

**ANEXO 6**

Anexo 6, nota explicativa 0.8.3.

Añadir al texto actual el siguiente:

«En el caso de transporte de alcohol y de tabaco, sobre el que se dan precisiones a continuación, se recomienda a las autoridades aduaneras que eleven la cuantía máxima que pueda reclamarse a las asociaciones garantes a una suma igual a 200.000 dólares de los Estados Unidos:

1. Alcohol etílico no desnaturalizado de 80 por 100 o más de graduación alcohólica (código SH: 22.07.10).
2. Alcohol etílico no desnaturalizado de 80 por 100 vol de graduación alcohólica en volumen; aguardientes, licores y otras bebidas espirituosas; preparaciones alcohólicas compuestas de tipos utilizados para la fabricación de bebidas (código SH: 22.08).
3. Cigarros puros (incluidos los cortados por el extremo) y cigarros que contengan tabaco (código SH: 24.02.10).
4. Cigarrillos que contengan tabaco (código SH: 24.02.20).
5. Tabaco para fumar, aun cuando contenga sucedáneos de tabaco en cualquier proporción (código SH: 24.03.10).»

**ANEXO 7**

Nuevo párrafo 3 del artículo 2 de la primera parte del anexo 7.

Añadir a continuación del párrafo 2 actual el siguiente párrafo:

«3. Se autorizarán las troneras en las carrocerías desmontables según la definición del anexo 6, nota explicativa 0.1 e) del Convenio, con la condición de que estén hechas de materiales suficientemente resistentes y que no puedan ser desmontadas y montadas de nuevo desde el exterior sin dejar señales visibles. Sin embargo, podrá admitirse el cristal, pero si se utiliza un cristal que no sea el de seguridad, las troneras estarán dotadas de reja metálica fija que no puede ser desmontada desde el exterior; la dimensión de las rejillas no excederá de 10 milímetros. No se autorizarán las troneras en los contenedores del tipo que se define en el artículo 1, e), del Convenio, salvo en las carrocerías desmontables del tipo definido en la nota explicativa 0.1 e) del anexo 6 del Convenio.»

**ENMIENDAS AL CONVENIO TIR DE 1975, AL****ANEXO 2****ANEXO 6****ANEXO 7**

Anexo 2, artículo 3, párrafo 9.

Sustituir «párrafo 11, c)», por «párrafo 11, a), iii)».

Anexo 6, nota explicativa 2.3.11, a)-3.

Sustituir «párrafo 11» por «párrafo 11, a)».

Anexo 6, croquis número 3.

Sustituir «párrafo 11» por «párrafo 11, a)».

Anexo 7, primera parte, artículo 4, párrafo 9.

Sustituir «párrafo 11, c)», por «párrafo 11, a), iii)».

Las presentes enmiendas entraron en vigor el 1 de octubre de 1994.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 14 de marzo de 1995.—El Secretario general técnico, Antonio Belver Manrique.

**8872** *APLICACION provisional del Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Reino de España y la República de Ghana y anexo, firmado en Accra el 30 de diciembre de 1994.*

**ACUERDO DE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y LA REPUBLICA DE GHANA****PREAMBULO**

El Reino de España y la República de Ghana (en lo sucesivo denominados las Partes Contratantes),

Partes en el Convenio de la Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944,

Deseosos de favorecer el desarrollo del transporte aéreo entre España y Ghana y de proseguir en la medida más amplia posible la cooperación internacional en este terreno,

Han convenido en lo siguiente:

**Artículo 1. Definiciones.**

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, y que 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 de cada Parte Contratante, el Ministro encargado de la aviación civil o cualquier persona u órgano autorizado según sus leyes para desempeñar alguna función particular a que se refiera el presente Acuerdo;

c) Por «empresa aérea designada» se entenderá la empresa de transporte aéreo que cada Parte Contratante haya designado para explotar los servicios convenidos según se especifique en el Anexo al presente Acuerdo y de conformidad con el artículo 3 de este último;

d) Las expresiones «territorio», «servicio aéreo internacional» y «escala para fines no comerciales» tendrán los significados que se expresan en los artículos 2 y 96 del Convenio;

e) Por el «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 regulares que puedan explotarse de conformidad con lo dispuesto en el presente Acuerdo en las rutas especificadas;

h) Por «tarifa» se entenderán los precios que deban pagarse por el transporte de pasajeros, equipajes y carga y las condiciones en que se aplicarán dichos precios, incluidos los precios y condiciones de agencia y de otros servicios auxiliares, pero excluida la remuneración o las condiciones para el transporte de correo;

i) Por «tráfico» se entenderá el transporte de pasajeros, carga y correo.

**Artículo 2. Aplicabilidad del Convenio de Chicago.**

Las disposiciones del presente Acuerdo estarán sujetas a las disposiciones del Convenio en la medida en que éstas sean aplicables a los servicios aéreos internacionales.

### Artículo 3. *Derechos operativos.*

Cada Parte Contratante concederá a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Acuerdo al efecto de establecer servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el Anexo al mismo.

La empresa aérea designada por cada Parte Contratante gozará, mientras se explote 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, 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 la empresa aérea designada por una Parte Contratante el privilegio de embarcar en el territorio de la otra Parte Contratante pasajeros, carga y correo transportados a título oneroso y destinado a otro punto del territorio de la otra Parte Contratante.

### Artículo 4. *Designación de empresas aéreas.*

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar, comunicándolo por escrito a la otra Parte Contratante, una empresa aérea para explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas.

2. Al recibir dicha designación la otra Parte Contratante, con arreglo a las disposiciones de los apartados 3 y 4 del presente artículo, deberá conceder sin demora a la empresa aérea designada las correspondientes autorizaciones de explotación.

3. Las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes podrán exigir que la empresa aérea designada por otra Parte Contratante acredite que está en condiciones de cumplir las obligaciones impuestas en las leyes y reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios aéreos internacionales por dichas Autoridades.

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 una empresa aérea designada, de los derechos expresados en el artículo 3 del presente Acuerdo, en cualquier caso en que dicha Parte Contratante no esté convencida de que una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de esa 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 ese modo podrá comenzar en cualquier momento a explotar los servicios convenidos, siempre que se halle vigente para dichos servicios una tarifa establecida de conformidad con las disposiciones del artículo 7 del presente Acuerdo.

### Artículo 5. *Suspensión o revocación de la autorización de explotación.*

1) Cada Parte Contratante tendrá derecho a revocar una autorización de explotación o a suspender el ejercicio por una empresa aérea designada por la otra Parte Contratante de los derechos concedidos en virtud del

presente Acuerdo, o a imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de dichos derechos:

a) Cuando no esté convencida de que una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de dicha empresa aérea se hallen en manos de la Parte Contratante que la designe o de sus nacionales; o

b) Cuando esta empresa aérea no cumpla las leyes o reglamentos vigentes en el territorio de la Parte Contratante que otorga esos derechos; o

c) Cuando la empresa aérea deje por cualquier otro motivo de explotar los servicios convenidos de conformidad con las condiciones establecidas en el presente Acuerdo.

2) A menos que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones previstas en el apartado 1) del presente artículo sean esenciales para impedir nuevas infracciones de las leyes y reglamentos o de las disposiciones del presente Acuerdo, dicho derecho se ejercerá únicamente previa consulta con las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

### Artículo 6. *Exenciones de derechos aduaneros, tasas de inspección y de otros gravámenes similares.*

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por la empresa aérea designada por cada una de las Partes Contratantes, así como su equipo habitual, suministros de combustibles y lubricantes, y provisiones (incluidos alimentos, bebidas y tabaco) que se encuentren a bordo de dicha aeronave estarán exentos, con carácter de reciprocidad, de todos los derechos aduaneros, tasas de inspección y otros derechos o exacciones exigibles a la entrada en el 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 por el servicio prestado:

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 aéreos internacionales de la otra Parte Contratante;

b) Las piezas de recambio, incluidos motores, 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 la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante, y

c) El combustible y lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales por la empresa aérea designada por la otra Parte Contratante, aun cuando estas provisiones vayan a consumirse durante la parte del vuelo efectuada sobre el territorio de la Parte Contratante en que se hayan embarcado.

Podrá exigirse que los artículos mencionados en las anteriores letras a), b) y c) estén sometidos a vigilancia o control aduaneros por parte de las Autoridades competentes.

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 autorización de las Autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, podrán quedar bajo la supervisión de dichas Autoridades hasta el momento en que sean reexportados o hayan recibido otro destino de conformidad con la reglamentación aduanera.

4. Estarán asimismo exentos de derechos aduaneros, los materiales publicitarios y comerciales que vayan a utilizarse en relación con la explotación de los servicios convenidos por la empresa designada de la otra Parte Contratante.

5. Los pasajeros en tránsito por el territorio de cualquiera de las Parte Contratante sólo estarán sujetos a un control muy simplificado. El equipaje y la carga en tránsito estarán exentos de derechos de aduana y demás impuestos similares.

#### Artículo 7. Tarifas.

1. Las tarifas aplicables por la empresa aérea 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, 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 Parte Contratante previa consulta con las otras empresas aéreas que exploten toda o parte de la ruta, y se llegará a dicho acuerdo en la medida de lo posible aplicando los procedimientos de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional para la elaboración de tarifas.

3. Las tarifas así acordadas serán sometidas a la autorización de las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes con al menos sesenta días de antelación a la fecha propuesta para su entrada en vigor. En casos especiales, este plazo podrá reducirse con el consentimiento de dichas Autoridades.

4. La aprobación a que se refiere el apartado 3 del presente artículo 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 de su notificación 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 aplicables de conformidad con el apartado 4) del presente artículo, una Autoridad Aeronáutica haya notificado su disconformidad con una tarifa convenida de conformidad con 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 de conformidad con las disposiciones del artículo 19 del presente Acuerdo.

7. La tarifa establecida de conformidad con las disposiciones del presente artículo continuará en vigor hasta que se establezca una nueva tarifa. No obstante, no podrá prorrogarse una tarifa en virtud del presente apartado:

a) Cuando una tarifa tenga fecha de expiración, por más de doce meses después de esa fecha;

b) Cuando una tarifa no tenga fecha de expiración, por más de doce meses después de la fecha en que

la empresa aérea designada de una Parte Contratante proponga por escrito una nueva tarifa a las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes.

#### Artículo 8. Aprobación de horarios.

Al menos treinta días antes de la fecha de explotación de cualquier servicio convenido, la empresa aérea designada de cada Parte Contratante someterá su propuesta de horarios a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante para su aprobación. En dichos horarios figurará toda la información pertinente incluido el tipo de servicio y de aeronave que se utilizarán y los programas de vuelo.

#### Artículo 9. Representación.

A la empresa aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes se le permitirá, con carácter de reciprocidad, establecer en el territorio de la otra Parte Contratante oficinas para la promoción del transporte aéreo y la venta de billetes de avión, así como otras instalaciones requeridas para la prestación del transporte aéreo. A la empresa aérea se le permitirá también introducir y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante, de conformidad con las leyes y reglamentos de dicha otra Parte Contratante relativas a entrada, residencia y empleo, y con carácter de reciprocidad, a personal directivo, de ventas, técnico, de explotación y de otras especialidades necesario para la prestación de los servicios de transporte aéreo.

#### Artículo 10. Leyes y reglamentos.

1. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativas a la entrada en su territorio, sobrevuelo del mismo o salida de él de las aeronaves de su empresa aérea designada dedicada a la navegación aérea internacional, o relativas a la explotación o navegación de dichas aeronaves durante su permanencia dentro de su territorio, serán aplicables asimismo a las aeronaves de la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante y serán observados por dichas aeronaves a su entrada en el territorio de dicha Parte Contratante, a su salida de él o mientras se encuentren dentro de sus límites.

2. Las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante relativas a la admisión, permanencia o salida de pasajeros, tripulación o carga, incluido el correo, tales como los reglamentos relativos a la entrada, salida, emigración, inmigración, pasaportes, así como las normas aduaneras y sanitarias, serán aplicables a los pasajeros, tripulación y carga, incluido el correo, transportados por las aeronaves de la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante a su entrada en el territorio de dicha Parte Contratante, a su salida de él, o mientras se encuentren en el territorio de la misma.

#### Artículo 11. Zonas prohibidas.

Por razones militares o de seguridad pública, cada Parte Contratante tendrá derecho a restringir o prohibir los vuelos de las aeronaves de 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 12. Seguridad.

a) 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.

do. 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 y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971.

b) Las Partes Contratantes se prestarán mutuamente, previa solicitud, toda la ayuda necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles 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.

c) Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán 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 sobre la Aviación Civil Internacional, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes. Las Partes 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.

d) 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 c) 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 en su territorio se apliquen efectivamente medidas adecuadas para proteger la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, a la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y las provisiones de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes Contratantes verá también con ánimo favorable toda solicitud de la otra Parte Contratante de que adopte medidas especiales razonables con el fin de afrontar una amenaza determinada.

e) 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 esos incidentes o amenazas.

#### Artículo 13. *Certificados y licencias.*

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los títulos de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por una de las Partes Contratantes y no caducados serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante a efectos de la explotación de los servicios convenidos en las rutas especificadas en el anexo al presente Acuerdo, siempre que los requisitos según los que fueron expedidos o convalidados dichos certificados y licencias sean iguales o superiores al mínimo que pueda establecerse de conformidad con los Convenios sobre Aviación Civil Internacional.

2. Cada Parte Contratante se reserva, no obstante, el derecho a no reconocer la validez de los títulos de

aptitud y las licencias expedidas a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante a efectos de sobrevuelo de su propio territorio.

#### Artículo 14. *Transferencia de ingresos.*

Cada empresa aérea designada tendrá derecho a transferir a su país los ingresos que excedan de las cantidades desembolsadas localmente en debida proporción al transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo. Dichas transferencias se efectuarán sobre la base de las normas vigentes en materia de cambios de divisas. Si los pagos entre las Partes Contratantes estuvieren regulados por un acuerdo especial, será éste el aplicable.

#### Artículo 15. *Principios que regirán la explotación de los servicios convenidos.*

1. Las empresas aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes gozarán de oportunidades justas y equitativas 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 que tenga su origen o destino en el territorio de la Parte Contratante que haya designado a la empresa aérea.

3. En la explotación de los servicios convenidos, la empresa aérea designada de cada una de las Partes Contratantes deberá tener en cuenta los intereses de la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante a fin de no incidir de forma indebida en los servicios que esta última realice en todas o en parte de las mismas rutas.

4. Para la explotación de los servicios convenidos, las Partes Contratantes preverán el transporte de pasajeros y carga, incluido correo, embarcado o desembarcado en puntos de las rutas especificadas en los territorios de Estados distintos de las Partes Contratantes. En esos casos, la capacidad se adaptará teniendo en cuenta los siguientes puntos:

a) Las necesidades del tráfico entre el país de origen y los países de destino de ese tráfico;

b) Las necesidades de una explotación económica de la ruta;

c) Las necesidades del tráfico en la zona que atraviesa la empresa designada.

#### Artículo 16. *Estadísticas.*

1. Las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes deberán facilitar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, cuando así lo soliciten, la información estadística que pueda ser razonablemente requerida con fin de determinar el volumen de tráfico transportado por la empresa aérea designada en los servicios convenidos y de examinar la capacidad ofrecida en dichos servicios.

2. Entre esos datos figurará la información necesaria para determinar el volumen de tráfico transportado por la empresa aérea designada en los servicios convenidos y los orígenes y destino de dicho tráfico.

#### Artículo 17. *Consultas.*

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes se consultarán recíprocamente de vez en cuando con vistas a asegurar la efectiva aplicación del presente Acuerdo y del anexo unido al mismo y siempre que sea necesario para plantear su modificación.

2. Cada Parte Contratante podrá solicitar la celebración de consultas, que podrán realizarse verbalmente o por correspondencia, y que se iniciarán dentro de un plazo de sesenta días a contar desde la fecha de la solicitud a menos que ambas Partes Contratantes convengan en prorrogar este plazo.

#### Artículo 18. *Modificaciones.*

1. Si cualquiera de las Partes Contratantes estima conveniente modificar algunas de las disposiciones del presente Acuerdo, podrá solicitar la celebración de consultas con la otra Parte Contratante. Dichas consultas entre las Autoridades Aeronáuticas podrán celebrarse verbalmente o por correspondencia y se iniciarán dentro de un plazo de sesenta días a partir de la fecha de solicitud. Todas las modificaciones así convenidas entrarán en vigor cuando hayan sido confirmadas mediante canje de Notas Diplomáticas.

2. Las modificaciones al presente anexo podrán hacerse mediante acuerdo directo entre las Autoridades Aeronáuticas competentes de las Partes Contratantes y confirmado 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 19. *Solución de controversias.*

1. En caso de surgir controversias sobre la interpretación o aplicación del presente Acuerdo entre las Partes Contratantes, éstas se esforzarán en primer lugar por resolverlas mediante negociaciones.

2. Si las Partes Contratantes no llegan a una solución mediante negociaciones, la controversia podrá someterse para su examen a alguna persona u organismo; si no pueden hacerlo, la controversia será sometida, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, a la decisión de un Tribunal compuesto por tres árbitros, uno nombrado por cada una de las Partes Contratantes y el tercero designado por los dos así nombrados. Cada una de las Partes Contratantes nombrará un árbitro dentro del plazo de sesenta días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes Contratantes reciba una notificación de la otra Parte Contratante, por vía diplomática, en la que se solicite el arbitraje de la controversia por dicho Tribunal, y el tercer árbitro será designado dentro de un nuevo plazo de sesenta días. Si alguna de las Partes Contratantes no nombra su árbitro dentro del plazo señalado o si el tercer árbitro no es nombrado dentro del plazo señalado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá pedir al Presidente del Consejo de la Organización de la Aviación Civil Internacional que nombre un árbitro o árbitros, según el caso. De ser así, el tercer árbitro será un nacional de un tercer Estado y actuará como Presidente del Tribunal arbitral.

3. El Tribunal arbitral se esforzará, en primer lugar, por reconciliar a las Partes Contratantes, en defecto de lo cual examinará la controversia y decidirá por mayoría. Salvo acuerdo en contrario entre las Partes Contratantes, dicho Tribunal elaborará su propio reglamento, elegirá su propia sede y dictará su decisión dentro de los noventa días siguientes a su constitución.

4. Las Partes Contratantes cumplirán cualquier decisión adoptada de conformidad con el apartado 3) del presente artículo.

#### Artículo 20. *Registro del Acuerdo ante la O.A.C.I.*

El presente Acuerdo, su anexo, cualquier modificación de uno u otro así como todo canje de Notas Diplomáticas relativo tanto al Acuerdo como a su anexo se registrarán ante la Organización de la Aviación Civil Internacional.

#### Artículo 21. *Duración y denuncia.*

1. El presente Acuerdo permanecerá en vigor por un plazo de tiempo indefinido, con sujeción a lo dispuesto en el siguiente apartado 2.

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 antes de la expiración de dicho plazo se retire por mutuo acuerdo la notificación de denuncia. Si la otra Parte Contratante no acusase recibo de la notificación, ésta se considerará recibida catorce días después de que la Organización de Aviación Civil Internacional haya recibido la notificación.

#### Artículo 22. *Entrada en vigor.*

El presente Acuerdo se aplicará provisionalmente en el momento de su firma y entrará en vigor después de la fecha en que ambas Partes Contratantes se hayan notificado por escrito, mediante canje de Notas Diplomáticas, el cumplimiento de sus respectivas formalidades constitucionales.

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

Hecho por duplicado en Accra a 30 de diciembre de 1994 en los idiomas español e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Por el Reino de España,  
Diego María Sánchez Bustamante,  
Embajador.

Por la República de Ghana,  
Edward Salia,  
Ministro de Transportes

### ANEXO

#### al Convenio de Transporte Aéreo entre el Reino de España y la República de Ghana sobre servicios aéreos regulares entre sus respectivos territorios

##### 1. Cuadro de Rutas.

Para la operación de los servicios convenidos, las rutas especificadas a que se refiere el Convenio sobre Transporte Aéreo son las siguientes:

A) Ruta a operar por la compañía designada de España: puntos en España-dos puntos intermedios-Accra-un punto más allá en Africa Occidental y Guinea Ecuatorial y v.v.

B) Ruta a operar por la compañía designada de Ghana: Puntos en Ghana-puntos intermedios-Las Palmas y v.v.

2. Los dos puntos intermedios y el punto más allá mencionados en el párrafo 1.A) anterior, a operar con derechos de tráfico de quinta libertad, serán escogidos libremente por la parte española.

3. Los puntos intermedios mencionados en el párrafo 1.B) serán escogidos libremente por la parte ghanesa. Sólo tres de los puntos intermedios elegidos se operarán con derechos de tráfico de quinta libertad. No obstante, Dakar y Abidjan no podrán ser operados como puntos intermedios en la ruta mencionada en el párrafo 1.B) por la compañía designada de Ghana.

4. La compañía designada de cada Parte Contratante puede, en todos o en parte de sus servicios, omitir uno o más puntos, así como alterar el orden de los puntos en las rutas especificadas en los párrafos 1.A) y 1.B) anteriores, siempre que el punto de partida esté situado

en el territorio de la Parte Contratante que ha designado a la compañía de que se trate.

5. La capacidad total ofrecida y las frecuencias de los servicios sobre las rutas especificadas se repartirán en la medida de lo posible a partes iguales entre las dos compañías designadas, salvo acuerdo en contrario.

6. Las frecuencias y horarios para la operación de los servicios convenidos se establecerán por acuerdo entre las compañías designadas por ambas Partes Contratantes y se someterán a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes con al menos treinta días de anticipación a su entrada en vigor. En el caso de que no pueda alcanzarse dicho acuerdo entre las compañías designadas, la cuestión se someterá a las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes.

7. Con el fin de hacer frente a fluctuaciones de tráfico de temporada o una demanda inesperada de carácter temporal, las compañías designadas de las dos Partes Contratantes se pondrán de acuerdo acerca de las medidas adecuadas para afrontar el incremento temporal del tráfico. Cualquier acuerdo que se concluya entre las compañías y cualquier modificación a tales acuerdos se someterán a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes.

8. Si la compañía designada de una Parte Contratante no desea utilizar en la ruta especificada una parte o la totalidad de la capacidad que le ha sido asignada, por razones diferentes de los niveles de tarifas, puede mantener consultas con la compañía designada de la otra Parte Contratante al objeto de transferirle, durante un período determinado y en los términos que se establezcan de mutuo acuerdo, una parte o la totalidad de la capacidad de que dispone dentro de los límites acordados. La compañía designada que haya transferido toda o una parte de su capacidad puede recuperarla al término del período acordado. Cualquier acuerdo que alcancen las compañías y cualquier modificación a tales acuerdos se someterá a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

El presente Acuerdo se aplica provisionalmente desde el 30 de diciembre de 1994, fecha de su firma, según se establece en su artículo 22.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 13 de marzo de 1995.—El Secretario general Técnico, Antonio Bellver Manrique.

## MINISTERIO DE JUSTICIA E INTERIOR

**8873** *ORDEN de 3 de abril de 1995 por la que se dispone la modificación del fichero «Asilo» gestionado por la Dirección General de Procesos Electorales, Extranjería y Asilo, dependiente del Ministerio de Justicia e Interior.*

El artículo 18 de la Ley Orgánica 5/1992, de regulación del Tratamiento Automatizado de Datos de Carácter Personal (LORTAD) establece que la creación, modificación o supresión de los ficheros automatizados de las Administraciones Públicas sólo podrá hacerse por medio de disposición general publicada en el «Boletín

Oficial del Estado» o en el «Diario Oficial» correspondiente.

En cumplimiento de dicho precepto y de lo prevenido en la disposición adicional segunda, apartado 2, de la citada Ley Orgánica, se procedió a la regulación de los ficheros con datos de carácter personal gestionados por el Ministerio de Justicia e Interior, entre los que se describe y regula, en los ficheros ubicados en los sistemas informáticos de los servicios centrales, el fichero «Asilo», cuya modificación se estima necesaria para el adecuado ejercicio de las funciones de la Dirección General de Procesos Electorales, Extranjería y Asilo.

Por consiguiente, a fin de dar cumplimiento al mandato legal del artículo 18 de la Ley Orgánica 5/1992, sobre modificación de ficheros automatizados, que contengan datos de carácter personal, y de adaptar la regulación de todos los ficheros automatizados gestionados por el Ministerio de Justicia e Interior a lo dispuesto en la citada Ley, así como de asegurar a los administrados el ejercicio de sus legítimos derechos, dispongo:

Primero.—El fichero «Asilo», gestionado por la Dirección General de Procesos Electorales, Extranjería y Asilo dependiente del Ministerio de Justicia e Interior queda modificado en la forma dispuesta en la presente Orden.

Segundo.—En la descripción de dicho fichero, dentro del apartado «cesión de datos», se incluye la Oficina Española del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados.

Disposición final.

La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 3 de abril de 1995.

BELLOCH JULBE

## MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

**8874** *REAL DECRETO 451/1995, de 24 de marzo, por el que se reorganiza el Organismo autónomo Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo.*

El Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo fue creado por Decreto de 18 de febrero de 1933, bajo la dependencia del Ministerio de Marina. Posteriormente y por Decreto 1348/1962, de 14 de junio, fue declarado Organismo autónomo adscrito al mencionado Ministerio.

Desde su creación ha venido desarrollando una importante labor científica y de investigación, adaptando su estructura orgánica a las necesidades de agilidad administrativa y de gestión impuestas por el cumplimiento de los objetivos para los que fue creado. Su estructura actual está regulada por el Real Decreto 1795/1982, de 18 de junio.

La creciente complejidad tecnológica de los programas de trabajo y el aumento de su participación en proyectos internacionales aconsejan introducir algunas modificaciones en su estructura interna, a fin de que pueda adaptarse tanto a las necesidades de gestión y actuación administrativa, como a las derivadas de sus relaciones con los diversos sectores beneficiarios de su actividad.

El artículo 76 de la Ley 42/1994, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social,