

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

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

Artículo XX. Registro.

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

Artículo XXI. Entrada en vigor y denuncia.

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

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

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

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

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

Por el Reino de España,

Luis F. Fernández
de la Peña,

Embajador de España
en Zagreb

Por la República de Croacia,

Sergej Morsan,

Embajador de la República
de Croacia en España

ANEXO

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

1. Cuadro de rutas:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Lo que se hace público para conocimiento general.

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

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

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

Enmienda al artículo 5.3 del Convenio del Fondo, 1971

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

A partir del 1 de mayo de 1997, por consiguiente, el artículo 5.3 del Convenio del Fondo, 1971, dirá así:

«5.3 El Fondo será parcial o totalmente exonerado de las obligaciones hacia el propietario y su fiador derivadas del párrafo 1 del presente artículo, cuando pueda demostrar que, por culpa o con conocimiento del propietario:

a) El barco de donde se haya derramado el petróleo causante del daño no hubiera cumplido con las prescripciones formuladas en:

i) El Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado mediante el Protocolo de 1978, relativo al mismo, y enmendado por las resoluciones MEPC.14(20), MEPC.47(31), MEPC.51(32) y MEPC.52(32), adoptadas por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional el 7 de septiembre de 1984, 4 de julio de 1991, 6 de marzo de 1992 y 6 de marzo de 1992, respectivamente.

ii) El Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma modificada mediante el Protocolo de 1978 relativo al mismo, y enmendado por las resoluciones MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.13(57), MSC.27(61) y MSC.46(65) y, por lo que respecta a las reglas V/8-1 y V/15-1, por la resolución MSC.31(63), adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional el 20 de noviembre de 1981, el 17 de junio de 1983, el 11 de abril de 1989, el 11 de diciembre de 1992, el 16 de mayo de 1995 y el 23 de mayo de 1994, respectivamente, y en su forma enmendada por la resolución 1 adoptada el 9 de noviembre de 1988 por la Conferencia de Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, acerca del sistema mundial de socorro y seguridad marítimos, y en su forma enmendada mediante la resolución 1, adoptada el 24 de mayo de 1994 por la Conferencia de Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974.

iii) El Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966.

iv) El Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972.

v) Cualquier enmienda a los Convenios arriba mencionados que haya sido definida como importante de conformidad con el artículo XVI(5) del Convenio mencionado en el inciso i), en el artículo IX e) del Convenio mencionado en el inciso ii) o en el artículo 29 3) d) o 4) d) del Convenio mencionado en el inciso iii), siempre, no obstante, que dichas enmiendas hayan estado en vigor durante al menos doce meses en el momento de producirse el siniestro.

b) El siniestro o los daños hayan sido consecuencia en todo o en parte del incumplimiento de estas disposiciones.

Lo dispuesto en el presente párrafo será de aplicación aun cuando el Estado Contratante del pabellón o de la matrícula del barco no sea parte del instrumento en cuestión.»

Las presentes Enmiendas surtieron efectos desde el 1 de mayo de 1997.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 14 de octubre de 1997.—El Secretario general Técnico, Julio Núñez Montesinos.

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGÍA

22416 RESOLUCIÓN de 22 de octubre de 1997, de la Dirección General de la Energía, por la que se publican los precios máximos de venta al público de gasolinas, Impuesto General Indirecto Canario excluido, aplicables en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias a partir del día 25 de octubre de 1997.

Por Orden de 28 de diciembre de 1994, previo Acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos de 28 de diciembre de 1994, se aprobó el sistema de precios máximos de venta al público de productos petrolíferos en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias.

En cumplimiento de lo dispuesto en dicha Orden, Esta Dirección General de la Energía ha resuelto que desde las cero horas del día 25 de octubre de 1997 los precios máximos de venta al público en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias de los productos que a continuación se relacionan, Impuesto General Indirecto Canario excluido, serán los siguientes:

Precios máximos en pesetas/litro en estación de servicio o aparato surtidor:

Gasolinas auto		
I. O. 97 (súper)	I. O. 92 (normal)	I. O. 95 (sin plomo)
81,3	78,3	79,1

Lo que se hace público para general conocimiento. Madrid, 22 de octubre de 1997.—El Director general, Antonio Gomis Sáez.

22417 RESOLUCIÓN de 22 de octubre de 1997, de la Dirección General de la Energía, por la que se publican los precios máximos de gasolinas, sin incluir impuestos, aplicables en el ámbito de las ciudades de Ceuta y Melilla a partir del día 25 de octubre de 1997.

Por Orden de 27 de diciembre de 1996, previo Acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos de 26 de diciembre de 1996, se aprobó el sistema de precios máximos de venta al público de productos petrolíferos en el ámbito de las ciudades de Ceuta y Melilla.

En cumplimiento de lo dispuesto en dicha Orden, Esta Dirección General de la Energía ha resuelto que desde las cero horas del día 25 de octubre de 1997 los precios máximos, sin impuestos, en el ámbito de las ciudades de Ceuta y Melilla de los productos que a continuación se relacionan serán los siguientes:

Precios máximos, sin impuestos, en pesetas/litro en estación de servicio o aparato surtidor:

I. O. 97 (súper)	I. O. 95 (sin plomo)
42,4	44,6