

Disposición derogatoria única.

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en esta ley.

Disposición final única.

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

Por tanto,
Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta ley.

Madrid, 13 de octubre de 2003.

JUAN CARLOS R.

El Presidente del Gobierno,
JOSÉ MARÍA AZNAR LÓPEZ

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

18921 *ACUERDO sobre transporte aéreo entre el Reino de España y Nueva Zelanda, hecho en Madrid el 6 de mayo de 2002.*

ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y NUEVA ZELANDA

El Gobierno del Reino de España y el Gobierno de Nueva Zelanda, denominados en adelante Partes Contratantes;

Deseando promover un sistema de transporte aéreo internacional que ofrezca oportunidades justas y equitativas a las empresas respectivas para el ejercicio de su actividad y que permita a las mismas competir conforme con las normas y reglamentos de cada Parte Contratante;

Deseando favorecer el desarrollo del transporte aéreo internacional;

Deseando garantizar el máximo grado de seguridad en el transporte aéreo internacional y reafirmar su gran preocupación en relación con actos o amenazas en contra de la seguridad de las aeronaves que afecten a la seguridad de las personas o de la propiedad; y

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

Han convenido lo siguiente:

Artículo I. *Definiciones.*

A los efectos de interpretación y aplicación del presente Acuerdo Aéreo, y a menos que en su texto se especifique de otro modo:

a) el término Convenio significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio, cualquier modificación de los Anexos o del Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94 del mismo, siempre que dichos Anexos y modificaciones hayan sido aprobados o ratificados por ambas Partes Contratantes;

b) el término Autoridades Aeronáuticas significa por lo que se refiere a España, el Ministerio de Fomento

(Dirección General de Aviación Civil), y por lo que se refiere a Nueva Zelanda, el Ministro responsable de Aviación Civil o, en ambos casos, las instituciones o personas legalmente autorizadas para asumir las funciones relacionadas con este Acuerdo que ejerzan las aludidas Autoridades;

c) el término empresa aérea designada, se refiere a cualquier empresa de transporte aéreo que cada una de las Partes Contratantes designe para explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo al presente Acuerdo, según lo establecido en el Artículo III del mismo;

d) los términos servicio aéreo internacional y escala para fines no comerciales tienen el mismo significado que les dan los Artículos 2 y 96 del Convenio;

e) el término Acuerdo significa este Acuerdo Aéreo, su Anexo y cualquier enmienda a los mismos;

f) el término rutas especificadas significa las rutas establecidas o a establecer en el Anexo al presente Acuerdo;

g) el término servicios convenidos significa los servicios aéreos internacionales que, con arreglo a las disposiciones del presente Acuerdo, pueden establecerse en las rutas especificadas;

h) el término tarifa significa los precios que se fijan para el transporte de pasajeros, equipajes o mercancías (excepto el correo), incluido cualquier otro beneficio adicional significativo concedido u ofrecido conjuntamente con este transporte y las correspondientes transacciones para el transporte de mercancías. También incluye las condiciones que regulan la aplicación del precio del transporte y el pago de las comisiones que correspondan;

i) el término capacidad significa, en relación con una aeronave, la disponibilidad en asientos y/o carga de esa aeronave y en relación con los servicios convenidos significa la capacidad de la aeronave o aeronaves utilizadas en tales servicios, multiplicada por el número de frecuencias operadas por tales aeronaves durante cada temporada en una ruta o sección de ruta;

j) el término territorio tiene el mismo significado que el que le da el Artículo 2 del Convenio, si bien, en el caso de Nueva Zelanda el término territorio excluye Tokelau;

k) el término Certificado de Operador Aéreo significa el documento expedido por las Autoridades competentes de cada Parte Contratante a sus propias empresas aéreas, que demuestra que la empresa aérea en cuestión posee la capacidad profesional e infraestructura adecuada para garantizar la operación segura de las aeronaves en relación con las actividades aeronáuticas especificadas en dicho certificado.

Artículo II. *Derechos operativos.*

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

2. Las empresas aéreas que hayan sido designadas por cualquiera de las Partes Contratantes gozarán, mientras operen un servicio convenido en una ruta especificada, de los siguientes derechos:

a) sobrevolar sin aterrizar el territorio de la otra Parte Contratante;

b) hacer escalas en dicho territorio para fines no comerciales;

c) hacer escalas en dicho territorio en los puntos especificados en el Cuadro de Rutas del Anexo al presente Acuerdo, con el propósito de embarcar o desem-

barcar pasajeros, correo y carga, conjunta o separadamente, en tráfico internacional procedente o con destino al territorio de la otra Parte Contratante o procedente o con destino al territorio de otro Estado, de acuerdo con lo establecido en el Anexo al presente Acuerdo.

3. Los derechos especificados en los apartados a) y b) del párrafo anterior serán garantizados a las empresas aéreas no designadas de cada Parte Contratante.

4. Ninguna disposición del presente Acuerdo podrá ser interpretada en el sentido de que se confieren 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 a la otra Parte Contratante, a través de la vía diplomática, el número de empresas aéreas que desee, con el fin de explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas, así como a sustituir por otra a una empresa previamente designada. Tal designación especificará el alcance de la autorización concedida a cada empresa aérea en relación con la operación de los servicios convenidos.

2. Al recibir dicha designación, y previa solicitud de la empresa aérea designada, formulada en la forma requerida, la otra Parte Contratante deberá, con arreglo a las disposiciones de los párrafos 3 y 4 del presente Artículo, conceder sin demora las correspondientes autorizaciones de explotación.

3. Las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes podrán exigir que las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, demuestren que están en condiciones de cumplir con las obligaciones prescritas en las Leyes y Reglamentos, normal y razonablemente aplicados por dichas Autoridades a la explotación de los servicios aéreos internacionales, de conformidad con las disposiciones del Convenio.

4. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante tendrán el derecho de negar la autorización de explotación mencionada en el párrafo 2 de este Artículo, o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio, por parte de una empresa aérea designada, de los derechos especificados en el Artículo II del presente Acuerdo, cuando no esté convencida de que dicha empresa esté efectivamente controlada por la Parte Contratante que la ha designado o por sus nacionales y que dicha empresa esté constituida y tenga su principal centro de actividad en el territorio de la otra Parte Contratante; y sea titular de un Certificado de Operador Aéreo expedido por la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante.

5. Cuando una empresa aérea haya sido de este modo designada y autorizada podrá comenzar, en cualquier momento, a explotar los servicios convenidos de conformidad con las disposiciones de este Acuerdo.

Artículo IV. *Revocaciones.*

1. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de revocar la autorización de explotación concedida a una empresa aérea designada por la otra Parte Contratante, de suspender el ejercicio por dicha empresa de los derechos especificados en el Artículo II del presente Acuerdo, o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio de dichos derechos:

a) cuando no esté convencida de que dicha empresa esté efectivamente controlada por la Parte Contratante que la ha designado o por sus nacionales y que dicha empresa esté constituida y tenga su principal centro de

actividad en el territorio de la otra Parte Contratante; y sea titular de un Certificado de Operador Aéreo expedido por la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante, o

b) cuando dicha empresa no cumpla las Leyes y Reglamentos de la Parte Contratante que otorga estos derechos, o

c) cuando dicha empresa aérea deje de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones prescritas en el presente Acuerdo, o

d) cuando la otra Parte Contratante no mantenga o no aplique las normas sobre Seguridad previstas en los Artículos XI y XII de este Acuerdo.

2. Sin perjuicio de lo establecido en los Artículos XI y XII y a menos que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones previstas en el párrafo 1 de este Artículo sean esenciales para impedir nuevas infracciones de las Leyes y Reglamentos, tal derecho se ejercerá solamente después de consultar a la otra Parte Contratante.

Artículo V. *Derechos de aduana.*

1. Los equipos habituales, suministros de combustible y lubricantes, y provisiones (incluidos los alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las empresas aéreas designadas por cada una de las Partes Contratantes, así como 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 e impuestos, con excepción de los derechos por el servicio prestado:

a) las provisiones de a bordo de las aeronaves, 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 internacionales de la otra Parte Contratante;

b) las piezas de recambio introducidas en el territorio de una de las Partes Contratantes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante; y

c) el combustible y lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves utilizadas por las empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, y dedicadas a servicios aéreos internacionales, incluso cuando estas provisiones se consuman durante el vuelo sobre el territorio de la Parte Contratante en que se hayan embarcado.

Los artículos mencionados en los subpárrafos a), b) y c) podrán ser sometidos a vigilancia o control aduaneros.

3. El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y provisiones 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 vigilancia por dichas Autoridades hasta que sean reexportados o hayan recibido otro destino de conformidad con la reglamentación aduanera.

Artículo VI. *Tasas aeroportuarias.*

Las tasas u otros gravámenes por la utilización de cada aeropuerto incluidas sus instalaciones, servicios

técnicos y otras instalaciones y servicios, así como cualquier otro gravamen por el uso de las instalaciones de navegación aérea, de comunicaciones y servicios se impondrán de acuerdo con las tarifas establecidas por cada Parte Contratante en el territorio de su Estado, siempre que dichas tasas no sean superiores a las tasas impuestas, por el uso de dichos aeropuertos y servicios, a sus propias aeronaves nacionales destinadas a servicios internacionales similares, en virtud del Artículo 15 del Convenio.

Artículo VII. *Tarifas.*

1. Cada Parte contratante permitirá que las tarifas por el transporte aéreo sean establecidas por cada empresa aérea designada basándose en consideraciones comerciales en relación con el mercado. La intervención se limitará a:

- a) evitar precios o prácticas discriminatorias no razonables;
- b) proteger al usuario frente a tarifas que sean exageradamente altas o restrictivas por abuso de posición dominante; y
- c) proteger a las empresas aéreas frente a tarifas que sean artificialmente bajas debido a la ayuda o subvención directa o indirecta prestada por las autoridades competentes de una Parte Contratante.

2. Cada Parte Contratante podrá exigir la notificación o registro de las tarifas que serán cobradas a o desde su territorio por las empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante. Dicha notificación o registro podrá exigirse con una antelación no superior a treinta (30) días antes de la fecha de entrada en vigor propuesta. En casos concretos, podrá permitirse que la notificación o registro se realice en un plazo inferior al normalmente requerido.

3. Ninguna de las Partes Contratantes tomará medidas unilaterales para evitar la introducción o continuación de una tarifa propuesta que vaya a cobrarse o se cobre por:

- a) cualquier empresa aérea designada para el transporte aéreo internacional entre los territorios de ambas Partes Contratantes; o
- b) una empresa aérea designada por una Parte Contratante para el transporte aéreo internacional entre el territorio de la otra Parte Contratante y el territorio de cualquier tercer país.

Si alguna de las Partes considera que alguna de dichas tarifas no está en conformidad con las consideraciones especificadas en el párrafo 1 anterior, solicitará consultas y comunicará a la otra Parte Contratante los motivos de su disconformidad lo antes posible. Las consultas se mantendrán en un plazo de tiempo no superior a los treinta (30) días posteriores a la recepción de su solicitud, y las Partes Contratantes colaborarán en la obtención de la información necesaria para la solución razonable del asunto. Si las Partes Contratantes llegan a un acuerdo con respecto a la tarifa por la que se haya presentado notificación de disconformidad, cada Parte Contratante se esforzará al máximo en aplicar dicho acuerdo. En ausencia de dicho acuerdo mutuo la tarifa entrará en vigor o continuará en vigor.

Artículo VIII. *Oportunidades comerciales.*

1. A las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante se les permitirá mantener en el territorio de la otra Parte Contratante, sobre una base de reciprocidad, a sus representantes y al personal comercial, técnico y de operaciones que sea necesario así como

sus oficinas, en relación con la operación de los servicios convenidos.

2. Estos requerimientos de personal podrán, a opción de las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante, ser cumplimentados bien por su propio personal o mediante los servicios de cualquier otra organización, empresa 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 resto del personal deberán estar 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, en base de reciprocidad y con un mínimo de demora, las correspondientes autorizaciones de empleo, visado de visitantes u otros documentos similares a los representantes y al personal a que hace mención el párrafo 1 de este Artículo.

4. Cada empresa aérea designada tendrá derecho a prestarse sus propios servicios de asistencia en tierra dentro del territorio de la otra Parte Contratante o bien a contratar dichos servicios, en todo o en parte, a su elección, con cualquiera de los agentes autorizados para proporcionarlos. Cuando o mientras las reglamentaciones aplicables a la prestación de servicios de asistencia en el territorio de una de las Partes impidan o limiten, ya sea la libertad de contratar estos servicios o la auto-asistencia, las condiciones establecidas para la prestación de tales servicios serán tan favorables como las generalmente aplicadas a las otras empresas aéreas internacionales.

5. Con carácter de reciprocidad y sobre una base de no discriminación en relación con cualquier otra empresa aérea que opere en tráfico internacional, las empresas aéreas designadas de 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.

6. Las empresas aéreas designadas 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 respecto a los gastos, obtenidos en el territorio de la venta. En dicha transferencia neta se incluirán los ingresos de las ventas, realizadas directamente o a través de un agente, de los servicios de transporte aéreo y de los servicios auxiliares o suplementarios, así como el interés comercial normal obtenido de dichos ingresos, mientras se encontraban en depósito esperando la transferencia.

7. Tales transferencias serán efectuadas sin perjuicio de las obligaciones fiscales en vigor en el territorio de cada una de las Partes Contratantes.

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

Artículo IX. *Leyes y Reglamentos.*

1. Las Leyes y Reglamentos de cada Parte Contratante que regulen en su territorio la entrada y salida de las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional o relativas a la operación de dichas aeronaves durante su permanencia dentro de los límites de su territorio, se aplicarán a las aerolíneas de las empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante.

2. Las Leyes y Reglamentos que regulen en el territorio de cada Parte Contratante la entrada, permanencia

y salida de pasajeros, tripulaciones, equipajes, correo y carga, así como los trámites relativos a las formalidades 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.

3. Salvo por razones de seguridad, control de tráfico de drogas o cuando lo requieran circunstancias especiales, los pasajeros en tránsito a través del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, así como sus equipajes, sólo estarán sujetos a un simple control. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otros impuestos similares.

Artículo X. *Certificados y licencias.*

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los títulos de aptitud y las licencias expedidas o convalidadas por una de las Partes Contratantes y no caducadas, 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, con tal que los requisitos bajo los que tales certificados o licencias fueron expedidos o convalidados sean iguales o superiores al mínimo que pueda ser establecido en el Convenio.

2. No obstante, cada Parte Contratante se reserva, para el sobrevuelo y/o el aterrizaje en su propio territorio, el derecho de no reconocer los títulos de aptitud y las licencias expedidas por la otra Parte Contratante a sus propios nacionales.

Artículo XI. *Seguridad de las operaciones aéreas.*

1. Cada Parte Contratante podrá en todo momento solicitar consultas sobre las normas de seguridad adoptadas por la otra Parte Contratante en materias relativas a la tripulación, las aeronaves o la explotación de las mismas. Dichas consultas tendrán lugar durante los treinta (30) días siguientes contados a partir de la fecha de la solicitud respectiva.

2. Si después de las consultas una de las Partes Contratantes considera que la otra Parte no realiza eficazmente ni aplica en alguna de dichas materias normas de seguridad que, cuando menos, sean iguales que las normas mínimas correspondientes establecidas en aplicación del Convenio, notificará a la otra Parte sus conclusiones y las medidas que se consideran necesarias para ajustarse a las citadas normas mínimas. La otra Parte tomará medidas correctoras adecuadas. Si la otra Parte no adopta medidas adecuadas en el plazo de quince (15) días, o en cualquier otro plazo mayor convenido, quedará justificada la aplicación del Artículo IV del presente Acuerdo (Revocaciones).

3. Sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el Artículo 33 del Convenio, se acuerda que toda aeronave operada por la empresa o empresas aéreas de una Parte Contratante en los servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte podrá ser sometida a un examen, denominado en el presente Artículo inspección en rampa, siempre que no ocasione una demora no razonable. La inspección será realizada a bordo y en la parte exterior de la aeronave por los representantes autorizados de la otra Parte a fin de verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave y los de su tripulación como el evidente estado de la aeronave y sus equipos.

4. Si de una de estas inspecciones o serie de inspecciones en rampa se derivan:

a) graves reparos en cuanto a que una aeronave o la operación de la misma no cumple con las corres-

pondientes normas mínimas establecidas en aplicación del Convenio; o

b) graves reparos en cuanto a que existe una falta de eficaz ejecución y aplicación de las correspondientes normas de seguridad establecidas de conformidad con el Convenio;

la Parte Contratante que realiza la inspección podrá a efectos del Artículo 33 del Convenio llegar a la conclusión de que no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en aplicación del Convenio, los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado el certificado o las licencias correspondientes a dicha aeronave o a la tripulación de la misma, o bien los requisitos de acuerdo con los que se opera dicha aeronave.

5. En el caso de que para iniciar, de conformidad con el párrafo 3 anterior, una inspección en rampa de una aeronave operada por la empresa o empresas aéreas de una Parte Contratante sea denegado el acceso por el representante de dicha empresa o empresas aéreas, la otra Parte Contratante podrá deducir que se plantean graves reparos en los términos citados en el párrafo 4 anterior y llegar a las conclusiones a que se hace referencia en dicho párrafo.

6. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de las operaciones de una empresa o empresas aéreas de la otra Parte Contratante en el caso de que como consecuencia de una inspección en rampa o de una serie de inspecciones en rampa, por la denegación del acceso para una inspección en rampa, en virtud de consultas o bien de cualquier otro modo, llegue a la conclusión de que es esencial una actuación inmediata para la seguridad de la explotación de la empresa aérea.

7. Toda medida adoptada por una Parte Contratante en virtud de lo establecido en los párrafos 2 ó 6 anteriores dejará de aplicarse cuando desaparezca la causa que motivó su adopción.

Artículo XII. *Seguridad.*

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la validez 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 las infracciones y ciertos otros 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 toda la ayuda necesaria que soliciten 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.

3. Las Partes Contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones

sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos al Convenio, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la 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 que se menciona en el párrafo anterior, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa Parte Contratante. Cada Parte Contratante se asegurará que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecuadas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y suministros de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes Contratantes estará también favorablemente dispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte Contratante de que adopte medidas especiales razonables de seguridad 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 aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

6. Cuando una de las Partes Contratantes tenga motivos fundados para creer que la otra Parte Contratante se ha desviado de las normas de seguridad aérea de este Artículo, dicha Parte Contratante podrá solicitar la celebración de consultas inmediatas a la otra Parte Contratante.

7. No obstante lo establecido en el Artículo IV (Revocaciones) de este Acuerdo, el que no se alcance un acuerdo satisfactorio en un plazo de quince (15) días a partir de la fecha de dicha solicitud, constituirá un motivo para suspender, revocar, limitar o imponer condiciones a las autorizaciones operativas o a los permisos técnicos concedidos a las empresas aéreas de ambas Partes Contratantes.

8. En caso de amenaza inmediata y extraordinaria, una Parte Contratante podrá tomar medidas provisionales antes de que transcurra el plazo de quince (15) días.

9. Cualquier medida que se tome de acuerdo con lo establecido en los apartados 7 y 8 anteriores se suspenderá cuando la otra Parte Contratante cumpla con las disposiciones de este Artículo.

Artículo XIII. *Régimen fiscal.*

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

Artículo XIV. *Capacidad.*

1. Las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante que presten servicios en cualquiera de las rutas estipuladas en este Acuerdo, disfrutarán de una justa y equitativa igualdad de oportunidades.

2. Los servicios que presten las empresas aéreas designadas en cualquiera de las rutas especificadas en el Anexo al presente Acuerdo, tendrán por objeto esencial ofrecer una capacidad adecuada a las necesidades del tráfico entre los dos países.

3. En la operación de los servicios convenidos, las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán libertad para establecer las frecuencias de dichos servicios, la capacidad a ofrecer en la operación de los mismos, así como el tipo de aeronave a utilizar. No obstante lo anterior, cuando se trate de operaciones a puntos situados en terceros países, con derechos de tráfico de quinta libertad, las frecuencias y la capacidad a ofrecer por las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante se establecerán por acuerdo entre las respectivas Autoridades Aeronáuticas.

4. Las frecuencias y horarios de las operaciones de los servicios aéreos convenidos se notificarán, cuando así sea requerido, a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, al menos treinta (30) días antes del comienzo de dichas operaciones a no ser que las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante acuerden un plazo más corto.

5. En el caso de que una de las Partes Contratantes considere que el servicio prestado por una o más empresas aéreas de la otra Parte Contratante, no se ajusta a las normas y principios estipulados en este Artículo, podrá solicitar consultas conforme al Artículo XVII del Acuerdo, a fin de examinar las operaciones en cuestión para determinar de común acuerdo las medidas correctoras que se estimen adecuadas.

Artículo XV. *Estadísticas.*

Las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes deberán facilitar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, si les fuese solicitado, la información y estadísticas relacionadas con el tráfico transportado por las empresas aéreas designadas de la primera Parte en los servicios convenidos con destino al territorio de la otra Parte Contratante o procedente del mismo, tal y como hayan sido elaboradas y sometidas por las empresas aéreas designadas a sus Autoridades Aeronáuticas nacionales. Cualquier dato estadístico adicional de tráfico que las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes desee obtener de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante será objeto de conversaciones mutuas entre las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, a petición de cualquiera de ellas.

Artículo XVI. *Consultas.*

Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán de vez en cuando con espíritu de estrecha colaboración, a fin de asegurar la aplicación y cumplimiento satisfactorio de las disposiciones de este Acuerdo.

Artículo XVII. *Modificaciones.*

1. Si cualquiera de las Partes Contratantes estima conveniente modificar alguna de las disposiciones del presente Acuerdo, podrá solicitar una consulta con la otra Parte Contratante. Tal consulta, que podrá hacerse entre Autoridades Aeronáuticas verbalmente o por correspondencia, se iniciará dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud. Todas las modificaciones así convenidas entrarán en vigor cuando hayan sido confirmadas mediante Canje de Notas por vía diplomática.

2. Las modificaciones del Anexo a este Acuerdo, podrán hacerse mediante acuerdo directo entre las Auto-

ridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes y confirmado mediante Canje de Notas por vía diplomática. Las consultas a estos efectos, que podrán realizarse verbalmente o por correspondencia, se iniciarán dentro de un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de la solicitud.

Artículo XVIII. *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, para solucionarlas 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 (60) días a partir de la fecha en que reciba cualquiera de las Partes Contratantes una nota de la otra Parte Contratante, por vía diplomática, solicitando el arbitraje de la controversia. El tercer árbitro se designará dentro de un plazo de sesenta (60) días, a contar de la designación del segundo de los árbitros citados, será siempre nacional de un tercer Estado, actuará como Presidente del Tribunal y determinará el lugar de celebración del arbitraje. Si cualquiera de las Partes Contratantes no nombra un árbitro dentro del plazo señalado, cualquiera de las Partes Contratantes podrá pedir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre un árbitro o árbitros, según el caso. De suceder esto, el tercer árbitro será un nacional de un tercer Estado y actuará como Presidente del Tribunal.

3. Las Partes Contratantes se comprometen a respetar todo laudo del Presidente del Tribunal adoptado de conformidad con el párrafo 2 del presente Artículo.

4. 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 XIX. *Registro.*

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

Artículo XX. *Convenios multilaterales.*

Si después de la entrada en vigor de este Acuerdo, ambas Partes Contratantes se adhieren a un Convenio o Acuerdo multilateral relativo a cuestiones reguladas en este Acuerdo, las Partes Contratantes mantendrán consultas para determinar la conveniencia de revisar el Acuerdo para adaptarlo al Convenio o Acuerdo multilateral de que se trate.

Artículo XXI. *Entrada en vigor y denuncia.*

1. El presente Acuerdo entrará en vigor en el momento en que ambas Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente por escrito, mediante Canje de Notas diplomáticas el cumplimiento de sus respectivas formalidades constitucionales.

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 Organi-

zación de Aviación Civil Internacional. Si se hace tal notificación, el Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha en que reciba la notificación la otra Parte Contratante, a menos que dicha notificación se retire por acuerdo mutuo antes de la expiración de dicho plazo. Si la Parte Contratante no acusase recibo de dicha notificación, ésta se considerará recibida catorce (14) días después de que la Organización de Aviación Civil Internacional haya recibido la notificación.

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

Hecho por duplicado en los idiomas español e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos. En Madrid, a 6 de mayo de dos mil dos.

Por el Reino de España,
Josep Piqué i Camps,
Ministro de Asuntos Exteriores

Por Nueva Zelanda,
Phil Goof,
Ministro de Asuntos Exteriores

ANEXO

Al Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Reino de España y Nueva Zelanda

CUADRO DE RUTAS

1. Rutas que pueden operar en ambas direcciones las empresas aéreas designadas de España:

Puntos en España-puntos intermedios-dos puntos en Nueva Zelanda-puntos más allá y viceversa.

2. Rutas que pueden operar en ambas direcciones las empresas aéreas designadas de Nueva Zelanda:

Puntos en Nueva Zelanda-puntos intermedios-dos puntos en España-puntos más allá y viceversa.

3. Las empresas aéreas designadas pueden cambiar el orden u omitir uno o más puntos en las rutas indicadas en los párrafos 1 y 2 del presente Anexo en todos o en parte de sus servicios, siempre que el punto de partida esté situado en el territorio de la Parte Contratante que haya designado a dichas empresas aéreas.

4. Los puntos intermedios y puntos más allá, que se operarán sin derechos de tráfico de quinta libertad, serán libremente elegidos por las empresas aéreas designadas.

5. Los dos puntos en el territorio de la otra Parte Contratante, que podrán servirse por separado o combinados, serán seleccionados por las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte y se notificarán a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Los puntos previamente elegidos pueden cambiarse cada seis (6) meses, debiendo notificarse a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante con treinta (30) días de antelación.

6. La posibilidad de ejercer derechos de tráfico de quinta libertad en los puntos intermedios y/o en los puntos más allá, comprendidos en los párrafos 1 y 2 del presente Anexo, se determinará mediante acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

7. Al operar u ofrecer (es decir, vender transporte bajo el propio código, en vuelos operados por otra empresa aérea), los servicios convenidos en las rutas especificadas, o en cualquier sector de las rutas, las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante, ya actúen como empresa aérea operadora, o no operadora (de aquí en adelante denominada empresa aérea comercializadora), podrán concluir acuerdos comerciales de coope-

ración, tales como bloqueo de espacio o código compartido con:

- a) una empresa o empresas aéreas de la misma Parte Contratante;
- b) una empresa o empresas aéreas de la otra Parte Contratante; y
- c) una empresa o empresas aéreas de terceros países.

8. La capacidad ofrecida por una empresa aérea designada en calidad de empresa aérea comercializadora, en servicios operados por otras empresas aéreas, no se contabilizará en relación con el cómputo de capacidad que corresponda a la Parte Contratante que haya designado a la empresa aérea comercializadora.

9. Cuando una empresa aérea designada realice servicios mediante acuerdos comerciales de cooperación en código compartido como empresa aérea operadora, la capacidad total operada se contabilizará en relación con el cómputo de capacidad de la Parte Contratante que haya designado a la empresa aérea.

10. Cada empresa aérea designada podrá ofrecer más de un servicio en código compartido bajo acuerdos comerciales de cooperación cuando utilice los servicios de otras empresas aéreas en relación con un servicio acordado de dicha empresa aérea.

11. Todas las empresas aéreas involucradas en acuerdos de código compartido, deberán disponer de los correspondientes derechos para operar la ruta.

12. Se permitirá a las empresas aéreas designadas que transfieran tráfico, sin limitaciones, entre aeronaves utilizadas en servicios de código compartido.

13. La empresa aérea comercializadora de servicios de código compartido no ejercerá derechos de tráfico de quinta libertad.

14. Ninguna de las Partes Contratantes negará el permiso a las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, para realizar servicios de código compartido en los servicios operados por empresas aéreas de un tercer país, alegando que la empresa aérea que opera la aeronave no tiene el derecho para transportar tráfico bajo el código de las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante. No obstante, para transportar tráfico bajo el código de una empresa aérea de un tercer país, en servicios realizados por las empresas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes como empresas aéreas operadoras, la empresa aérea comercializadora debe ser autorizada por las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

15. Los servicios de código compartido se ajustarán a los requisitos reglamentarios normalmente aplicados por las Partes Contratantes a dichas operaciones.

16. En el momento de la venta de servicios, la empresa aérea comercializadora deberá informar al comprador de los billetes, en el punto de venta de dichos servicios, sobre cuál será la empresa aérea que va a operar cada sector de dicho servicio.

17. Las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante comunicarán a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante la ruta, frecuencias, código de vuelo, y referencia de las empresas aéreas que operen cada sector de la ruta, en el plazo de treinta (30) días como mínimo antes del comienzo de la operación, o en un plazo más corto que puedan acordar las Autoridades Aeronáuticas.

El presente Acuerdo entró en vigor el 16 de septiembre de 2003, fecha de la última nota de comunicación de cumplimiento de las formalidades constitucionales, según se establece en su artículo XXI.1.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 26 de septiembre de 2003.—El Secretario General Técnico, Julio Núñez Montesinos.

MINISTERIO DE HACIENDA

18922 *CORRECCIÓN de errores de la Orden HAC/2696/2003, de 27 de agosto, por la que se establece el sistema de alerta previa en la circulación intracomunitaria de determinados productos objeto de los Impuestos Especiales de Fabricación.*

Advertidos errores en el texto de la Orden HAC/2696/2003, de 27 de agosto, por la que se establece el sistema de alerta previa en la circulación intracomunitaria de determinados productos objeto de los Impuestos Especiales de Fabricación, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 236, de 2 de octubre de 2003, se procede a efectuar la oportuna rectificación:

En el párrafo 4, línea 10, página 35831, suprimir el artículo «al».

En el Punto Primero. Apartado 4, página 35831, donde dice «código NC 2204.20», debe decir: «código 2402.20».

En el punto Segundo, página 35832, donde dice: «que continuación se indican:», debe decir: «que a continuación se indican:».

MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CULTURA Y DEPORTE

18923 *ORDEN ECD/2799/2003, de 7 de octubre, por la que se crea el Museo de Arqueología de Murcia mediante transformación de la Sección de Arqueología y Etnología del suprimido Museo de Murcia.*

El Museo de Murcia fue creado por Orden del Ministerio de Educación y Ciencia de 15 de marzo de 1973 (Boletín Oficial del Estado de 13 de abril), y en él quedaron refundidos los antiguos Museos de Bellas Artes y Arqueológico Provincial, que se integraron como Secciones del mismo.

En virtud del Real Decreto 3031/1983, de 21 de septiembre (Boletín Oficial del Estado de 8 de diciembre), sobre transferencias de funciones y servicios del Estado a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia en materia de Cultura, y del Convenio entre el Ministerio de Cultura y la citada Comunidad Autónoma de 24 de septiembre de 1984 (Boletín Oficial del Estado de 19 de enero de 1985), se transfiere a dicha Comunidad la gestión de los Museos de titularidad estatal relacionados en su anexo, entre los que figura el Museo de Murcia y las dos Secciones que lo componen: de Arqueología y Etnología y de Bellas Artes.

Dada la importancia y el carácter específico de cada una de las dos mencionadas Secciones, por el Consejero de Presidencia de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, en Memoria presentada a la Secretaría de Estado de Cultura, se justifica adecuadamente la necesidad de proceder a la creación de dos Museos independientes, a fin de facilitar una mejor comprensión e interpretación de los respectivos fondos de aquéllas, su tratamiento técnico especializado y una mayor difusión y promoción de sus valores culturales. Ello contribuirá