

Artículo séptimo.—El pago de la prima especial por desguace, en la forma que determine el Ministerio de Hacienda, se hará a través del Crédito Social Pesquero, teniendo en cuenta lo siguiente:

Siete punto uno.—Se abonará el veinte por ciento del importe de la prima cuando la Dirección General de Pesca Marítima acredite que el peticionario ha entregado la documentación del buque a la autoridad de Marina correspondiente.

Siete punto dos.—Se abonará el ochenta por ciento restante cuando dicha Dirección General acredite la ejecución del desguace del buque.

Artículo octavo.—El buque quedará inactivo a partir de la fecha en que se entregue su documentación a la autoridad de Marina y para efectuar su desguace se concederá a su armador un plazo de diez meses, contados a partir de la mencionada fecha.

Artículo noveno.—Transcurrido dicho plazo sin que el armador presente el certificado de desguace se entenderá que renuncia al ochenta por ciento de la prima que le corresponde, sin que este hecho le autorice a utilizar el buque en actividad pesquera o de cualquier otra naturaleza.

Artículo décimo.—Uno. El beneficio que se obtenga por el desguace del buque, los equipos y efectos recuperables del mismo y los gastos que pueda ocasionar tal desguace corresponderán a su armador.

Dos. Los mencionados equipos y efectos recuperables firmes al casco, la máquina principal y las máquinas auxiliares de cualquier clase y utilización que se obtengan por el desguace de los buques a los cuales se refiere esta disposición, no podrán ser empleados para su instalación y utilización en buques pesqueros de nueva construcción.

Artículo undécimo.—Uno. Los buques que se desguacen al amparo de este Decreto no podrán ser ofrecidos ni haber sido ofrecidos como baja en la Tercera Lista para acceder a nuevas construcciones ni para acceder a la concesión de crédito oficial para la construcción o adquisición de embarcaciones.

Dos. Los buques comprendidos en este Real Decreto que no sean desguazados durante la vigencia del mismo cesarán de percibir las subvenciones a los combustibles utilizados por la flota pesquera a partir de la fecha en que finalice la vigencia de esta disposición.

## CAPITULO SEGUNDO

### Medidas de carácter laboral

Artículo duodécimo.—Los ceses de personal que se produzcan como consecuencia del desguace de buques que establece el capítulo primero de esta disposición serán autorizados, en todo caso, por la autoridad laboral competente y se someterán a los procedimientos legales que rijan en la materia. Previamente a la iniciación del expediente deberá justificarse por medio de la autoridad competente que la embarcación se encuentra acogida a los beneficios establecidos en dicho capítulo.

Los trabajadores afectados podrán percibir los beneficios establecidos en los siguientes artículos, siempre que estén comprendidos en las Resoluciones que apruebe la autoridad laboral, en cada caso, al respecto.

Artículo decimotercero.—Los trabajadores que estén cotizando por la contingencia de desempleo, se beneficiarán del subsidio de desempleo con cargo al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, de acuerdo con la normativa general aplicable y, en su caso, tendrán preferencia de trato en lo que se refiere a las prestaciones graciables que, para supuestos de desempleo, se prevean en las Ordenes de ejecución de los Planes de Inversiones del Fondo Nacional de Protección al Trabajo, que en cada momento resulten de aplicación.

Artículo decimocuarto.—Los trabajadores que no coticen por la contingencia de desempleo se beneficiarán por iguales períodos de tiempo que los que correspondan a los comprendidos en el artículo anterior de un auxilio extraordinario por inactividad, consistente en el setenta y cinco por ciento del salario base fijado en la Ordenanza o Reglamentación de Trabajo que les sea de aplicación, que será sufragado con cargo al Tesoro, a cuyo efecto se habilitarán los créditos necesarios a tal fin, los cuales serán puestos a disposición del Instituto Social de la Marina, quien hará el reconocimiento del derecho y controlará y abonará materialmente a los beneficiarios este auxilio extraordinario.

Mientras estén percibiendo el referido auxilio, los trabajadores inactivos serán considerados en situación asimilada a

la de alta para todas las contingencias protegidas por el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar que les afecten, de conformidad con el grupo a que pertenecían a efectos de cotización.

Artículo decimoquinto.—Los trabajadores a quienes les falten cinco años como máximo, aplicándoles los coeficientes reductores, para poder alcanzar la jubilación reglamentaria podrán beneficiarse de la jubilación anticipada, para lo cual el Fondo Nacional de Protección al Trabajo aportará el cincuenta por ciento de esos cinco años como máximo, siendo aportado el resto por las Empresas donde presten servicios los mismos, si bien, en los casos en que justificadamente no puedan aportar las Empresas esa cuantía se abonará la totalidad por el Fondo Nacional de Protección al Trabajo.

Artículo decimosexto.—Se facilitará al máximo, con cargo al Fondo Nacional de Protección al Trabajo la formación profesional y el perfeccionamiento de cuantos deseen continuar capacitándose en las profesiones marítimo-pesqueras, así como la de cuantos de entre aquéllos deseen orientar sus vidas hacia otras profesiones de quedarse sin puesto de trabajo en la flota.

### DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera. El plazo para acogerse a los beneficios establecidos en el capítulo primero de esta disposición tendrá una vigencia de dos años, contados a partir de la fecha de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Segunda. Por el Ministerio de Hacienda, a propuesta de los Ministerios de Comercio y de Trabajo, en el ámbito de sus respectivas competencias, se habilitarán los créditos necesarios para el cumplimiento de lo preceptuado en el presente Real Decreto.

### DISPOSICION FINAL

Los Ministros de Hacienda, de Trabajo y de Comercio, dentro de sus respectivas competencias, podrán dictar las normas que estimen convenientes para el mejor cumplimiento de este Real Decreto.

Dado en Madrid a treinta de octubre de mil novecientos setenta y seis,

JUAN CARLOS

El Ministro de la Presidencia del Gobierno,  
ALFONSO OSORIO GARCIA

## MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

**23061** ACUERDO de Transporte Aéreo entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno de la República de Malta, firmado en Madrid el 3 de julio de 1976.

### ACUERDO DE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL GOBIERNO DEL REINO DE ESPAÑA Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE MALTA

El Gobierno del Reino de España y el Gobierno de la República de Malta,

Deseosos de favorecer el desarrollo de los transportes aéreos entre España y la República de Malta y de proseguir en la medida más amplia posible la cooperación en este terreno, y

Deseosos de aplicar al transporte aéreo las disposiciones del Convenio de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944,

Han convenido lo siguiente:

#### ARTICULO 1

Para los efectos de la interpretación y aplicación del presente Convenio y de su anexo, y a menos que en su texto se defina de otro modo:

a) El término el «Convenio» significa el Convenio de Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y cualquier anexo adoptado de acuerdo con el artículo 90 del mismo y cualquier enmienda a los anexos o al propio Convenio de acuerdo con los artículos 90 y 94 del mismo desde el momento en que se hayan entrado en vigor o haya sido ratificado por ambas Partes Contratantes.

b) El término «Autoridades Aeronáuticas» significa en el

caso de Malta el Ministerio encargado de la Aviación Civil y en el caso de España el Ministerio del Aire (Subsecretaría de Aviación Civil) y en ambos casos cualquier persona u Organismo autorizado para desempeñar las funciones ejercidas por dichas Autoridades.

c) El término «Empresa Aérea» designada significa la Empresa de transporte aéreo que cada Parte Contratante haya designado para operar los servicios convenidos en las rutas especificadas enumeradas en el anexo al presente Acuerdo, en función de lo establecido en el artículo 3 del presente Acuerdo.

d) Los términos «Territorio», «Servicio Aéreo Internacional» y «Escala con fines no comerciales» tendrán el significado que se les atribuye en los artículos 2 y 96 del Convenio.

e) El término «Rutas Especificadas» significa los servicios aéreos internacionales que podrán operarse a tenor de lo establecido en el presente Acuerdo.

#### ARTICULO 2

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Acuerdo, con el fin de establecer los servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el anexo al presente Acuerdo.

2. Estos servicios y rutas se denominarán en adelante los servicios convenidos y las rutas especificadas, respectivamente. Las Empresas de transporte aéreo designadas por cada Parte Contratante gozarán mientras exploten un servicio convenido en una ruta especificada de los siguientes derechos:

a) A sobrevolar sin aterrizar el territorio de la otra Parte Contratante.

b) A hacer escalas en dicho territorio para fines no comerciales.

c) A hacer escalas en dicho territorio en los puntos especificados en el Cuadro de Rutas del anexo al presente Acuerdo con el propósito de embarcar y desembarcar en tráfico internacional pasajeros, carga y correo.

3. Ninguna estipulación del presente Acuerdo podrá ser interpretada en el sentido de que se confieren a la Empresa designada de una de las Partes Contratantes derechos de cabotaje con o sin remuneración dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

#### ARTICULO 3

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar por escrito a la otra Parte Contratante, una o más Empresas de transporte aéreo para que exploten los servicios convenidos en las rutas especificadas.

2. Al recibir dicha designación la otra Parte Contratante deberá, con arreglo a las disposiciones de los párrafos 3 y 4 del presente artículo, conceder sin demora, a la Empresa o Empresas de transporte aéreo designadas, las correspondientes autorizaciones de explotación.

3. Las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes podrán exigir que la Empresa de transporte aéreo designada de la otra Parte Contratante, demuestre que está en condiciones de cumplir con las obligaciones prescritas en las Leyes y Reglamentos normal y razonablemente aplicados por dichas Autoridades a la explotación de los servicios aéreos internacionales, de conformidad con las disposiciones del Convenio de Aviación Civil Internacional de (Chicago, 1944).

4. Cada Parte Contratante tendrá derecho de negar la autorización de explotación mencionada en el párrafo 2 de este artículo, o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio, por parte de una Empresa de transporte aéreo, de los derechos especificados en el artículo 2 cuando no esté convencida de que la propiedad y el control efectivo de esta Empresa se hallen en manos de la Parte Contratante que ha designado a la Empresa o de sus nacionales.

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

6. Cada Parte Contratante tendrá derecho, previa notificación escrita a la otra Parte Contratante, de retirar la designación otorgada a cualquier Empresa aérea y sustituirla por otra Empresa distinta.

#### ARTICULO 4

1. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de revocar la autorización de explotación concedida a una Empresa de transporte aéreo designada por la otra Parte Contratante, o de

suspender el ejercicio por dicha Empresa de los derechos especificados en el artículo 1 del presente Convenio, o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de dichos derechos.

a) Cuando no esté convencida que la propiedad y control efectivo de la Empresa se halla en manos de la Parte Contratante que designa a la Empresa o de sus nacionales, o

b) Cuando esta Empresa no cumpla las Leyes y Reglamentos de la Parte Contratante que otorga estos privilegios, o

c) Cuando la Empresa de transporte aéreo deje de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones prescritas en el presente Convenio.

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

#### ARTICULO 5

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por la Empresa de transporte aéreo designada por cualquiera de las Partes Contratantes y su equipo habitual, combustible, lubricantes y provisiones (incluso alimentos, tabaco y bebidas) a bordo de tales aeronaves, estarán exentos de todos los derechos de aduanas, de inspección u otros derechos o impuestos, al entrar en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que este equipo y provisiones permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación.

2. Estarán igualmente exentos de los mismos derechos e impuestos con excepción de los derechos por servicios prestados:

a) Las provisiones de a bordo 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 repuesto introducidas en el territorio de una de las Partes Contratantes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por la Empresa de transporte aéreo designada por la otra Parte Contratante; y

c) El combustible y lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves explotadas por la Empresa de transporte aéreo designada por la otra Parte Contratante, y dedicada a servicios aéreos internacionales, incluso cuando estas provisiones se consuman durante el vuelo sobre el territorio de la Parte Contratante en la cual se hayan embarcado.

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

3. El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y provisiones anteriormente mencionados, 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 autorizado.

4. Los pasajeros en tránsito a través del territorio de una cualquiera de las Partes Contratantes sólo estarán sujetos a un simple control. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y de otros derechos similares.

#### ARTICULO 6

1. En los párrafos siguientes, el término «tarifa» significa los precios del transporte de pasajeros, equipajes y mercancías y las condiciones en que se aplican, así como los precios y condiciones referentes a los servicios de agencia y otros servicios auxiliares, con excepción de las remuneraciones y condiciones relativas al transporte de correo.

2. Las tarifas aplicables por las Empresas de transporte aéreo de una de las Partes por el transporte con destino al territorio de la otra Parte o proveniente de él se establecerán a unos niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los elementos de valoración, especialmente el coste de explotación, un beneficio razonable y las tarifas aplicadas por otras Empresas de transporte aéreo.

3. Las tarifas mencionadas en el párrafo 2 de este artículo se acordarán, si es posible, por las Empresas de transporte aéreo interesadas de ambas Partes, previa consulta a las otras Empresas que operen en toda la ruta o parte de ella. Las Empresas llegarán a este acuerdo recurriendo, en la medida de

lo posible, al procedimiento para la elaboración de tarifas de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional.

4. Las tarifas así acordadas se someterán a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes, al menos 90 (noventa) días antes de la fecha prevista para su entrada en vigor. En casos especiales, este plazo podrá reducirse con el consentimiento de dichas Autoridades.

5. La aprobación podrá concederse expresamente. Si ninguna de las dos Autoridades Aeronáuticas han expresado su disconformidad en el plazo de treinta (30) días a partir de la fecha en que la notificación haya tenido lugar, conforme el párrafo 4 de este artículo, dichas tarifas se considerarán aprobadas. En caso de que se reduzca el plazo de notificación en la forma prevista en el párrafo 4, las Autoridades Aeronáuticas pueden acordar que el plazo para la notificación de cualquier disconformidad sea inferior a treinta (30) días.

6. Cuando no se haya podido acordar una tarifa conforme a las disposiciones del párrafo 3 del presente artículo o cuando una Autoridad Aeronáutica en los plazos mencionados en el párrafo 5 de este artículo, manifieste a la otra Autoridad Aeronáutica su disconformidad respecto a cualquier tarifa acordada conforme a las disposiciones del párrafo 3, las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes, previa consulta a las Autoridades Aeronáuticas de cualquier otro Estado cuyo consejo estimen útil, tratarán de determinar la tarifa de mutuo acuerdo.

7. Si las Autoridades Aeronáuticas no pueden llegar a un acuerdo sobre la tarifa que se les someta conforme al párrafo 4 del presente artículo, o sobre la determinación de una tarifa según el párrafo 6 de este artículo, la controversia se resolverá con arreglo a las disposiciones previstas en este Convenio para la solución de controversias (art. 16).

8. Una tarifa establecida conforme a las disposiciones del presente artículo continuará en vigor hasta el establecimiento de una nueva tarifa. Sin embargo, la validez de una tarifa no podrá prolongarse, en virtud de este párrafo, por un período superior a doce meses a contar de la fecha en que aquélla debería haber expirado.

#### ARTICULO 7

1. Las Leyes y Reglamentos de cada Parte Contratante que regulen en su territorio la entrada y salida de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional o relativas a la operación de dichas aeronaves durante su permanencia dentro de los límites de su territorio se aplicarán a las aeronaves de la Empresa designada de la otra Parte Contratante.

2. Las Leyes y Reglamentos que regulen sobre el territorio de cada Parte Contratante la entrada, permanencia y salida de pasajeros, tripulaciones, equipajes, correo y carga, así como los trámites relativos a formalidades de entrada y salida del país, a la emigración, a las aduanas y a las medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a las operaciones de la Empresa designada de la otra Parte Contratante.

3. Por razones militares o de seguridad pública cada Parte Contratante podrá restringir o prohibir los vuelos de las aeronaves de la Empresa designada de la otra Parte Contratante sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que dichas restricciones o prohibiciones se apliquen igualmente a las aeronaves de la Empresa designada de la primera Parte Contratante o a las Empresas de transporte aéreo de terceros Estados que exploren servicios aéreos internacionales regulares.

#### ARTICULO 8

1. Los certificados de navegabilidad, 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 las rutas definidas en el anexo del presente Convenio, con tal que los requisitos bajo los que tales certificados o licencias fueran expedidos o convalidados sean iguales o superiores al mínimo que pueda ser establecido en las convenciones de Aviación Civil Internacional.

2. Cada Parte Contratante se reserva, no obstante, el derecho de no reconocer la validez para el sobrevuelo de su propio territorio de los títulos de aptitud y las licencias expedidos a su propio súbdito por la otra Parte Contratante.

#### ARTICULO 9

Cada Parte Contratante se compromete a asegurar a la otra Parte Contratante la libre transferencia, al cambio oficial, de los excedentes de los ingresos respecto a los gastos, obtenidos en su territorio como resultado del transporte de pasajeros,

equipajes, correo y mercancías realizados por la Empresa de transporte aéreo designada por la otra Parte Contratante. Las transferencias entre las Partes Contratantes, cuando se hallan reguladas por un Convenio especial, se efectuarán de acuerdo con el mismo.

#### ARTICULO 10

1. Las Empresas aéreas de ambas Partes Contratantes gozarán de igualdad de oportunidades en la operación de los servicios convenidos en las rutas especificadas entre sus respectivos territorios.

2. Las Empresas aéreas designadas deberán tomar en consideración los intereses mutuos a fin de no afectar en forma indebida sus servicios respectivos en la totalidad o en parte de las mismas rutas.

3. Los servicios convenidos realizados por las Empresas aéreas designadas de las Partes Contratantes guardarán estrecha relación con la demanda de tráfico en las rutas especificadas y tendrán como objetivo primordial el mantenimiento de una capacidad adecuada, con un coeficiente de ocupación razonable, para el transporte de pasajeros, carga y correo con origen o destino en el territorio de la Parte Contratante que ha designado a la Empresa y en atención a las exigencias anticipadas del tráfico. El derecho a embarcar y desembarcar tráfico internacional en las rutas especificadas en puntos situados en territorio de terceros Estados será ejercido conforme a los principios generales referidos a la capacidad de forma que ésta sea adaptada a:

- a) La demanda del tráfico con origen o destino en el territorio de la Parte Contratante que ha designado a la Empresa.
- b) La demanda de tráfico de la región que atraviesa dicha Empresa, después de tomar en consideración los servicios establecidos por Empresas de otros Estados situados en la misma, y
- c) A la demanda de tráfico en el sector que atraviesa la línea.

#### ARTICULO 11

1. La Empresa aérea designada de cada una de las Partes Contratantes deberá comunicar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante para su aprobación, no más tarde de treinta (30) días antes de la inauguración de los servicios en las rutas especificadas de acuerdo con el artículo 2 del presente Acuerdo, el tipo de avión a utilizar, así como los horarios de operación. Esta disposición será de aplicación a los cambios que pudieran producirse.

2. Las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes facilitarán a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante los informes estadísticos que razonablemente puedan considerarse necesarios para revisar la capacidad requerida en los servicios convenidos por la Empresa aérea designada por la otra Parte Contratante. Dichos informes incluirán todos los datos que sean precisos para determinar el volumen de tráfico transportado por las mencionadas Empresas en los servicios convenidos, incluido el origen y el destino de dicho tráfico.

#### ARTICULO 12

Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán de vez en cuando, con espíritu de estrecha colaboración, a fin de asegurar la aplicación satisfactoria de las disposiciones del presente Convenio y de sus anexos.

#### ARTICULO 13

1. Si cualquiera de las Partes Contratantes estima conveniente modificar alguna de las disposiciones del presente Convenio, podrá solicitar una consulta a la otra Parte Contratante. Tal consulta, que podrá hacerse entre las Autoridades Aeronáuticas verbalmente o por correspondencia, se iniciará dentro de un plazo de sesenta (60) días a contar de la fecha de la solicitud. Todas las modificaciones así convenidas entrarán en vigor cuando hayan sido conformadas mediante Canje de Notas por vía diplomática.

2. Las modificaciones del anexo a este Convenio podrán hacerse mediante acuerdo directo entre las Autoridades Aeronáuticas competentes de las Partes Contratantes y confirmado por Canje de Notas por vía diplomática.

#### ARTICULO 14

El presente Convenio y sus anexos se enmendarán para que estén en armonía con cualquier Convenio Multilateral que sea obligatorio para las dos Partes Contratantes.

## ARTICULO 15

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, notificar a la otra Parte Contratante su decisión de denuncia al presente Convenio. Esta notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Si se hace tal notificación, el Convenio terminará doce (12) meses después de la fecha en que reciba la notificación de la otra Parte Contratante, a menos que dicha notificación se retire por acuerdo mutuo antes de la expiración de dicho plazo. Si la Parte Contratante no 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.

## ARTICULO 16

1. En caso de surgir una controversia de interpretación o aplicación del presente Convenio entre las Partes Contratantes, éstas se esforzarán, en primer lugar, para solucionarlas 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 de tres árbitros, uno nombrado por cada Parte Contratante y un tercero designado por los dos así designados. Cada una de las Partes Contratantes nombrará un árbitro dentro de un plazo de sesenta días, contados desde la fecha en que reciba cualquiera de las Partes Contratantes una nota de la otra Parte Contratante, por vía diplomática, solicitando el arbitraje de la controversia, y el tercer árbitro se nombrará dentro de un nuevo plazo de sesenta días. Si cualquiera de las Partes Contratantes no designa un árbitro dentro del plazo señalado o si el tercer árbitro no ha sido designado dentro del plazo fijado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá pedir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre un árbitro o árbitros, según el caso. En tal caso, el tercer árbitro será nacional de un tercer Estado y actuará como Presidente del Tribunal arbitral.

3. Las Partes Contratantes se comprometen a respetar toda decisión tomada de acuerdo con el párrafo 2 del presente artículo.

## ARTICULO 17

El presente Convenio y toda modificación al mismo, así como cualquier Canje de Notas que se celebre, se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

## ARTICULO 18

El presente Acuerdo entrará en vigor provisionalmente en el momento de su firma y definitivamente en el momento en que ambos Gobiernos se notifiquen por escrito el cumplimiento de sus respectivas formalidades constitucionales para su entrada en vigor definitiva.

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

Hecho en dos ejemplares, en los idiomas español e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos, en Madrid el 3 de julio de 1976.

Por el Gobierno del Reino de España:  
*Marcelino Oreja Aguirre*  
 Subsecretario de Asuntos Exteriores

Por el Gobierno de la República de Malta:  
*Joseph Attard Kingswell*  
 Embajador

## ANEXO

Al Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de España y el Gobierno de la República de Malta sobre transportes aéreos regulares entre sus respectivos territorios.

1. Las rutas especificadas a que se hace referencia en el presente Acuerdo serán las siguientes:

A) *Ruta Española*

España-Malta en ambas direcciones.

B) *Ruta Maltesa*

Malta-España en ambas direcciones.

2. La Empresa aérea designada de cada Parte Contratante no podrá hacer escalas más que en un solo punto situado en el territorio de la otra Parte Contratante en un solo servicio.

El presente Acuerdo entró en vigor provisionalmente en el momento de su firma, es decir, el 3 de julio de 1976, de conformidad con el artículo 18 del mismo.

Lo que se hace público para conocimiento general.  
 Madrid, 27 de octubre de 1976.—El Secretario general Técnico,  
 Fernando Arias-Salgado y Montalvo.

## MINISTERIO DE HACIENDA

23062

ORDEN de 3 de noviembre de 1976 por la que se regulariza las operaciones de cierre del ejercicio 1976, en relación con la contabilidad de Gastos Públicos.

Ilustrísimos señores:

La regulación de las operaciones sobre contabilidad de los Gastos Públicos de fin del presente ejercicio y las subsiguientes de liquidación del mismo concretando fechas de señalamiento de haberes, hacen necesario dictar las oportunas instrucciones en armonía con lo dispuesto en el Decreto 2903/1971, de 25 de noviembre.

En su virtud, este Ministerio de Hacienda ha tenido a bien disponer:

1. *Concesión automática de consignaciones.*

1.1. Por el importe de los créditos extraordinarios y suplementarios cuya autorización se publique en el «Boletín Oficial del Estado» durante el mes de diciembre, se entenderá concedida automáticamente consignación de igual cuantía y aplicación a las respectivas Ordenaciones para que estas Oficinas puedan expedir los correspondientes mandamientos.

2. *Señalamiento de haberes en el mes de diciembre.*

2.1. Las nóminas para el percibo de los haberes activos y paga extraordinaria del mes de diciembre se cerrará el día cinco del citado mes y se remitirán en el mismo día a la Sección de Contabilidad del Ministerio o a la Delegación de Hacienda que proceda.

2.2. Los haberes activos y la paga extraordinaria correspondiente al mes de diciembre serán satisfechos conjuntamente el día 20, fecha que se señala para el pago de estas obligaciones. Para ambas percepciones se expedirá un solo libramiento, siempre que sea con cargo a un mismo concepto presupuestario.

Los haberes pasivos ordinarios y la mensualidad extraordinaria podrán abonarse simultáneamente a partir del día 17.

3. *Tramitación y pago de mandamientos en los últimos días del mes de diciembre.*

3.1. Al objeto de facilitar las operaciones de fin de año, las Ordenaciones de Pagos civiles y militares, a partir del día 27, no remitirán mandamiento alguno a las Tesorerías de Hacienda. No obstante, las citadas Ordenaciones continuarán expidiendo los oportunos mandamientos a partir del primer día hábil del mes de enero siguiente.

3.2. Asimismo, el día 31, las Tesorerías de Hacienda no satisfarán libramientos que den lugar a pagos con cargo a la cuenta corriente del Tesoro en el Banco de España. Las citadas dependencias reanudarán el pago de los libramientos pendientes de satisfacer el primer día hábil del mes de enero de 1977.

3.3. La Dirección General del Tesoro podrá autorizar, en casos especiales, que se cursen mandamientos o se efectúen pagos en las fechas mencionadas anteriormente.

4. *Prevenciones sobre cantidades a justificar.*

4.1. Los mandamientos de pago «a justificar» expedidos con cargo a los créditos del Presupuesto de Gastos del presente ejercicio de 1976, deberán obrar en poder de las Ordenaciones de Pagos civiles y militares antes del 20 de diciembre. Durante el año 1977 no podrá expedirse esta clase de mandamientos con cargo a los créditos de 1976.