

I. Disposiciones generales

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

9000 *ORDEN de 12 de abril de 1999 por la que se crea una Oficina Consular Honoraria en Asmara (Eritrea).*

El paulatino pero creciente incremento de las relaciones económicas y políticas con Eritrea, así como la necesidad de llevar a cabo una protección y asistencia más eficaz de los españoles residentes y no residentes en dicho país, hacen aconsejable la creación de una Oficina Consular Honoraria en Asmara.

En consecuencia, a iniciativa de la Dirección General del Servicio Exterior, de conformidad con la propuesta formulada por la Embajada de España en Addis Abeba (Etiopía) y previo informe favorable de la Dirección General de Asuntos Jurídicos y Consulares, he tenido a bien disponer:

Primero.—Se crea una Oficina Consular Honoraria en Asmara (Eritrea), con categoría de Viceconsulado Honorario, con jurisdicción en Eritrea y dependiente de la Embajada de España en Addis Abeba (Etiopía).

Segundo.—El Jefe de la Oficina Consular Honoraria de España en Asmara tendrá, de conformidad con el artículo 9 del Convenio de Viena sobre Relaciones Consulares de 24 de abril de 1963, categoría de Vicecónsul honorario.

Lo que comunico a VV. EE. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 12 de abril de 1999.

MATUTES JUAN

Excmos. Sres. Subsecretario, Secretario general de Política Exterior y para la Unión Europea y Embajador de España en Addis Abeba.

9001 *APLICACIÓN provisional del Acuerdo de transporte aéreo entre el Gobierno de España y el Gobierno macedonio, hecho en Skopje el 2 de marzo de 1999.*

ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE ESPAÑA Y EL GOBIERNO MACEDONIO

El Gobierno de España y el Gobierno macedonio,

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

Deseosos de promover el desarrollo del transporte aéreo entre ambos países y de proseguir en la medida más amplia posible la cooperación internacional en este ámbito;

Han convenido en lo siguiente:

Artículo I. *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 España, el Ministerio de Fomento (Dirección General de Aviación Civil) y, en el caso de Macedonia, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (Dirección General de Aviación Civil) o, en ambos casos, las personas u organismos debidamente autorizados por dichas autoridades para desempeñar cualquier función relacionada con 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 especifica en el anexo al presente Acuerdo y de conformidad con el artículo III de este último.

d) Las expresiones «territorio», «servicio aéreo», «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 que puedan explotarse de conformidad con lo dispuesto en el presente Acuerdo en las rutas especificadas.

h) Por «tarifas» se entenderán los precios establecidos para el transporte de pasajeros, equipajes y mercancías (excepto el correo), incluido cualquier otro servicio adicional significativo concedido u ofrecido conjuntamente con dicho transporte, así como la comisión que se haya de abonar en relación con la venta de billetes y con las correspondientes transacciones para el transporte de mercancías. También incluye las condiciones para la aplicación del precio del transporte o para el pago de la comisión.

i) Por «capacidad» se entenderá, en relación con una aeronave, la disponibilidad en asientos y/o carga de dicha aeronave y, en relación con los servicios convenidos, se entenderá por ella la capacidad de la aeronave o aeronaves utilizadas en tales servicios, multiplicada por el número de frecuencias operadas por dichas aeronaves durante cada temporada en una ruta o sección de ruta.

Artículo II. *Derechos operativos.*

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

2. Las empresas aéreas designadas por cada Parte Contratante gozarán, mientras exploten 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, conjuntamente o por separado, 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 al territorio de otro Estado;

d) Nada de lo dispuesto en el presente Acuerdo podrá interpretarse en el sentido de que se confiera a las empresas aéreas designadas por una Parte Contratante derechos de cabotaje dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

Artículo III. *Designación de empresas aéreas.*

1. Cada parte Contratante tendrá derecho a designar por escrito una o más empresas aéreas con el fin de explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas, así como a sustituir por otra la empresa previamente designada.

2. Al recibir dicha designación, la otra Parte Contratante deberá, con sujeción a las disposiciones de los apartados 3 y 4 del presente artículo, conceder sin demora a las empresas aéreas designadas las correspondientes autorizaciones de explotación.

3. Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante podrán exigir que cualquier empresa aérea designada por la otra Parte Contratante acredite que está en condiciones de cumplir las obligaciones establecidas 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.

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 la empresa aérea designada, de los derechos especificados en el artículo II del presente Acuerdo, en caso de que a dicha Parte Contratante no le conste que una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de esta 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 este modo, podrá comenzar en cualquier momento a explotar los servicios convenidos, siempre que esté en vigor por dichos servicios una tarifa establecida de conformidad con las disposiciones del artículo VII del presente Acuerdo.

Artículo IV. *Revocaciones.*

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a revocar una autorización de explotación concedida a una empre-

sa aérea designada por la otra Parte Contratante, a suspender el ejercicio por dicha empresa de los derechos especificados en el artículo II del presente Acuerdo, o a imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de dichos derechos:

a) En cualquier caso en que no le conste que una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de la empresa se hallen en manos de la Parte Contratante que haya designado a la empresa aérea o de sus nacionales, o

b) Cuando esa empresa aérea no cumpla las leyes y reglamentos de la Parte Contratante que haya otorgado estos derechos, o

c) En cualquier caso en que la empresa aérea deje, por cualquier otro motivo, de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones establecidas según el presente Acuerdo.

2. A menos que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones previstas en el apartado 1 de este artículo sean esenciales para impedir nuevas infracciones de las leyes o reglamentos, ese derecho se ejercerá solamente después de consultar a la otra Parte Contratante. En tal caso se iniciarán consultas no más tarde de sesenta días después de la fecha en que cualquiera de las Partes Contratantes haya solicitado dichas consultas.

Artículo V. *Exenciones.*

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las empresas aéreas designadas por cada una de las Partes Contratantes, así como su equipo habitual, suministros de combustible y lubricantes, y provisiones (incluidos los alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de dichas aeronaves, estarán exentos de los derechos aduaneros y otros derechos o exacciones exigibles a la llegada al 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 correspondientes a los servicios prestados:

a) Las provisiones de la aeronave 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 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 las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante;

c) El combustible y lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales por las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, incluso cuando estos suministros vayan a consumirse durante la parte de vuelo efectuada sobre el territorio de la Parte Contratante en que se hayan embarcado;

d) La existencias de billetes impresos, conocimientos aéreos, cualquier material impreso que lleve el emblema de la compañía y el material publicitario habitual que se distribuya gratuitamente por dichas empresas aéreas designadas.

Podrá exigirse que los artículos mencionados en las letras a), b), c) y d) se mantengan sometidos a vigilancia o control aduaneros.

3. El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y suministros a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes Contratantes, 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 de conformidad con la reglamentación aduanera.

4. Salvo que resulte necesaria otra cosa por razones de seguridad o de otra índole, tales como las medidas de protección de las patentes y las marcas o de lucha contra el narcotráfico, los pasajeros en tránsito a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes y el equipaje de los mismos únicamente serán sometidos a un control muy simplificado. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y de otros impuestos similares que graven las importaciones.

Artículo VI. *Tasas aeroportuarias.*

Cada una de las Partes Contratantes impondrá o permitirá que se impongan tasas o tarifas justas y razonables por el uso de aeropuertos públicos, instalaciones y servicios de ayuda a la navegación bajo su control, con tal de que dichas tarifas no sean superiores a las impuestas a sus aeronaves nacionales destinadas a servicios internacionales similares por el uso de dichos aeropuertos y servicios.

Artículo VII. *Tarifas.*

1. Las tarifas aplicables por las empresas aéreas designadas 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, las necesidades de los usuarios, un beneficio razonable y las tarifas de 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 Partes Contratantes previa consulta con las otras empresas aéreas que exploten toda o parte de la ruta. Se llegará a dicho acuerdo aplicando, en la medida de lo posible, los procedimientos para la elaboración de tarifas de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional.

3. Las tarifas así acordadas se someterán a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes al menos cuarenta y cinco días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigor. En casos especiales, este plazo podrá reducirse con el consentimiento de dichas autoridades.

4. La aprobación 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 en que se hayan notificado las tarifas, de conformidad con el apartado 3 del presente artículo, dichas tarifas se considerarán aprobadas. En caso de que se reduzca el plazo de notificación de tarifas 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 del plazo aplicable con arreglo al apartado 4 del presente artículo, una autoridad aeronáutica haya notificado su disconformidad con una tarifa convenida con arreglo a lo dispuesto en el apartado 2,

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 cualquier 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 con arreglo a las disposiciones del artículo XX del presente Acuerdo.

7. La tarifa establecida de conformidad con las disposiciones del presente artículo permanecerá en vigor hasta que se establezca una nueva tarifa. Sin embargo, las tarifas podrán prorrogarse más allá de su fecha original de expiración por un plazo que no exceda de doce meses.

Artículo VIII. *Personal técnico y comercial y oficinas.*

1. A las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante se les permitirá, con carácter de reciprocidad, mantener en el territorio de la otra Parte Contratante sus oficinas y representantes, así como el personal comercial, técnico y de operaciones que sea necesario en relación con la explotación de los servicios convenidos.

2. Estas necesidades de personal podrán, a opción de las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante, ser satisfechas bien por su propio personal o recurriendo a los servicios de cualquier otra organización, compañía o empresa aérea que preste sus servicios en el territorio de la otra Parte Contratante y que esté autorizada para prestar dichos servicios en el territorio de dicha Parte Contratante.

3. Los representantes y el personal estarán sujetos a las leyes y reglamentos en vigor de la otra Parte Contratante y, de conformidad con dichas leyes y reglamentos, cada Parte Contratante deberá conceder, con carácter de reciprocidad y con la demora mínima, las necesarias autorizaciones de empleo, visados de visitantes u otros documentos similares a los representantes y al personal a que se hace referencia en el apartado 1 del presente artículo.

4. Cuando por circunstancias especiales se requiera la entrada o permanencia de personal con carácter temporal y urgente, las autorizaciones, visados y documentos requeridos por las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante serán expedidos con prontitud para no retrasar la entrada en el Estado en cuestión de dicho personal.

5. Toda empresa aérea designada tendrá derecho a prestar sus propios servicios de asistencia en tierra dentro del territorio de la otra Parte o bien subcontratar dichos servicios, total o parcialmente, a su elección, con cualquiera de los proveedores autorizados para la prestación de dichos servicios.

Siempre que las normas aplicables a la prestación de servicios de manipulación en el territorio de una Parte excluyan o limiten la libertad de las empresas para subcontratar dichos servicios o prestarlos por sí mismas, las condiciones ofrecidas para la prestación de dichos servicios serán tan favorables como las que se apliquen a otras empresas aéreas internacionales.

6. Las actividades a que se refieren los apartados anteriores se llevarán a cabo de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante.

Artículo IX. *Leyes y reglamentos.*

1. Las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante que regulen la entrada o salida de su territorio de las aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales o que se refieran a la explotación de aeronaves durante su permanencia en su territorio se aplicarán a

las aeronaves de las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

2. Las leyes y reglamentos que regulen en el territorio de cada Parte Contratante la entrada, permanencia o salida de pasajeros, tripulaciones, equipajes, correo y carga, así como los reglamentos relativos a los requisitos de entrada y salida del país, a la inmigración, a las aduanas y a las medidas sanitarias, se aplicarán también en dicho territorio a las operaciones de las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

Artículo X. *Zonas prohibidas.*

Por razones militares o de seguridad pública, cada Parte Contratante tendrá derecho a restringir o prohibir los vuelos de las aeronaves pertenecientes a las empresas aéreas designadas de 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 de la primera Parte Contratante y a las empresas aéreas de los otros Estados que exploten servicios aéreos internacionales regulares.

Artículo XI. *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 para la explotación de los servicios convenidos en las rutas especificadas en el anexo al presente Acuerdo, siempre que los requisitos con arreglo a los cuales se expidieron o convalidaron dichos certificados o licencias sean iguales o superiores al mínimo que pueda establecerse de conformidad con el Convenio.

2. Cada Parte Contratante se reserva, no obstante, el derecho a no reconocer la validez, a efectos del sobrevuelo de su propio territorio, de los títulos de aptitud y las licencias expedidas a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

Artículo XII. *Seguridad de la aviación.*

1. 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. 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; el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y el Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971.

2. Las Partes Contratantes se prestarán mutuamente, previa solicitud, toda la ayuda necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de nave-

gación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes Contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, 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 en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes; éstas 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.

4. 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 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 se apliquen efectivamente en su territorio medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y suministro de aquélla antes y durante el embarque o la carga. Cada una de las Partes Contratantes estará también favorablemente dispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte Contratante de que adopte medidas especiales de seguridad razonables con el fin de afrontar una amenaza determinada.

5. 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 asistirá mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

6. En caso de que una Parte Contratante se aparte de las disposiciones del presente artículo sobre seguridad de la aviación, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante podrán solicitar la celebración inmediata de consultas con las autoridades aeronáuticas de esa Parte.

Artículo XIII. *Seguridad de las operaciones aéreas.*

1. Cada una de las Partes podrá solicitar en cualquier momento la celebración de consultas sobre las normas de seguridad adoptadas por la otra Parte en cualquier ámbito relacionado con las tripulaciones, las aeronaves o su explotación. Dichas consultas se celebrarán en el plazo de treinta días desde dicha solicitud.

2. Si, tras dichas consultas, una Parte concluye que la otra Parte no mantiene y administra efectivamente normas de seguridad en cualquier ámbito que sean como mínimo iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio de Chicago, la primera Parte informará a la otra de dicha conclusión y de las medidas que considera necesarias para ajustarse a esas normas mínimas, y dicha otra Parte tomará medidas correctivas adecuadas. Si no lo hiciera en el plazo de quince días o en un plazo superior que se fije, su omisión constituirá motivo suficiente para aplicar el artículo X del presente Acuerdo (revocación, suspensión y modificación de las autorizaciones de explotación).

3. No obstante las obligaciones a que se refiere el artículo 33 del Convenio de Chicago, se estipula que cualquier aeronave explotada por la empresa aérea o empresas aéreas de una Parte para prestar servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte podrá ser

sometida, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte, a un examen por los representantes autorizados de la otra Parte que se desarrollará tanto a bordo como alrededor de la aeronave, con objeto de comprobar la validez de la documentación de la aeronave y de su tripulación y el estado aparente de la aeronave y de su equipo (examen que se denomina en el presente artículo «inspección en rampa»), siempre que de ello no se deriven retrasos indebidos.

4. Si cualquier inspección en rampa o serie de inspecciones en rampa da lugar a:

a) Motivos serios de preocupación de que una aeronave o la explotación de una aeronave no cumple las normas mínimas establecidas en ese momento con arreglo al Convenio de Chicago, o

b) Motivos serios de preocupación de que no existe un mantenimiento ni una administración efectivos de las normas de seguridad establecidas en ese momento con arreglo al Convenio de Chicago.

La Parte que hubiera efectuado la inspección quedará en libertad, a los efectos del artículo 33 del Convenio de Chicago, para concluir que los requisitos con arreglo a los cuales se expidieron o convalidaron los certificados o licencias respecto de dicha aeronave o de la tripulación de la misma o los requisitos con arreglo a los cuales se explota dicha aeronave no son de un nivel igual o superior a las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio de Chicago.

5. En caso de que el acceso para realizar una inspección en rampa de una aeronave explotada por la empresa aérea o empresas aéreas de una Parte de conformidad con lo dispuesto en el anterior apartado 3 sea denegado por el representante de esa empresa o empresas aéreas, la otra Parte quedará en libertad para deducir que existe un motivo serio de preocupación del tipo expresado en el anterior apartado 4 y extraer las conclusiones previstas en el mismo.

6. Cada una de las Partes se reserva el derecho a suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una o varias empresas aéreas de la otra Parte en caso de que, ya sea como resultado de una inspección en rampa, de una serie de inspecciones en rampa o de la denegación del acceso para una inspección en rampa, de una consulta o de cualquier otro motivo, la primera Parte llegue a la conclusión de que se requieren medidas inmediatas para garantizar la seguridad de las operaciones de una empresa aérea.

7. Cualquier medida adoptada por una Parte de conformidad con lo dispuesto en los anteriores apartados 2 ó 6 quedará sin efecto tan pronto como desaparezca el motivo que justificó su adopción.

Artículo XIV. *Transferencia de excedentes de ingresos.*

1. Con carácter de reciprocidad y sobre una base no discriminatoria en relación con cualquier otra empresa aérea que opere en el tráfico internacional, las empresas aéreas designadas por las Partes Contratantes tendrán libertad para vender servicios de transporte aéreo en los territorios de ambas Partes Contratantes, ya sea directamente o a través de agentes, y en cualquier moneda, de acuerdo con la legislación en vigor en cada una de las Partes Contratantes.

2. Las empresas aéreas de cada una de las Partes Contratantes tendrán libertad para transferir desde el territorio de venta a su territorio nacional los excedentes de los ingresos sobre los gastos obtenidos en el territorio de la venta. En dicha transferencia neta se incluirán los ingresos por la venta, realizada directamente o a través de un agente, de servicios de transporte aéreo y de servicios auxiliares o complementarios, así como el inte-

rés comercial normal obtenido sobre dichos ingresos mientras se encontraban en depósito en espera de la transferencia.

3. Dichas transferencias se efectuarán sin perjuicio de las obligaciones fiscales en vigor en el territorio de cada una de las Partes Contratantes.

4. Las empresas aéreas designadas por las Partes Contratantes recibirán la autorización correspondiente para que dichas transferencias se realicen dentro de los plazos debidos, en moneda libremente convertible, al tipo de cambio oficial vigente en la fecha de la solicitud.

Artículo XV. *Régimen fiscal.*

1. Cada Parte Contratante concederá a las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, con carácter de reciprocidad, la exención de todos los impuestos y gravámenes sobre los beneficios o ingresos obtenidos de la explotación de los servicios aéreos, sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones formales establecidas legalmente por cada Parte Contratante.

2. Cuando esté en vigor entre las Partes Contratantes un acuerdo especial para evitar la doble imposición respecto de los Impuestos sobre la Renta y el Capital, prevalecerá lo dispuesto en dicho acuerdo.

Artículo XVI. *Capacidad.*

1. Las empresas aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes gozarán de una oportunidad justa y equitativa 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 primordial ofrecer una capacidad adecuada para el transporte del tráfico procedente o con destino al territorio de la Parte Contratante que haya designado a las empresas aéreas.

3. Las empresas aéreas designadas de cada una de las Partes Contratantes deberán tomar en consideración, al explotar los servicios convenidos, los intereses de las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante con el fin de no afectar de forma indebida a los servicios que estas últimas presten en una parte o en la totalidad de las mismas rutas.

4. El derecho de las empresas aéreas designadas por una Parte Contratante a embarcar o desembarcar en el territorio de la otra Parte Contratante tráfico internacional procedente o con destino a otros países, de acuerdo con lo establecido en el artículo II.c) del presente Acuerdo y en su anexo, tendrá carácter complementario y será ejercitado conforme a los principios generales de desarrollo ordenado del tráfico aéreo internacional, aceptados por ambas Partes Contratantes, y en condiciones tales que la capacidad se adapte a:

a) Las necesidades del tráfico entre el país de origen y los países de destino de dicho tráfico.

b) Las necesidades de una explotación rentable de la ruta.

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

Artículo XVII. *Estadísticas.*

Las autoridades aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes facilitarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, si les fuere solicitado, la información y estadísticas relacionadas con el tráfico transportado por las empresas aéreas designadas por una Parte Contratante o en los servicios convenidos con destino al territorio de la otra Parte Contratante o pro-

cedentes del mismo, tal y como hayan sido elaboradas y presentadas por las empresas aéreas designadas a sus autoridades aeronáuticas nacionales. Cualquier información estadística adicional relativa al tráfico que las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante requieran de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante será objeto de conversaciones entre las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, a petición de cualquiera de ellas.

Artículo XVIII. *Consultas.*

Las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán regularmente, en un espíritu de estrecha cooperación, a fin de asegurar la aplicación y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones de este Acuerdo.

Artículo XIX. *Modificaciones.*

1. Si cualquiera de las Partes Contratantes estima conveniente modificar alguna de las disposiciones del presente Acuerdo, podrá solicitar la celebración de consultas con la otra Parte Contratante. Tales consultas podrán realizarse entre las autoridades aeronáuticas, verbalmente o por correspondencia, y se iniciarán dentro de un plazo de sesenta días a partir de la fecha de la solicitud. Las modificaciones así convenidas entrarán en vigor cuando hayan sido confirmadas mediante canje de notas diplomáticas.

2. Las modificaciones del anexo al presente Acuerdo podrán hacerse mediante acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas competentes de las Partes Contratantes confirmado mediante canje de notas diplomáticas.

Artículo XX. *Solución de controversias.*

1. En caso de surgir una controversia sobre la interpretación o aplicación del presente Acuerdo entre las Partes Contratantes, éstas se esforzarán en primer lugar por solucionar la 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 por tres árbitros, uno nombrado por cada Parte Contratante y un 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, solicitando el arbitraje de la controversia. El tercer árbitro será designado dentro de un nuevo plazo de sesenta días, a contar desde la designación del segundo árbitro. Este tercer árbitro será nacional de un tercer Estado, actuará como Presidente del Tribunal y determinará el lugar de celebración del arbitraje. Si alguna de las Partes Contratantes no nombra un árbitro dentro del plazo señalado, cualquiera de ellas podrá pedir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre un árbitro o árbitros, según el caso. En este caso, el tercer árbitro será un nacional de un tercer Estado y actuará como Presidente del Tribunal.

3. Las Partes Contratantes se comprometen a respetar cualquier decisión adoptada por el Presidente del Tribunal de acuerdo con el apartado 2 del presente artículo.

4. En tanto cualquiera de las Partes Contratantes no cumpla una decisión adoptada en virtud del apartado 2 del presente artículo, 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 pagará los gastos y la remuneración correspondientes a su propio árbitro; los honorarios del tercer árbitro y los gastos necesarios correspondientes al mismo, así como los derivados de la actividad de arbitraje, serán costeados a partes iguales por las Partes Contratantes.

Artículo XXI. *Registro.*

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

Artículo XXII. *Convenios multilaterales.*

En caso de concluirse algún convenio o acuerdo multilateral relativo al transporte aéreo al que se adhieran las dos Partes Contratantes, el presente Acuerdo será modificado para que se ajuste a las disposiciones de dicho convenio o acuerdo.

Artículo XXIII. *Entrada en vigor y denuncia.*

1. El presente Acuerdo se aplicará provisionalmente en la fecha de su firma y entrará en vigor 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.

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 se retire de mutuo acuerdo la notificación de denuncia antes de la expiración de dicho plazo. Si la otra 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. En fe de lo cual los abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Acuerdo.

4. Hecho por duplicado en Skopje a 2 de marzo de 1999, en español, macedonio e inglés, siendo los tres textos igualmente auténticos.

En caso de discrepancia, prevalecerá el texto inglés.

Por el Gobierno de España,
JOSÉ CODERCH PLANAS,
Embajador

Por el Gobierno macedonio,
BOBI SPIRKOVSKI,
Ministro de Transporte
y Comunicaciones

ANEXO

Del Acuerdo de transporte aéreo entre el Gobierno de España y el Gobierno macedonio

1. Cuadro de rutas:

1.a Ruta española: Puntos en España-puntos intermedios-Skopje-puntos más allá y viceversa.

1.b Ruta macedonia: Puntos en Macedonia-puntos intermedios-Madrid-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 una 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. Los puntos intermedios, que se explotarán sin los derechos de tráfico de la quinta libertad, serán libremente seleccionados por las empresas aéreas designadas.

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

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

6. Las empresas aéreas designadas por cada Parte Contratante someterán a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante las frecuencias y horarios previstos para la explotación de los servicios aéreos convenidos, como mínimo treinta días antes del comienzo de dicha explotación.

El presente acuerdo se aplica provisionalmente desde el 2 de marzo de 1999, fecha de su firma, según se establece en su artículo XXIII.1.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 16 de marzo de 1999.—El Secretario general técnico, Julio Núñez Montesinos.

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA

9002 *RESOLUCIÓN de 3 de marzo de 1999, conjunta de la Intervención General de la Administración del Estado y de la Dirección General de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se establece el procedimiento a seguir en los pagos que, como entregas de las cantidades ingresadas en el Tesoro Público, deben realizarse a la propia Agencia y a otras Administraciones y entes públicos.*

El apartado tercero de la Orden del Ministerio de Economía y Hacienda de 27 de diciembre de 1991 (modificada por la Orden de 27 de julio de 1994), por la que se dictan instrucciones acerca del régimen económico-financiero de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, establece que los órganos competentes de la Agencia realizarán el pago de las cantidades que resulten a favor de otras Administraciones o entes públicos por recursos de los mismos cuya gestión tenga encomendada la Agencia, salvo para el caso de recursos de Corporaciones Locales que, como consecuencia de autoliquidaciones o actos de liquidación cuya recepción o realización corresponda a la propia Agencia, sean recaudados por el Estado en concepto de tributos locales.

La Orden de 14 de octubre de 1998 ha dado una nueva redacción al apartado tercero de dicha Orden, estableciendo que el Departamento de Recursos Humanos y Administración Económica de la Agencia, a propuesta del Departamento de Recaudación, procederá a realizar el pago de las cantidades adeudadas a otras Administraciones y entes públicos como consecuencia de la gestión recaudatoria encomendada a la Agencia. Esta disposición supone la realización, por los servicios

centrales de la Agencia y por cada período de liquidación, de un pago a cada ente, resuntivo de la recaudación obtenida por su cuenta en el ámbito de todas las Delegaciones de la Agencia, lo cual implica la necesidad de disponer de una liquidación centralizada a los entes públicos.

Dado que la recaudación de los recursos de otros entes se ingresa en la cuenta corriente del Tesoro en el Banco de España, a fin de efectuar pagos a los mismos, la Agencia debe previamente recibir recursos. En este punto, la Orden de 14 de octubre de 1998 ha modificado igualmente el procedimiento anterior, en que eran las Intervenciones Territoriales de las Delegaciones del Ministerio de Economía y Hacienda las encargadas de efectuar de forma descentralizada dichos pagos no presupuestarios a favor de la Agencia, estableciendo que los mismos serán realizados de forma centralizada por la Dirección General del Tesoro y Política Financiera con abono a una cuenta única abierta en servicios centrales del Banco de España a nombre de la Agencia.

Es necesario, por tanto, definir el procedimiento a seguir para permitir obtener en los servicios centrales de la Agencia el estado de las cantidades efectivamente recaudadas y los importes a liquidar como recursos de otras Administraciones y entes públicos gestionados por la Agencia, lo cual implica modificar el procedimiento establecido en el apartado I de la Resolución de 26 de febrero de 1992, conjunta de la Intervención General de la Administración del Estado y del Departamento Económico Financiero de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

Por otra parte, la citada Orden de 14 de octubre de 1998 ha incorporado un nuevo apartado tercero, bis a la Orden de 27 de diciembre de 1991, regulando la liquidación de los ingresos cuya titularidad corresponde a las Comunidades Autónomas, en lo que se refiere al Impuesto de Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados recaudado mediante efectos timbrados, modificando lo dispuesto en la Orden comunicada de 29 de enero de 1988, a fin de adaptar el procedimiento de liquidación y pago a las competencias atribuidas a la Agencia.

En consecuencia, procede establecer el procedimiento concreto de contabilización, liquidación y pago de dichos recursos, así como la deducción de devoluciones por ingresos indebidos realizados por la Agencia y por el coste de confección de los efectos timbrados.

Por todo ello, la Intervención General de la Administración del Estado y la Dirección General de la Agencia Estatal de Administración Tributaria acuerdan:

I. Régimen de los pagos a realizar a otras Administraciones y entes públicos derivados de al gestión encomendada a la Agencia

1. Centralización de la recaudación efectuada.—En los tres primeros días hábiles de cada mes, las Intervenciones Territoriales, en base a la información derivada de la contabilidad de la Administración General del Estado, procederán a la centralización de la recaudación contabilizada durante el mes inmediato anterior, en los conceptos siguientes:

400.060: Impuesto sobre Determinados Medios de Transporte.

400.061: Impuesto sobre el Patrimonio.

320.054: Ingresos de recursos de otros entes públicos gestionados por la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

Dicha centralización se hará mediante la expedición y pago de las correspondientes propuestas de mandamientos de pago no presupuestarias en los citados