

Universidades	Personal docente	Personal no docente
	Funcionario y contratado	Funcionario
Islas Baleares	1.763.220	314.294
León	2.179.441	436.896
Madrid Autónoma	6.386.206	847.733
Madrid Carlos III	1.022.854	207.724
Madrid Complutense	16.840.016	2.451.370
Madrid Politécnica	10.128.278	2.036.192
Murcia	4.927.296	765.879
Oviedo	5.361.420	886.866
Salamanca	5.448.400	845.539
UNED	3.580.354	1.002.422
Valladolid	6.273.623	926.311
Zaragoza	6.410.336	1.027.351
La Rioja	707.689	122.049

ANEXO VII

Compromisos de gastos que se extienden a ejercicios futuros

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 61.4 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, se especifican a continuación los programas y proyectos de inversión respecto a los que pueden adquirirse compromisos de gasto que se extiendan a ejercicios futuros.

Sección 17. Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

El límite de compromiso se fija a nivel de programa en el capítulo VI, con el siguiente detalle:

(Miles de pesetas)

Programa	Denominación	Anualidades e importes		
		1994	1995	1996
513.D	Creación de Infraestructuras Carreteras	279.650.000	246.750.000	213.850.000
513.E	Conservación y Explotación de Carreteras	57.800.000	51.000.000	44.200.000
512.A	Gestión e Infraestructura de Recursos Hidráulicos	105.505.000	93.782.000	82.059.000
513.A	Infraestructura del Transporte ferroviario	34.400.000	27.950.000	21.500.000
514.C	Actuación en la Costa	11.700.000	7.800.000	6.500.000

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

28827 APLICACION provisional del acuerdo entre España y Honduras sobre transporte aéreo y anejo, firmado en Tegucigalpa el 30 de octubre de 1992.

ACUERDO ENTRE ESPAÑA Y HONDURAS SOBRE TRANSPORTE AEREO

España y Honduras,

Siendo Partes del Convenio de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Deseosos de favorecer el desarrollo del transporte aéreo entre sus respectivos territorios y de proseguir en la medida más amplia posible la cooperación internacional en este sector.

Han convenido lo siguiente:

ARTÍCULO I

Definiciones

1. 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, firmado 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 estén en vigor o hayan sido ratificados por ambas Partes Contratantes;

b) El término Autoridades Aeronáuticas significa por lo que se refiere a Honduras, Secretaría de Estado en los Depachos de Comunicaciones, Obras Públicas y Transporte y de la Dirección General de Aeronáutica Civil y por lo que se refiere a España, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (Dirección General de Aviación Civil), o, en ambos casos, las instituciones o personas legalmente autorizadas para asumir las funciones que ejerzan las aludidas Autoridades;

c) El término empresa aérea designada, se refiere a una 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 territorio, 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 anejo y cualquier enmienda a los mismos;

f) El término rutas especificadas significa las rutas establecidas o a establecer en el anejo 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), incluyendo cualquier otro beneficio adicional significativo concedido u ofrecido conjuntamente con este transporte y la comisión que se ha de abonar por la venta de billetes o por las correspondientes transacciones para el transporte de mercancías. También incluye las condiciones que regulan la aplicación del precio del transporte o el pago de la comisión;

i) El término capacidad significativa, 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 ruptura de carga significa el hecho de cambiar en ruta especificada, una aeronave por otra de capacidad diferente.

k) El término frecuencia significa el número de vuelos redondos en un lapso dado, que una empresa aérea efectúa en una ruta especificada.

l) El término cinco libertades del aire significa, según el caso, que cada una de las Partes Contratantes reconoce a la otra:

Primera libertad: el privilegio de volar sobre su territorio sin aterrizar.

Segunda libertad: el privilegio de aterrizar para fines no comerciales.

Tercera libertad: el privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio de la Parte Contratante cuya nacionalidad posee la aeronave.

Cuarta libertad: el privilegio de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio de la Parte Contratante cuya nacionalidad posee la aeronave, y

Quinta libertad: el privilegio de tomar y el de desembarcar pasajeros, correo y carga con destino a/o procedente de terceros Estados.

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 anejo al mismo.

2. La empresa aérea que haya sido designada por cualquiera de las Partes Contratantes gozará, mientras opere 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 los puntos del territorio de la otra Parte Contratante que se especifiquen en el cuadro de rutas del anejo al presente Acuerdo, con el propósito de embarcar y desembarcar pasajeros, correo y carga, conjunta o separadamente en tráfico aéreo 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 anejo al presente Acuerdo.

d) Ninguna disposición del presente Acuerdo podrá ser interpretada en el sentido de que se confieren a la empresa aérea designada por una de la Partes Contratantes derechos de cabotaje dentro del territorio de la otra parte contratante.

ARTÍCULO III

Designación de empresas

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

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

3. Las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes podrán exigir que la empresa aérea designada de la otra parte contratante, demuestre 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. Cada Parte Contratante tendrá 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 la empresa aérea designada, de los derechos especificados en el artículo II del presente Acuerdo, cuando no esté convencida de que una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de esta empresa se hallen en manos de la Parte Contratante que ha designado a la empresa o de sus nacionales.

5. Cuando la empresa aérea haya sido de este modo designada y autorizada, podrá comenzar, en cualquier momento, a explotar los servicios convenidos, siempre que esté en vigor en dichos servicios una tarifa establecida de conformidad con las disposiciones del artículo VII del presente Acuerdo.

ARTÍCULO IV

Revocaciones

1. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de revocar la autorización de explotación concedida a la 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 una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de la empresa se halle en manos de la Parte Contratante que designa a la empresa o de sus nacionales, o

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

c) Cuando la empresa aérea deje de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones prescritas en el presente Acuerdo.

2. 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

Exenciones

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por la empresa aérea designada por cada una de las Partes Contratantes, y su equipo habitual, combustible, lubricantes y provisiones (incluyendo los alimentos, tabaco y bebidas) a bordo de dichas aeronaves, estarán exentos de los derechos a la importación y de los demás impuestos y gravámenes exigibles a la entrada de las mercancías en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que aquéllos 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 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) 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 la empresa aérea designada por la otra Parte Contratante;

c) El combustible y lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves utilizadas por la empresa aérea designada por la otra Parte Contratante, y dedicada 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, y

d) Existencias de billetes impresos, conocimientos aéreos, cualquier material impreso que lleve el emblema de la Compañía impreso en el mismo y el material publicitario normal que se distribuya gratuitamente por dicha empresa aérea designada.

Los artículos mencionados en los subpárrafos a), b), c) y d) 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.

4. Salvo por razones de seguridad, los pasajeros en tránsito a través del territorio de cualquiera de las Partes

Contratantes, sólo estarán sujetos a un simple control. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y demás impuestos y gravámenes exigibles a la importación.

ARTÍCULO VI

Tasas aeroportuarias

Cada una de las Partes Contratantes podrá imponer o permitir que se impongan tasas o tarifas justas y razonables por el uso de aeropuertos públicos y de las 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 la empresa aérea designada de cada una de las Partes Contratantes por el transporte con destino al territorio de la otra Parte Contratante o proveniente de él, se establecerán a unos niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los elementos de valoración, especialmente el coste de explotación, las necesidades de los usuarios, un beneficio razonable y las tarifas aplicadas por otras empresas de transporte aéreo.

2. Las tarifas mencionadas en el párrafo 1 de este artículo se acordarán, si es posible, por la empresa aérea designada de cada una de las Partes Contratantes, previa consulta con las otras empresas que operen en toda la ruta o parte de ella. Las empresas llegarán a este acuerdo recurriendo en la medida de lo posible, al procedimiento para la elaboración de tarifas de la Asociación del 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 ha expresado su disconformidad con el plazo de treinta días a partir de la fecha en que la notificación haya tenido lugar, conforme al párrafo 3 de este artículo, dichas tarifas se considerarán aprobadas. En caso que se reduzca el plazo de notificación en la forma prevista en el párrafo 3, las Autoridades Aeronáuticas pueden 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 las disposiciones del párrafo 2 del presente artículo o cuando una Autoridad Aeronáutica en los plazos mencionados en el párrafo 4 de este artículo, manifieste a la otra Autoridad Aeronáutica su disconformidad respecto a cualquier tarifa acordada conforme a las disposiciones del párrafo 2, las Autoridades Aeronáuticas de ambas partes contratantes tratarán de determinar la tarifa de mutuo acuerdo.

6. Si las Autoridades Aeronáuticas no pueden llegar a un acuerdo sobre la tarifa que se les someta conforme al párrafo 3 del presente artículo, o sobre la determinación de una tarifa según el párrafo 5 de este artículo, la controversia se resolverá con arreglo a las disposiciones previstas en el artículo XIX del presente Convenio aéreo.

7. Una tarifa establecida conforme a las disposiciones del presente artículo continuará en vigor hasta el

establecimiento de una nueva tarifa. Las tarifas aéreas podrán, sin embargo, prolongarse más allá de su fecha original de vencimiento por un período que no sobrepase los doce meses.

ARTÍCULO VIII

Personal técnico y comercial

1. A la empresa aérea designada de cada Parte Contratante se le permitirá, en base de reciprocidad, mantener en el territorio de la otra Parte Contratante a sus representantes y al personal comercial, técnico y de operaciones que sea necesario en relación con la operación de los servicios convenidos.

2. Estos requerimientos de personal podrán, a opción de la empresa aérea designada de cada Parte Contratante, ser cumplimentados bien por su propio personal o mediante 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 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 y otros documentos similares a los representantes y al personal a que hace mención el párrafo 1 de este artículo.

4. Cuando circunstancias especiales requieran la entrada o permanencia de personal de servicio con carácter temporal y urgente, las autorizaciones, visados y documentos requeridos, en su caso, por las Leyes y Reglamentos de cada Parte Contratante, serán expedidos con prontitud para no retrasar la entrada al país en cuestión de dicho personal.

5. La empresa aérea designada por cada una de las Partes Contratantes podrá suministrarse sus propios servicios de asistencia en tierra dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

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 aeronaves de la empresa aérea designada por 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 trámites relativos a las formalidades de entrada y salida del país, a la emigración, a las aduanas y a las medidas sanitarias se aplicarán también en dicho territorio a las operaciones de la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO X

Zonas prohibidas

Por razones militares o de seguridad pública cada Parte Contratante podrá restringir o prohibir los vuelos de las aeronaves de la empresa aérea designada de la

otra Parte Contratante sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que dichas restricciones o prohibiciones se apliquen igualmente a las aeronaves de la empresa aérea designada de la primera Parte Contratante o a las empresas de transporte aéreo de terceros Estados que operen servicios aéreos internacionales regulares.

ARTÍCULO XI

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 para la explotación de los servicios convenidos en las rutas especificadas en el anejo 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 los Convenios sobre la Aviación Civil Internacional.

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

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

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 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 sobre Aviación Civil Internacional, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes; 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 de 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 entender 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.

ARTÍCULO XIII

Transferencia de excedentes de ingresos

1. 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.

2. Las empresas aéreas designadas 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 y suplementarios, así como el interés comercial normal obtenido de dichos ingresos, mientras que se encontraban en depósito esperando la transferencia.

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

4. Las empresas aéreas designadas 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 XIV

Régimen fiscal

Cada Parte Contratante podrá conceder a la empresa aérea designada 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 XV

Capacidad

1. Las empresas aéreas designadas de ambas 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 anejo al presente Acuerdo tendrán por objeto esencial ofrecer una capacidad adecuada a las necesidades del público en tales servicios.

3. La empresa aérea designada de una de las Partes Contratantes deberá tomar en consideración al operar los servicios convenidos los intereses de la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante a fin de no afectar de forma indebida los servicios que esta última realice en parte o en la totalidad de las mismas rutas.

4. El derecho a embarcar o desembarcar en los respectivos territorios de las Partes Contratantes tráfico internacional en o con destino a terceros países, de acuerdo con lo establecido en el artículo II c) y en el anejo al presente Acuerdo será ejercido conforme a los principios generales de desarrollo ordenado del tráfico aéreo internacional, aceptado por ambas Partes Contratantes y en tales condiciones que la capacidad sea adaptada 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 económica en la ruta.
- c) Las necesidades del tráfico en el sector que atraviesan las empresas aéreas designadas.

ARTÍCULO XVI

Estadísticas

Las autoridades aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes deberán facilitar a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, si les fuesen solicitadas, la información y estadísticas relacionadas con el tráfico transportado por la empresa aérea designada de la primera Parte en los servicios convenidos con destino al territorio de la otra Parte o procedente del mismo, tal y como hayan sido elaboradas y sometidas por las empresas aéreas designadas a sus autoridades aeronáuticas nacionales para su publicación. 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 será objeto de conversaciones mutuas entre las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, a petición de cualquiera de ellas.

ARTÍCULO XVII

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 XVIII

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 días a partir de la fecha de la solicitud. Todas las modificaciones así convenidas habrán de ser aprobadas con arreglo a las formalidades constitucionales de las Partes Contratantes y entrarán en vigor cuando hayan sido confirmadas mediante canje de notas por vía diplomática.

2. No obstante, si las modificaciones se refieren al anejo a este Acuerdo, éstas podrán hacerse mediante acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes y entrarán en vigor mediante Canje de Notas por vía diplomática.

3. El presente Acuerdo se modificará para que esté en armonía con cualquier Convenio Multilateral que sea obligatorio para las dos Partes Contratantes.

ARTÍCULO XIX

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 solucionarla 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 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 días, a contar de la designación del segundo de los árbitros citados, será siempre nacional de un tercer Estado, actuará como Presidente del Tribunal arbitral y determinará el lugar de celebración del arbitraje. Si cualquiera de las Partes no nombra un árbitro dentro del plazo señalado o si el tercer árbitro no ha sido nombrado dentro del plazo fijado, 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 arbitral.

3. Las Partes Contratantes se comprometen a respetar todo laudo adoptado de acuerdo con el párrafo 2 del presente artículo.

ARTÍCULO XX

Registro

El presente Acuerdo y toda modificación al 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 en el

momento que ambas Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente, 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 Organización de Aviación Civil Internacional. Si se hace tal notificación, el Acuerdo terminará doce 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 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, siendo ambos textos igualmente auténticos. En Tegucigalpa, el día 30 de octubre de 1992.

Por España,
José Manuel López
Barrón,
Embajador

Por Honduras,
Jaime Güell Bográn,
Ministro de Relaciones
Exteriores

ANEJO

Al Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre España y Honduras

Cuadro de rutas

1. Ruta que podrá ser explotada en ambas direcciones por la empresa aérea designada de España:

Puntos en España: Un punto en los Estados Unidos de América; Miami; un punto en el Caribe a elegir entre Santo Domingo, La Habana, San Juan de Puerto Rico-Tegucigalpa y San Pedro Sula; un punto más allá en Centro América a elegir entre El Salvador, Costa Rica y Panamá.

2. Ruta que podrá ser explotada en ambas direcciones por la empresa aérea designada de Honduras:

Puntos en Honduras: Un punto intermedio en el Caribe a elegir entre Santo Domingo, La Habana, San Juan de Puerto Rico; un punto en los Estados Unidos de América, Miami; dos puntos en España; un punto más allá, en Europa.

3. La determinación de los puntos intermedios y más allá que figuran sin especificar en los puntos 1 y 2 anteriores se llevará a cabo mediante acuerdo de las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes.

4. Las empresas aéreas designadas podrán omitir uno o varios puntos o alterar el orden de los mismos en las rutas indicadas en los apartados 1 y 2 de este anejo, en todos o en parte de sus servicios siempre que el punto de partida se halle situado en el territorio de la Parte Contratante que ha designado a dichas empresas.

5. La empresa aérea designada de cada una de las Partes Contratantes someterá a la aprobación de las autoridades de la otra Parte Contratante e contratante, las frecuencias y horarios de las operaciones de los ser-

vicios aéreos convenidos, al menos treinta días antes del comienzo de dichas operaciones.

6. La empresa aérea designada de cada una de las Partes Contratantes tendrá derecho a realizar vuelos exclusivos de carga desde puntos situados en sus respectivos territorios, vía puntos intermedios a puntos situados en territorio de la otra Parte Contratante y a puntos más allá con plenos derechos de tráfico.

7. En la operación de los servicios convenidos la empresa aérea designada de cada una de las Partes Contratantes tendrá derecho a realizar, en cualquier punto de la ruta, cambios de la aeronave utilizada por otra u otras aeronaves, siempre que la capacidad total de las aeronaves que operen más allá del punto en que se lleve a cabo el cambio de calibre este relacionado con la de la aeronave inicial y se programe en conexión directa con la misma con el fin de asegurar una verdadera y genuina continuación de los servicios.

El presente Acuerdo se aplica provisionalmente desde el día 30 de octubre de 1992, fecha de su firma, de conformidad con lo establecido en el artículo 20.1 del Acuerdo.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 1 de diciembre de 1992.—El Secretario general técnico, Aurelio Pérez Giralda.

MINISTERIO DE ECONOMIA Y HACIENDA

28828 REAL DECRETO 1511/1992, de 11 de diciembre, por el que se regulan determinados aspectos administrativos y económicos del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado.

Hasta 1985 los juegos y apuestas del Estado se comercializaban a través de dos redes diferenciadas, una distribuidora de Lotería Nacional y dependiente del Servicio Nacional de Loterías, y otra expendedorora de la quiniela de fútbol, competencia del Patronato de Apuestas Mutuas Deportivo Benéficas.

Con la fusión de ambas entidades en el Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, se produjo una concentración de despachos en numerosas zonas que pasaron a comercializar conjuntamente tanto la Lotería Primitiva como, posteriormente, el Bono-Loto. Esta concentración originó, con frecuencia, la existencia de despachos separados por escasos metros e, incluso, contiguos.

Por otra parte, se han producido desde dicha fecha cambios importantes en la configuración comercial de las ciudades y municipios, debido, fundamentalmente, a variaciones demográficas en los mismos.

Todo ello hace necesario, por razones comerciales de optimización y racionalización, que puedan autorizarse traslados de las Administraciones de Loterías y demás puntos de venta de la red comercial del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, no solamente en el mismo municipio, sino a otros lugares del territorio nacional.

Además, la mejora de las comunicaciones facilita la residencia de los titulares en localidades distintas a las de su punto de venta, sin que ello suponga menoscabo alguno para el ejercicio de sus funciones, por lo que se considera conveniente eliminar dicha exigencia.

Hay que añadir que la gestión conjunta por el Organismo de todos los juegos del Estado, hace conveniente una regulación homogénea del sistema de transferencias al Tesoro de los beneficios obtenidos por cada juego y la contribución de todos ellos al fondo de maniobra para garantizar los premios.

Por último, con objeto de facilitar la acomodación de la impresión de los billetes de Lotería Nacional a los medios técnicos actuales, es conveniente simplificar los requisitos a incluir en los mismos, asegurando en todo caso que en ellos consten los elementos imprescindibles para garantizar su identificación.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Economía y Hacienda, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros, en su reunión del día 11 de diciembre de 1992,

DISPONGO:

Artículo 1. *Traslados de los puntos de venta integrados en la red comercial del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado.*

1. El Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado podrá autorizar, mediante procedimiento administrativo instruido al efecto, el traslado dentro del mismo o a distinto municipio, de las Administraciones de Lotería Nacional y de los establecimientos receptores integrales de su red, siempre que ello suponga una sensible mejora del emplazamiento comercial.

En el caso de concurrencia de solicitudes de traslado para la misma localidad o zona, se valorarán aquéllas mediante la utilización de criterios objetivos, entre los que figurarán esencialmente el interés comercial del local propuesto, las distancias a otros puntos de venta, la saturación de los mismos en el municipio objeto de la solicitud y la antigüedad en el ejercicio de la función.

Las solicitudes de traslado dentro del mismo municipio se publicarán en el «Boletín Oficial» de la provincia y las de traslado a distinto municipio en el «Boletín Oficial del Estado», con objeto de que los interesados afectados por el traslado, en el plazo de quince días a partir de su publicación, puedan formular ante el Organismo cualquier alegación que estimen oportuna.

Los procedimientos de traslado de puntos de venta a que se refieren los párrafos anteriores, serán resueltos en el plazo máximo de seis meses desde su iniciación, pudiendo entenderse desestimadas las solicitudes de traslado de no recaer resolución expresa en dicho plazo. Las resoluciones expresas o presuntas pondrán fin a la vía administrativa.

2. A los restantes puntos de venta de la red comercial del Organismo, les seguirá siendo de aplicación en esta materia lo dispuesto en las «Normas de Establecimientos Receptores de Boletos», aprobadas por el Consejo de Administración del Patronato de Apuestas Mutuas Deportivo Benéficas el 17 de julio de 1980.

Artículo 2. *Residencia de los titulares de las Administraciones de Loterías y establecimientos receptores.*

Los titulares de Administraciones de Lotería Nacional o establecimientos receptores residirán en la localidad de su destino o en otra cercana a la misma, siempre que esto no suponga menoscabo alguno en el ejercicio de sus funciones. En este supuesto será preceptiva la autorización del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, autorización que podrá entenderse concedida de no expresarse lo contrario en el plazo de tres meses desde la recepción de la oportuna petición de autorización.

Concedida expresa o presuntamente la autorización de cambio de residencia, la misma podrá ser revocada,