos por la explotación de los servicios aéreos, sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones formales establecidas legalmente por cada Parte contratante.

En los casos en que esté en vigor entre las Partes contratantes un acuerdo especial para evitar la doble imposición respecto de los impuestos sobre los beneficios y rentas, prevalecerá lo dispuesto en dicho acuerdo.

**Artículo XV. Capacidad.**

1. Las empresas aéreas designadas de cada una de las Partes contratantes gozarán de una oportunidad justa y equitativa para la explotación de los servicios convenidos en las rutas especificadas.

2. Los servicios convenidos en cualquiera de las rutas especificadas en el anexo al presente Acuerdo tendrán por objeto esencial ofrecer una capacidad adecuada para el transporte del tráfico procedente o con destino al territorio de la Parte contratante que haya designado a las empresas aéreas.

3. Las empresas aéreas designadas de cada una de las Partes contratantes deberán tener en cuenta, al explotar los servicios convenidos, los intereses de las empresas aéreas designadas de la otra Parte contratante con el fin de que no resulten afectados de forma indebida los servicios que estas últimas realicen en parte o en la totalidad de las mismas rutas.

4. El derecho de las empresas aéreas designadas por una Parte contratante a embarcar o desembarcar en el territorio de la otra Parte contratante tráfico internacional procedente o con destino a terceros países, de acuerdo con lo establecido en el artículo II.c) y en el anexo al presente Acuerdo, tendrá carácter complementario y será ejercitado conforme a los principios generales de desarrollo ordenado del tráfico aéreo internacional, aceptados por ambas Partes contratantes, y en condiciones tales que la capacidad se adapte a:

- a) Las necesidades del tráfico entre el país de origen y los países de destino de dicho tráfico.
- b) Las necesidades de una explotación económica de la ruta.
- c) Las necesidades del tráfico en la zona que atraviese la empresa aérea designada.

5. Las empresas aéreas designadas por una Parte contratante notificarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante sus programas en materia de tráfico al menos treinta días antes de iniciar la explotación. Los programas abarcarán, en particular, los horarios, la frecuencia de los servicios y las clases de aeronaves que se utilizarán. También se notificará cualquier modificación posterior del programa de tráfico aéreo.

**Artículo XVI. Estadísticas.**

Las autoridades aeronáuticas de cada una de las Partes contratantes deberán facilitar a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante, si les fuere solicitado, la información y estadísticas relacionadas con el tráfico transportado por las empresas aéreas designadas por una Parte en los servicios convenidos procedentes o con destino al territorio de la otra Parte contratante, tal y como hayan sido elaboradas y presentadas por las empresas aéreas designadas a sus autoridades aeronáuticas nacionales. Cualesquiera datos estadísticos adicionales relativos al tráfico que las autoridades aero-

náuticas de una Parte contratante soliciten a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante serán objeto de conversaciones entre las autoridades aeronáuticas de las dos Partes contratantes, a petición de cualquiera de ellas.

**Artículo XVII. Consultas.**

Las autoridades aeronáuticas de las Partes contratantes se consultarán regularmente, en un espíritu de estrecha cooperación, a fin de asegurar la aplicación y cumplimiento satisfactorio de las disposiciones de este Acuerdo.

**Artículo XVIII. Modificaciones.**

1. Si cualquiera de las Partes contratantes estima conveniente modificar alguna de las disposiciones del presente Acuerdo, podrá solicitar la celebración de consultas con la otra Parte contratante. Tales consultas podrán realizarse entre las autoridades aeronáuticas, verbalmente o por correspondencia, y se iniciarán dentro de un plazo de sesenta días, a partir de la fecha de la solicitud. Todas las modificaciones así convenidas entrarán en vigor cuando hayan sido confirmadas mediante canje de notas diplomáticas.

2. Las modificaciones del anexo a este Acuerdo podrán hacerse mediante acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas competentes de las Partes contratantes y confirmarse mediante canje de notas diplomáticas.

3. El presente Acuerdo se modificará para que esté en armonía con cualquier Convenio multilateral que llegue a ser vinculante para las dos Partes contratantes.

**Artículo XIX. Solución de controversias.**

1. En caso de que entre las Partes contratantes surja una controversia sobre la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, las mismas harán lo posible, en primer lugar, por solucionarla mediante negociaciones directas.

2. Si las Partes contratantes no llegan a una solución mediante negociaciones, la controversia podrá someterse, a solicitud de cualquiera de las Partes contratantes, a la decisión de un tribunal compuesto por tres árbitros, uno nombrado por cada Parte contratante y un tercero designado por los dos así nombrados. Cada Parte contratante nombrará un árbitro dentro del plazo de sesenta días a partir de la fecha en que cualquiera de ellas reciba una notificación de la otra Parte contratante, por vía diplomática, solicitando el arbitraje de la controversia. El tercer árbitro será designado dentro de un nuevo plazo de sesenta días, a contar desde la designación del segundo árbitro. Este tercer árbitro será nacional de un tercer Estado, actuará como Presidente del Tribunal y determinará el lugar de celebración del arbitraje. Si cualquiera de las Partes contratantes no nombra árbitro dentro del plazo señalado, cualquiera de ellas podrá pedir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre un árbitro o árbitros, según el caso. En este supuesto, el tercer árbitro será un nacional de un tercer Estado y actuará como Presidente del Tribunal.

3. Las Partes contratantes se comprometen a respetar cualquier decisión adoptada por el Presidente del Tribunal de acuerdo con el apartado 2 del presente artículo.

4. En el caso de que cualquiera de las Partes contratantes o las empresas aéreas designadas por cualquiera de ellas incumplan la cesión adoptada de conformidad con el apartado 2 del presente artículo, y mien-

tras dure dicho incumplimiento, la otra Parte contratante podrá limitar, suspender o revocar cualesquiera derechos o privilegios que hubiera concedido a la primera Parte contratante en virtud del presente Acuerdo.

5. Cada Parte contratante correrá con los gastos del árbitro por ella designado. Los demás gastos del Tribunal de arbitraje serán costeados a partes iguales por las Partes contratantes.

#### Artículo XX. Registro.

El presente Acuerdo y toda modificación del mismo se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

#### Artículo XXI. Entrada en vigor y denuncia.

1. El presente Acuerdo se aplicará provisionalmente en el momento de su firma y entrará en vigor de forma definitiva tan pronto como ambas Partes contratantes se hayan notificado mutuamente por escrito, mediante canje de notas diplomáticas, el cumplimiento de sus respectivas formalidades constitucionales para la entrada en vigor definitiva.

2. Cualquiera de las Partes contratantes podrá, en cualquier momento, notificar a la otra Parte contratante su decisión de denunciar el presente Acuerdo. Esta notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. En tal caso, el Acuerdo expirará doce meses después de la fecha en que reciba la notificación la otra Parte contratante, a menos que la notificación de denuncia se retire de mutuo acuerdo antes de la expiración de dicho plazo. Si la Parte contratante no acusase recibo de dicha notificación, ésta se considerará recibida catorce días después de que la Organización de Aviación Civil Internacional haya recibido la notificación.

3. Tras la entrada en vigor del presente Acuerdo, éste sustituirá, en lo relativo a las relaciones entre el Reino de España y la República de Croacia, al Acuerdo de transporte aéreo entre el Reino de España y la ex República Federativa Socialista de Yugoslavia, firmado en Belgrado el 11 de abril de 1979.

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

5. Hecho por duplicado en Madrid a 21 de julio de 1997, en español y croata, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Por el Reino de España,

Luis F. Fernández  
de la Peña,

Embajador de España  
en Zagreb

Por la República de Croacia,

Sergej Morsan,

Embajador de la República  
de Croacia en España

### ANEXO

Al Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Reino de España y la República de Croacia.

#### 1. Cuadro de rutas:

1.a) Para España: Puntos en España —puntos intermedios—, Zagreb y otro punto en Croacia libremente elegido —puntos más allá y viceversa.

1.b) Para Croacia: Puntos en Croacia —puntos intermedios—, Madrid y otro punto en España, libremente elegido —puntos más allá y viceversa.

2. Las empresas aéreas designadas podrán alterar el orden u omitir uno o más puntos en las rutas indicadas en los apartados 1.a) y 1.b) del presente anexo, en todos o en parte de sus servicios, siempre que el punto de partida de dicha ruta se encuentre en el territorio de la Parte contratante que haya designado a dichas empresas aéreas.

3. Las empresas aéreas designadas por una Parte contratante sólo podrán efectuar escala en un mismo servicio en un único punto situado en el territorio de la otra Parte contratante.

4. Los puntos intermedios, que se explotarán sin los derechos de tráfico de la quinta libertad, serán libremente seleccionados por las empresas aéreas designadas.

5. Los puntos más allá se determinarán mediante acuerdo entre las autoridades aeronáuticas.

6. No se ejercitará ningún derecho de tráfico de la quinta libertad en los puntos intermedios ni en los puntos más allá.

7. Los servicios convenidos podrán ser explotados por las empresas aéreas designadas de ambas Partes sobre la base de código compartido (incluidos los códigos compartidos a través de puntos intermedios con cambio de calibre) con uno o más transportistas de un tercer país que gocen de los derechos correspondientes.

El presente Acuerdo se aplica provisionalmente desde el 21 de julio de 1997, fecha de su firma, según se establece en su artículo XXI.1.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 11 de septiembre de 1997.—El Secretario general técnico, Julio Núñez Montesinos.

**22415 ENMIENDAS al artículo 5.3 del Convenio Internacional sobre constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, Bruselas, 18 de diciembre de 1971 (publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 11 de marzo de 1982), adoptadas en Londres el 25 de octubre de 1996.**

### FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACIÓN DE HIDROCARBUROS, 1971

#### Enmienda al artículo 5.3 del Convenio del Fondo, 1971

Con arreglo a lo estipulado en el artículo 5.4 del Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1971 (Convenio del Fondo, 1971), la Asamblea del Fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos (1971) (Fondo 1971) decidió en su 19.º período de sesiones, que tuvo lugar del 22 al 25 de octubre de 1996, incorporar las enmiendas de mayo de 1995 al Convenio SOLAS 74, a que se refiere la Resolución MSC.46(65), adoptadas el 16 de mayo de 1995 por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, a la lista de instrumentos contenidos en el artículo 5.3.a) del Convenio del Fondo, 1971, con efecto a partir del 1 de mayo de 1997.