

Convenio internacional de protección fitosanitaria. Roma, 6 de diciembre de 1951. «Boletín Oficial del Estado» de 4 de junio de 1959.

San Cristóbal y Nieves.-17 de abril de 1990. Adhesión.

Convenio sobre el comercio internacional de especies amenazadas de fauna y flora silvestres. Washington, 3 de marzo de 1973. «Boletín Oficial del Estado» de 30 de julio de 1986 y 24 de noviembre de 1987.

Alemania, República Federal de.-25 de julio de 1990. Retira la reserva formulada en relación con la especie *semnornis ramphastinus* al anejo III, propuesta por Colombia.

Portugal.-3 de agosto de 1990. Retira la reserva formulada en relación con la inscripción de nuevas especies al anejo III, propuesta por India y Colombia, con excepción de las especies *vulpes*, *vulpes griffithi*, *vulpes vulpes montana*, *vulpes vulpes pusilla* y *mustela erminea*.

China.-28 de agosto de 1990. Retira la reserva relativa al elefante de África (*loxodonta africana*).

Convenio sobre la conservación de las especies migratorias de animales silvestres. Bonn, 23 de junio de 1979. «Boletín Oficial del Estado» de 29 de octubre de 1985.

Bélgica.-11 de julio de 1990. Adhesión.

L. INDUSTRIALES Y TECNICOS

L.A. INDUSTRIALES.

L.B. ENERGÍA Y NUCLEARES.

Protocolo que modifica el Convenio de 29 de julio de 1960, acerca de la responsabilidad civil en materia de energía nuclear enmendado por el Protocolo adicional de 28 de enero de 1964. París, 16 de noviembre de 1982. «Boletín Oficial del Estado» de 1 de noviembre de 1988.

Francia.-6 de julio de 1990. Ratificación.

L.C. TÉCNICOS.

Reglamento número 27, anejo al Acuerdo relativo al cumplimiento de condiciones uniformes de homologación y al reconocimiento recíproco de la homologación de equipos y piezas de vehículos de motor. Ginebra, 20 de marzo de 1958. «Boletín Oficial del Estado» de 25 de noviembre de 1974.

Luxemburgo.-29 de junio de 1990. Aplicación.

Reglamento número 43, anejo al Acuerdo de Ginebra de 20 de marzo de 1958. «Boletín Oficial del Estado» de 15 de febrero de 1984.

Portugal.-21 de junio de 1990. Aplicación.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 15 de enero de 1991.-El Secretario general técnico, Javier Jiménez-Ugarte Hernández.

1614 *CONVENIO entre España y la República Dominicana sobre Transporte Aéreo, hecho en Santo Domingo de Guzmán el 15 de marzo de 1968.*

CONVENIO ENTRE ESPAÑA Y LA REPUBLICA DOMINICANA SOBRE TRANSPORTE AEREO

Su Excelencia el Jefe del Estado Español y
Su Excelencia el Presidente de la República Dominicana,

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

Deseosos de aplicar a estos transportes los principios y las disposiciones del Convenio de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, han designado sus Plenipotenciarios, debidamente autorizados para tal efecto, quienes han convenido en lo siguiente:

ARTÍCULO 1.º

1. Cada una de las Partes Contratantes concede a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Convenio, con el fin de establecer servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas. Las Empresas de transporte aéreo designadas por cada Parte Contratante gozarán, mientras explotan 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 para fines no comerciales.

c) Hacer escalas en los puntos del territorio o de la otra Parte Contratante que se especificuen en el cuadro de rutas que figura en el anexo al presente Convenio, para tomar y dejar pasajeros, correo y carga en tráfico internacional, con exclusión del tráfico de cabotaje en dicho territorio.

2. Las rutas en las cuales las Empresas aéreas designadas estarán autorizadas a operar los servicios aéreos internacionales (en adelante denominados «servicios convenidos» y «rutas especificadas») se concretan en el cuadro de rutas.

3. Para la aplicación del presente Convenio y su anexo:

a) La palabra «territorio» se entiende tal como queda definida en el artículo 2 del Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago.

b) La expresión «autoridades aeronáuticas» significa:

- En lo que se refiere al Estado español, el Ministerio del Aire.

- En lo que se refiere a la República Dominicana, la Dirección General de Aviación Civil.

- O, en ambos casos, toda persona u Organismo que esté facultado para asumir las funciones actualmente ejercidas por ellas.

c) Por los términos «Empresa designada» o «Empresas designadas» se entenderá la Empresa o Empresas de transporte aéreo que una de las Partes haya designado para explotar los servicios convenidos, descritos en el anexo de este Convenio.

d) Los términos «servicio aéreo», «servicio aéreo internacional», «Empresa de transporte aéreo» y «escala no comercial» tendrán el sentido que se les asigna respectivamente en el artículo 96 del Convenio de Aviación Civil Internacional (Chicago, 7 de diciembre de 1944).

ARTÍCULO 2.º

Autorizaciones necesarias

1. Cada una de las Partes Contratantes tendrá derecho a designar, comunicándose 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 4.º y 5.º del presente artículo, conceder sin demora a la Empresa o Empresas de transporte aéreo designadas las autorizaciones necesarias.

3. Cada una de las Partes Contratantes tendrá el derecho de anular la designación que haya hecho de una Empresa aérea, así como sustituirla por otra Empresa distinta mediante notificación por escrito a la otra Parte.

4. Las autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes podrán exigir que toda Empresa de transporte aéreo designada por la otra Parte Contratante demuestre, de conformidad con las disposiciones del citado Convenio de Chicago, 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.

5. Cada una de las Partes Contratantes tendrá el derecho de rehusar las autorizaciones mencionadas en el párrafo segundo de este artículo cuando no esté convencida de que una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de esta Empresa se halle en manos de la Parte Contratante que ha designado a la Empresa o de sus nacionales.

6. 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 de conformidad con las disposiciones del artículo 11 del presente Convenio.

ARTÍCULO 3.º

Anulación y suspensión

1. Cada una de las Partes Contratantes se reserva el derecho de revocar una autorización 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.º del presente Convenio.

a) Cuando no esté convencida de que una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de esa Empresa se halla en manos de la Parte Contratante que ha designado a la Empresa, ni de sus nacionales, o

b) Cuando esta Empresa no cumpla las Leyes o Reglamentos de la Parte Contratante que concede estos derechos, o

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

2. A menos que la revocación o suspensión inmediata sean esenciales para impedir nuevas infracciones de las Leyes o Reglamentos,

tal derecho se ejercerá solamente después de consultar a la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 4.º

Trato de favor

Sobre la base de trato de nación más favorecida, ambas Partes están dispuestas a emplear todos los esfuerzos razonables para evitar la imposición de restricciones o limitaciones que puedan ser desventajosas para las Empresas de transporte aéreo de la otra Parte por establecer una competencia dañina o por otro motivo.

ARTÍCULO 5.º

Disposiciones aplicables

1. Las Leyes y Reglamentos de una Parte Contratante que rigen en su territorio la entrada y salida de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional o los vuelos de estas aeronaves sobre dicho territorio se aplicarán a la Empresa o Empresas designadas de la otra Parte Contratante.

2. Las Leyes y Reglamentos de una Parte Contratante que rigen en su territorio la entrada, permanencia y salida de pasajeros, equipajes, correo o carga, así como las concernientes a los trámites, migración, pasaportes, aduana y cuarentena se aplicarán a los pasajeros, equipajes correo o carga transportados por las aeronaves de la Empresa o Empresas designadas de la otra Parte Contratante mientras aquéllos se encuentren en dicho territorio.

ARTÍCULO 6.º

Por razones militares o de seguridad pública cada Parte Contratante podrá restringir o prohibir los vuelos de las aeronaves de la Empresa o Empresas designadas 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 o Empresas designadas de la primera Parte Contratante o a las Empresas de transporte aéreo de terceros Estados que exploten servicios aéreos internacionales regulares. Las zonas prohibidas deberán tener una superficie razonable, a fin de no obstruir sin necesidad la navegación aérea y los límites de estas zonas deberán ser comunicados a la mayor brevedad posible a la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 7.º

Aduanas y exenciones

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las Empresas de transporte aéreo designadas por cualesquiera de las Partes Contratantes y su equipo habitual, combustible, lubricantes, así como las provisiones a bordo (incluso alimentos, bebidas y tabaco) de tales aeronaves, estarán exentas de todos los derechos de aduanas, de inspección u otros derechos o impuestos, con excepción de tasas y de pagos por servicios prestados, al entrar en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que este equipo y provisiones permanezcan a bordo de la aeronave hasta la continuación del vuelo.

2. Estarán igualmente exentos de estos mismos derechos o impuestos, con excepción de tasas y de pagos por servicios prestados:

a) Las provisiones de a bordo embarcadas en el territorio de cualesquiera 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 las Empresas de transporte aéreo designadas por la otra Parte Contratante, y,

c) El combustible y lubricante destinados al abastecimiento de las aeronaves explotadas por las Empresas de transporte aéreo designadas por la otra Parte Contratante y dedicadas 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 por las respectivas autoridades aeronáuticas de cualesquiera de las dos Partes Contratantes 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 otros artículos y provisiones que se encuentren a bordo de las aeronaves de una Parte Contratante, no podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte Contratante sin aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, podrán mantenerse bajo vigilancia de dichas autoridades hasta que sean reembarcados o se disponga de ellos de otra forma debidamente autorizada.

4. Los pasajeros en tránsito a través del territorio de una cualquiera de las Partes Contratantes estarán, a lo sumo, sujetos a un simple control y gozarán de toda clase de facilidades. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos o impuestos de aduanas y de otros similares.

ARTÍCULO 8.º

Transferencia de excedentes

Cada Parte Contratante se compromete a otorgar a la otra Parte Contratante transferencias, al tipo de cambio oficial, del excedente de recibos de gastos realizados en su territorio, con respecto al transporte de pasajeros, equipaje, correo y carga por línea aérea designada de la otra Parte Contratante, las cuales deberán ser autorizadas por las autoridades bancarias correspondientes. Siempre que el sistema de pagos entre las Partes Contratantes esté gobernado por un convenio especial, este convenio especial se aplicará.

ARTÍCULO 9.º

Certificados y licencias

1. Los certificados de aero-navegabilidad, los títulos de aptitud y las licencias expedidas o convalidadas por una de las Partes Contratantes serán reconocidos por la otra Parte Contratante para la explotación de las Rutas definidas en el anexo. Cada Parte Contratante se reserva, no obstante, el derecho de reconocer la validez para el sobrevuelo de su propio territorio de los títulos de aptitud y de las licencias expedidas a sus propios ciudadanos por otro Estado.

2. Ambas partes facilitarán el intercambio o alquiler de aeronaves con o sin tripulación entre Empresas de las dos Partes Contratantes.

ARTÍCULO 10

Capacidad de transporte aéreo

Las Partes Contratantes se reservan la facultad de determinar por intermedio de sus Autoridades Aeronáuticas la capacidad de transporte aéreo a ofrecer por las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes, tomando en consideración para esto los requisitos del tráfico aéreo en las rutas a ser operadas. Las Partes Contratantes tendrán la obligación de velar por los intereses recíprocos de sus respectivas líneas aéreas designadas.

ARTÍCULO 11

Tarifas de transporte

1. Las tarifas a ser cobradas por las líneas aéreas designadas de cualquier Parte Contratante, entre puntos en el territorio del Estado Español y puntos en el territorio de la República Dominicana a que hace referencia en el anexo del presente Convenio estarán sujetas a la aprobación de las Partes Contratantes dentro de sus respectivos poderes y obligaciones y serán establecidas por las Partes Contratantes a niveles razonables, tomando en consideración las propuestas de las líneas aéreas designadas y todos los factores relevantes, como son:

- El costo de operación;
- Clase de equipo utilizado en la explotación de la ruta;
- Características del servicio, y
- Beneficios razonables.

2. Las tarifas de este modo convenidas, serán aprobadas por las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes cuando menos, noventa días antes de la fecha propuesta de su introducción; en casos especiales este límite de tiempo podrá reducirse de común acuerdo entre dichas autoridades.

3. Si las autoridades aeronáuticas no pueden convenir en la determinación y aprobación de las tarifas sometidas a ellas, la disputa será resuelta de acuerdo con las provisiones del artículo 16 del presente Convenio.

4. Las tarifas establecidas de acuerdo con las provisiones de este artículo permanecerán en vigencia hasta que nuevas tarifas hayan sido establecidas de conformidad con las disposiciones de este artículo.

ARTÍCULO 12

Estadísticas

Las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes deberán facilitar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra, si les fuesen solicitados, los informes estadísticos que razonablemente puedan considerarse necesarios para revisar la capacidad requerida en los servicios convenidos por las Empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante. Dichos informes incluirán todos los datos que sean

precisos para determinar el volumen del tráfico transportado por las mencionadas Empresas en los servicios convenidos.

ARTÍCULO 13

Consultas

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 su anexo.

ARTÍCULO 14

Modificación del Convenio

1. Si cualesquiera 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 días a contar de la fecha de recibo de la solicitud. Todas las modificaciones así convenidas entrarán en vigor cuando hayan sido confirmadas mediante Canje de Notas por vía diplomática, previo el cumplimiento de los requisitos constitucionales de los respectivos países.

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.

ARTÍCULO 15

Modificaciones por Tratados Multilaterales

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

ARTÍCULO 16

Solución de controversias

1. En caso de surgir controversia en la interpretación o aplicación del presente Convenio entre las Partes Contratantes, éstas tratarán, en primer lugar, de solucionarla mediante negociaciones directas.

2. Si las Partes Contratantes no llegan a una solución mediante negociaciones, la controversia podrá ser sometida, de común acuerdo, a la decisión de cualquier persona u Organismo, o, en el caso de que lo solicite una de las Partes Contratantes, a la decisión de un Tribunal compuesto por tres Arbitros, uno nombrado por cada una de las Partes Contratantes y un tercero designado por los dos primeramente nombrados. Cada una de las Partes Contratantes nombrará un árbitro dentro de un plazo de sesenta días contados desde la fecha en que reciba cualesquiera de las Partes Contratantes un preaviso de la otra Parte Contratante, por vía diplomática, solicitando el arbitraje de la controversia; y el tercer Arbitro se nombrará dentro de un nuevo plazo de sesenta días. Si cualesquiera de las Partes Contratantes no designa un Arbitro dentro del plazo señalado o si el tercer Arbitro no ha sido designado dentro del plazo fijado, cualesquiera de las Partes Contratantes podrá pedir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre un Arbitro o Arbitros, según el caso. En tal caso, el tercer Arbitro será nacional de un tercer Estado y actuará como Presidente del Tribunal Arbitral.

3. Las Partes Contratantes se obligarán a cumplir toda decisión tomada de acuerdo con el párrafo 2 presente artículo.

ARTÍCULO 17

Denuncia

Cualesquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, notificar a la otra Parte Contratante su decisión de denunciar el presente Convenio. Esta notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Si se hace tal notificación, el Convenio terminará doce 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 Parte Contratante no acusare recibo de dicha notificación, ésta se considerará recibida catorce días después de que la Organización de Aviación Civil Internacional haya recibido la notificación.

ARTÍCULO 18

Registro

El presente Convenio y toda modificación al mismo, así como cualquier Canje de Notas que se celebre, según lo previsto en el

artículo 14, se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.).

ARTÍCULO 19

Disposición final

El presente Convenio entrará en vigor a partir de la fecha en la cual las dos Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente el cumplimiento de las formalidades constitucionales de sus respectivos países.

Hecho en Santo Domingo de Guzmán, por duplicado, el 15 de marzo de 1968.

Por el Gobierno de España,
Gabriel Martínez de Mata

Por el Gobierno
de la República Dominicana,
Fernando A. Amiana Tío

ANEXO AL CONVENIO

Cuadros de rutas

I. Rutas Dominicanas:

Santo Domingo, punto intermedios-Madrid y puntos más allá y viceversa.

II. Rutas españolas:

Madrid, puntos intermedios-Santo Domingo y puntos más allá y viceversa.

Normas de capacidad

1. Los puntos intermedios y más allá de cada una de las rutas y los eventuales derechos de tráfico en escalas de terceros países, conocidos como derechos de 5.^a libertad, serán en cada caso objeto de acuerdo entre las respectivas autoridades aeronáuticas.

2. Deberá existir justa e igual oportunidad para las Empresas designadas por las Partes Contratantes para realizar los servicios convenidos en las Rutas especificadas entre los territorios respectivos.

3. Cada Parte Contratante tomará en consideración en los recorridos comunes, los intereses de la otra parte, a fin de no afectar en forma indebida sus servicios respectivos.

4. Para el transporte de pasajeros, carga y correo, que se realicen con puntos de una Ruta especificada situados en el territorio de otros Estados distintos del que designa a la Empresa aérea, se tendrá en cuenta el principio general de que la capacidad ofrecida deberá estar en estrecha relación con:

- La demanda del tráfico entre el país de origen y los países de destino.
- Las exigencias de una explotación económica de las líneas de que se trate.
- La demanda de tráfico existente en las regiones que atraviesa, teniendo en cuenta las líneas locales y regionales.

El presente Convenio entró en vigor el 23 de julio de 1990, fecha de la última de las notificaciones cruzadas entre las partes comunicándose mutuamente el cumplimiento de sus respectivas formalidades constitucionales, según se establece en su artículo 19.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 28 de noviembre de 1990.-El Secretario general técnico, Javier Jiménez-Ugarte.

1615 *CONVENIO sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, hecho en Londres el 20 de octubre de 1972. Enmienda aprobada el 19 de octubre de 1989.*

La Asamblea de la Organización Marítima Internacional, por Resolución A.678(16) de 19 de octubre de 1989, aprobó la siguiente Enmienda al Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, hecho en Londres el 20 de octubre de 1972, y publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 9 de julio de 1977, 17 de enero de 1978, 11 de mayo y 27 de agosto de 1981, 23 de junio de 1983 y 24 de junio de 1989.

Enmienda al Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972

REGLA 10.-DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DEL TRÁFICO

Sustitúyase el texto actual del párrafo d) por el siguiente: