

I. Disposiciones generales

CORTES GENERALES

11849 *RESOLUCION de 19 de mayo de 1994, del Congreso de los Diputados, por la que se ordena la publicación del acuerdo de convalidación del Real Decreto-ley 5/1994, de 29 de abril, por el que se regula la obligación de comunicación de determinados datos a requerimiento de las Comisiones Parlamentarias de Investigación.*

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 86.2 de la Constitución, el Congreso de los Diputados, en su sesión del día de hoy, acordó convalidar el Real Decreto-ley 5/1994, de 29 de abril, por el que se regula la obligación de comunicación de determinados datos a requerimiento de las Comisiones Parlamentarias de Investigación, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 103, de 30 de abril de 1994.

Se ordena la publicación para general conocimiento.

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de mayo de 1994.—El Presidente del Congreso de los Diputados.

PONS IRAZAZABAL

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

11850 *CONVENIO de Cooperación Espacial entre el Reino de España y los Estados Unidos de América, hecho en Madrid el 11 de julio de 1991.*

CONVENIO DE COOPERACION ESPACIAL ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

El Reino de España y los Estados Unidos de América, deseosos de incrementar la cooperación en el ámbito espacial que han venido desarrollando desde hace largo tiempo y teniendo en cuenta las ventajas científicas que, para la exploración y utilización del espacio exterior para fines pacíficos, suponen los vehículos espaciales tripulados que responden a la denominación genérica de «transbordador espacial», convienen lo siguiente:

Artículo 1.

1. En caso de emergencia, los vehículos espaciales tripulados de los Estados Unidos de América podrán, con sujeción a las normas de este Convenio, sobrevolar,

entrar y salir del espacio aéreo español y utilizar las pistas de vuelo y arrastre, así como las instalaciones que se autoricen de conformidad con el artículo 3.1 de este Convenio, de las bases de Morón de la Frontera, Rota y Zaragoza.

2. En el caso de una emergencia más importante que impida al transbordador alcanzar alguna de esas bases, éste podrá aterrizar en el aeropuerto de Las Palmas de Gran Canaria (base aérea de Gando), islas Canarias.

Artículo 2.

Para hacer uso de la referida autorización, las autoridades de los Estados Unidos de América presentarán al Comité Permanente Hispano-Norteamericano la correspondiente solicitud para cada vuelo, con una antelación mínima de noventa días a la fecha prevista para el lanzamiento.

Artículo 3.

1. La solicitud presentada por los Estados Unidos deberá especificar:

a) La misión o misiones de cada vuelo, descritas sucintamente, especificando si tienen carácter de apoyo operativo o de investigación.

b) El calendario previsto para el inicio y fin del vuelo.

c) El aeropuerto, la base o bases españolas e instalaciones cuyo uso se pretende.

d) Las medidas específicas que debieran adoptarse en España antes, durante y después del vuelo, con indicación de las fechas previstas.

e) Los horarios de aquellas órbitas en las cuales pudiera ser utilizada la base o bases en cuestión.

f) Los procedimientos específicos para la manipulación de cualquier material peligroso, si lo hubiera, y su naturaleza.

2. Con independencia de las misiones concretas del transbordador espacial, el Gobierno de los Estados Unidos de América podrá realizar, previa autorización del Gobierno de España, los trabajos preparatorios que se precisen en apoyo de los objetivos descritos en el artículo 1 de este Convenio, en cualquiera de las bases que en el mismo se especifican.

Artículo 4.

Las autoridades españolas comunicarán su decisión sesenta días antes de la fecha prevista de lanzamiento del vehículo espacial tripulado.

Artículo 5.

1. El Gobierno español reafirma su política, en relación con el armamento y material nuclear, contenida en el Canje de Notas de 1 de diciembre de 1988, anejo al Convenio entre España y los Estados Unidos de América sobre Cooperación para la Defensa, firmado en Madrid el 1 de diciembre de 1988.

2. El Gobierno de los Estados Unidos de América confirma al Gobierno de España su reiterado compromiso de no colocar en órbita alrededor de la Tierra ningún objeto que lleve a bordo armamento nuclear o cualquier tipo de armamento destinado a la destrucción masiva, de no instalar tales armamentos en los cuerpos celestes y de no estacionar tales armamentos en el espacio exterior de cualquier otro modo.

Artículo 6.

Las autorizaciones que puedan concederse en virtud del artículo 3 no implicarán en ningún caso costo para el Gobierno español ni la adopción de compromisos que puedan afectar a intereses privados.

Artículo 7.

1. El personal cuya entrada en España se autorice por las autoridades españolas para los fines contemplados en este Convenio será empleado del Gobierno norteamericano y de sus contratistas y no excederá de 400 personas, todas ellas ciudadanos norteamericanos o españoles. Su permanencia en España a estos efectos no excederá de noventa días. La relación nominal de este personal será facilitada con antelación suficiente a las autoridades españolas a través del Comité Permanente Hispano-Norteamericano.

2. El personal del Gobierno de los Estados Unidos de América y sus contratistas implicados en la operación estarán autorizados para entrar y salir de España con la sola presentación del pasaporte sin visado y la identificación apropiada.

3. Salvo casos excepcionales, que deben ser previamente autorizados por conducto del Ministerio de Asuntos Exteriores, no se permitirá que nacionales de terceros países formen parte del personal al que se refiere este artículo.

Artículo 8.

1. Tanto en caso de aterrizaje de emergencia como de accidente en alguna de las bases mencionadas en el artículo 1 de este Convenio, corresponderá al Mando de la base adoptar las medidas pertinentes para la custodia exterior del vehículo espacial y su carga, admitiendo la colaboración de las Fuerzas de los Estados Unidos a estos efectos. En el supuesto de que, una vez efectuado el aterrizaje de emergencia, el vehículo espacial y su carga se introduzcan en una instalación de apoyo autorizada de conformidad con el artículo 3.1 de este Convenio, la custodia de aquéllos correrá a cargo de las Fuerzas de los Estados Unidos de América.

2. En el caso de que el aterrizaje de emergencia o accidente se produzca en el aeropuerto de Las Palmas (base aérea de Gando), las autoridades españolas deberán adoptar las medidas pertinentes para la custodia exterior del vehículo espacial y su carga. A este fin, las Fuerzas Armadas españolas o los Cuerpos de Seguridad del Estado españoles serán los encargados de la citada seguridad exterior, admitiendo la colaboración del personal civil de los Estados Unidos de América a estos efectos.

3. Si el aterrizaje de emergencia o accidente se produjera fuera de las bases previstas en este artículo, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado españoles serán los encargados de la custodia del vehículo espacial y de la seguridad de la zona, admitiendo la cooperación del personal norteamericano en la protección del vehículo.

Si el personal de los Estados Unidos fuera el primero en llegar al área donde se encuentra el vehículo espacial, podrá adoptar medidas provisionales de custodia exterior del mismo.

Artículo 9.

Las autoridades españolas, de acuerdo con la ley española, facilitarán la entrada y salida de equipos y materiales que deban ser utilizados en las actividades de cooperación objeto de este Convenio, así como los efectos destinados al uso del personal relacionado con los objetivos de este Convenio, que se traslade a España.

Artículo 10.

1. El Gobierno de los Estados Unidos de América asumirá la responsabilidad de indemnizar todos los daños causados en territorio español por el aterrizaje de emergencia de un vehículo espacial de acuerdo con el Convenio sobre la Responsabilidad Internacional por Daños Causados por Objetos Lanzados al Espacio de 29 de marzo de 1972.

2. En el caso de otros daños a personas o bienes causados por actividades norteamericanas relacionadas con un aterrizaje de emergencia o un posible aterrizaje de emergencia del vehículo espacial, el Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de España convienen que las Partes adoptarán las medidas necesarias para hacer frente a las reclamaciones por daños, en conformidad con el siguiente procedimiento:

a) El Gobierno de España trasladará al Gobierno de los Estados Unidos la reclamación por daños;

b) Si el Gobierno de los Estados Unidos no estuviera de acuerdo con la reclamación entregada por el Gobierno de España, las Partes intentarán llegar a una solución mutuamente satisfactoria por vía diplomática.

c) Si las Partes no llegaran a una resolución mutuamente satisfactoria en el plazo de un año a partir de la presentación de la reclamación, las Partes deberán elevar la reclamación a una Comisión Conjunta, que funcionará de acuerdo con los artículos XV a XX de la Convención sobre la Responsabilidad Internacional por Daños Causados por Objetos Lanzados al Espacio de 29 de marzo de 1972, así como con cualesquiera otras normas convenidas por las Partes.

Artículo 11.

Los Gobiernos de España y los Estados Unidos de América toman nota de la existencia de áreas promotoras para realizar esfuerzos conjuntos que refuercen su cooperación en ciencia y tecnología aeroespacial. Acuerdan tomar en consideración y aportar sus mejores esfuerzos para apoyar acuerdos entre el Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI) o el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA), por parte española, y la Administración Nacional de Aeronáutica y el Espacio (NASA), por parte norteamericana. Estos Acuerdos se negociarán conforme surja la necesidad de los mismos y se referirán a proyectos de interés en las áreas antes mencionadas, incluyendo las que pudieran requerir los servicios del vehículo espacial.

Artículo 12.

1. Los Gobiernos tratarán de resolver de mutuo acuerdo cualquier dificultad o duda sobre la interpretación o aplicación de las disposiciones contenidas en este Convenio.

2. Este Convenio tendrá una vigencia de ocho años contados a partir del momento en que las Partes se notifiquen por escrito el cumplimiento de sus respectivos

requisitos constitucionales. Su vigencia quedará prorrogada automáticamente por períodos de un año, siempre y cuando ninguna de las Partes notifique por escrito a la otra su voluntad contraria al menos seis meses antes del final del período inicial de ocho años o de cualquiera de las sucesivas prórrogas de un año.

Hecho en Madrid, el día 11 de julio de 1991, en duplicado en español e inglés, siendo igualmente auténticos ambos textos.

Por el Reino de España,
Francisco Fernández Ordóñez,
Ministro de Asuntos
Exteriores

Por los Estados
Unidos de América,
Joseph Zappala,
Embajador

El presente Convenio entró en vigor el 9 de mayo de 1994, fecha de la última comunicación cruzada entre las Partes notificando el cumplimiento de los respectivos requisitos constitucionales, según se establece en su artículo 12.2.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 17 de mayo de 1994.—El Secretario general técnico, Antonio Bellver Manrique.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

11851 *ORDEN de 13 de mayo de 1994 por la que se fijan las tarifas de los precios públicos que han de regir en los aeropuertos españoles.*

La Orden de 16 de julio de 1992 por la que se fijan las tarifas de los precios públicos que han de regir en los aeropuertos españoles, nació fundamentalmente de la necesidad de ajustar la regulación de los precios públicos al cambio jurídico experimentado por el órgano gestor que ha de percibirlos, derivado de la extinción del organismo autónomo Aeropuertos Nacionales y la creación del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

La Orden mencionada ha sufrido desde su publicación dos modificaciones parciales, motivadas por la necesidad de dar cumplimiento al Acta Unica Europea, en la que se determina la obligatoriedad de adopción de las medidas necesarias para establecer progresivamente el mercado interior, que ha de traducirse en un espacio sin fronteras.

El proceso de armonización se inicia con la Orden de 18 de diciembre de 1992, que modifica la tarifa por utilización de infraestructuras y facilidades aeroportuarias complementarias en los aeropuertos españoles establecida en la Orden de 16 de julio de 1992. En esta Orden se fija el punto de referencia hacia el que ha de converger paulatinamente la tarifa de pasajeros nacionales, hasta su igualación con las tarifas para pasajeros intracomunitarios.

Por último, mediante la Orden de 18 de enero de 1993 se modifica la definición de pasajero a efectos de la aplicación y abono de la tarifa mencionada en el párrafo anterior, ya que la definición dada hasta ese momento afectaba a determinados usuarios del transporte aéreo de difícil catalogación como viajeros.

La nueva regulación de los precios públicos que ahora se establece supone un nuevo avance en el proceso de armonización por etapas de la tarifa de utilización

de infraestructuras y facilidades aeroportuarias complementarias, al reducirse la diferencia existente entre la tarifa de pasajeros con destino a un aeropuerto en territorio español y la tarifa para pasajeros con destino ya hoy a un país miembro del Espacio Económico Europeo. De esta forma, esta tarifa se adapta a los objetivos de convergencia del Tratado de Maastricht.

Los precios que inciden en el coste de las compañías aéreas, en atención a la crisis que afecta al sector, se incrementan solamente en un 3 por 100, quedando por debajo del IPC general. El resto de los precios públicos se actualizan aplicando o bien el IPC, o bien ajustando los precios al mercado cuando se trata de actividades que se ofrecen en régimen de libre competencia.

En su virtud, a propuesta del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, dispongo:

Primero.—Con efectos del día primero del mes siguiente al de la publicación de esta Orden en el «Boletín Oficial del Estado» entrarán en vigor los precios públicos que se detallan en el anexo I, gestionados por el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

Segundo.—Para la interpretación de los términos a que se refieren las tarifas comprendidas en esta Orden, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Carga de pago: Carga de pasajeros, equipaje, mercancías y correo, transportada en la aeronave.

Desembarque: Acto de salir de una aeronave después del aterrizaje, exceptuados los tripulantes o pasajeros que continúen el viaje durante la siguiente etapa del mismo vuelo directo.

Embarque: Acto de subir a bordo de una aeronave con objeto de comenzar un vuelo, exceptuados aquellos tripulantes o pasajeros que hayan embarcado en una de las etapas anteriores del mismo vuelo directo.

Escala comercial: Parada cuya finalidad consiste en el embarque o desembarque de carga de pago.

Escala técnica: Escala o aterrizaje para fines ajenos al embarque o desembarque de carga de pago.

Tiempo entre calzos: Tiempo de permanencia de una aeronave, contado desde el momento en que la misma se detiene en el punto de estacionamiento hasta que se pone en movimiento.

Vuelo directo: Cierta operación de las aeronaves que el explotador identifica en su totalidad designándola con el mismo símbolo desde el punto de origen, vía cualesquiera puntos intermedios, hasta el punto de destino.

Tercero.—A efectos de la aplicación de los precios públicos recogidos en esta Orden, la clasificación de los aeropuertos españoles será la que figura en el anexo II.

Cuarto.—El ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea podrá dejar de prestar cualquiera de los servicios a que se refiere esta Orden a quienes sean deudores del mismo por cualquier concepto, salvo que, de acuerdo con el artículo 27 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos, se efectúe el pago anticipado o el depósito previo del importe del servicio.

Quinto.—La autoridad aeroportuaria podrá exigir la presentación de cualquier documento acreditativo, al objeto de la comprobación o liquidación de las tarifas establecidas en esta Orden.

Sexto.—Sobre la cuantía de las diferentes tarifas se girará el importe de los impuestos indirectos que graven la prestación de los servicios objeto de aquéllas, en los términos establecidos en la legislación fiscal vigente.

Séptimo.—Los precios públicos consignados en la Orden de 16 de julio de 1992, no regulados en la presente, adquieren la condición de precios privados y se regirán por los siguientes criterios:

a) A las actividades sujetas a tarifas se les seguirán aplicando las mismas cuantías establecidas en la Orden