

8. Cada Parte correrá con los gastos del árbitro por ella designado y los relacionados con su representación en los procedimientos arbitrales. Los demás gastos, incluidos los del Presidente, serán sufragados equitativamente por ambas Partes.

ARTÍCULO X

Solución de controversias entre una Parte e inversores de la otra Parte

1. Las controversias que surgieren entre una de las Partes y un inversor de la otra parte en relación con las inversiones en el sentido del presente Acuerdo deberán, en lo posible, ser amigablemente dirimidas entre las Partes en la controversia.

2. Si una controversia en el sentido del párrafo 1 no pudiera ser dirimida dentro del plazo de seis meses, contando desde la fecha en que una de las partes en la controversia la haya promovido, será sometida a petición de una de ellas a los Tribunales competentes de la Parte en cuyo territorio se realizó la inversión.

3. La controversia podrá ser sometida a un Tribunal Arbitral Internacional en cualquiera de las circunstancias siguientes:

a) A petición de una de las Partes en la controversia, cuando no exista una decisión sobre el fondo después de transcurridos dieciocho meses, contados a partir de la iniciación del proceso judicial previsto por el apartado 2 de este artículo, o cuando exista tal decisión pero la controversia subsista entre las Partes.

b) Cuando ambas Partes en la controversia así lo hayan convenido.

4. En los casos previstos por el párrafo 3 anterior, las controversias entre las Partes, en el sentido de este artículo, se someterán de común acuerdo, cuando las Partes en la controversia no hubiesen acordado otra cosa, sea a un procedimiento arbitral en el marco del «Convenio sobre arreglo de diferencias relativas a las inversiones entre Estados y nacionales de otros Estados», del 18 de marzo de 1965, o a un Tribunal Arbitral *ad hoc* establecido de conformidad con las reglas de la Comisión de Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI).

Si después de un periodo de tres meses a partir de que una de las Partes hubiere solicitado el comienzo del procedimiento arbitral no se hubiese llegado a un acuerdo, la controversia será sometida a un procedimiento arbitral en el marco del «Convenio sobre arreglo de diferencias relativas a las inversiones entre Estados nacionales de otros Estados», del 18 de marzo de 1965, siempre y cuando ambas Partes sean partes de dicho Convenio. En caso contrario, la controversia será sometida al Tribunal Arbitral *ad hoc* antes citado.

5. El Tribunal Arbitral decidirá sobre la base del presente tratado y, en su caso, sobre la base de otros tratados vigentes entre las Partes, del derecho interno de la Parte en cuyo territorio se realizó la inversión, incluyendo sus normas de Derecho Internacional Privado, y de los principios generales del Derecho Internacional.

6. La sentencia arbitral será obligatoria y cada Parte la ejecutará de acuerdo con su legislación.

ARTÍCULO XI

Entrada en vigor, prórroga y denuncia

1. El presente Acuerdo entrará en vigor el día en que los dos Gobiernos se hayan notificado mutuamente que las respectivas formalidades constitucionales requeridas para la entrada en vigor de acuerdos internacionales han sido cumplimentadas. Permanecerá en vigor por un periodo inicial de diez años, y por tácita reconducción, por periodos consecutivos de dos años.

2. Cada Parte podrá denunciar el presente Acuerdo mediante notificación previa por escrito, efectuada seis meses antes de la fecha de su expiración.

3. En caso de denuncia, las disposiciones previstas en los artículos I al X del presente Acuerdo seguirán aplicándose por un periodo de diez años a las inversiones efectuadas antes de su denuncia.

Hécho en dos originales en lengua española, que hacen igualmente fe, en Buenos Aires a tres de octubre de 1991.

Claudio Aranzadi Martínez,

Ministro de Industria,
Comercio y Turismo

POR EL REINO DE ESPAÑA,

Rafael Pastor,

Embajador de España
en Buenos Aires

Domingo Cavallo,

Ministro de Economía y Obras
y Servicios Públicos

POR LA REPUBLICA ARGENTINA,

Rafael Alieto Guadagni,

Subsecretario
de Relaciones Económicas
Internacionales

PROTOKOLO

Con la firma del Acuerdo para la promoción y la protección recíproca de inversiones entre la República Argentina y el Reino de España se han asimismo acordado las cláusulas siguientes:

1. Con referencia a los artículos IV y VII:

La interpretación de los artículos IV y VII del Acuerdo es que las Partes consideran que la aplicación del tratamiento de la Nación más favorecida no se extiende al tratamiento particular que alguna de las Partes reserve a los inversores extranjeros por una inversión realizada en el marco de un financiamiento concesional previsto en un acuerdo bilateral concluido por esa Parte con el país al que pertenecan los citados inversores, tales como el Tratado del 10 de diciembre de 1987, que instituye la Relación Asociativa Particular entre la Argentina e Italia, y el Acuerdo Económico integrante del Tratado General de Cooperación y Amistad entre España y la Argentina del 3 de junio de 1988:

2. Con referencia al artículo VI:

a) La Parte receptora de la inversión facilitará al inversor de la otra Parte o a la sociedad en la que participa el acceso al mercado oficial de divisas en forma no discriminatoria, ajustándose a las mismas condiciones que las sociedades locales en las que no existe participación extranjera, a fin de adquirir las divisas necesarias para realizar las transferencias amparadas en dicho artículo.

b) Las transferencias se realizarán una vez que el inversor haya cumplido con las obligaciones fiscales establecidas por la legislación vigente en la Parte receptora de la inversión.

c) Las Partes se comprometen a facilitar los procedimientos necesarios para efectuar dichas transferencias sin excesiva demora ni restricciones. En particular, no deberá transcurrir más de un plazo de seis meses desde la fecha en que el inversor haya presentado debidamente las solicitudes necesarias para efectuar la transferencia hasta el momento en que dicha transferencia se realice efectivamente. Por lo tanto, cada parte se compromete a cumplir con las formalidades necesarias tanto para la compra de divisa como para su transferencia efectiva al extranjero antes del término arriba mencionado.

d) Cada Parte conserva el derecho, en caso de dificultades excepcionales de balanza de pagos, de establecer limitaciones a las transferencias, en forma equitativa, sin discriminaciones y de conformidad con sus obligaciones internacionales. Dicha limitación no podrá exceder, para cada inversor, un periodo de treinta y seis meses e incluirá la posibilidad de escalar cada transferencia en varias fracciones por periodos de no más de dieciocho meses.

e) Sin perjuicio de lo previsto en el párrafo anterior, cada Parte otorgará, en todo momento a los inversores de la otra Parte la libre transferencia de dividendos efectivamente distribuidos, con divisas provenientes de sus exportaciones.

En Buenos Aires a 3 de octubre de 1991.

El presente Acuerdo y Protocolo anejo entró en vigor el 28 de septiembre de 1992, fecha de la última de las notificaciones cruzadas entre las Partes, comunicándose el cumplimiento de sus respectivas formalidades constitucionales, según se señala en su artículo XI.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 3 de noviembre de 1992.—El Secretario general Técnico,
Aurelio Pérez Giralda.

25450 CANJE de Notas de 14 de junio de 1988 y 18 de marzo de 1992 constitutivo de Acuerdo por el que se enmienda el Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno del Reino de Tailandia de 6 de septiembre de 1979. Número 0502/38523.

Ministerio de Asuntos Exteriores, Palacio de Saranrom, 14 de junio
B.E. 2531 (1988)

Excelentísimo señor:

Tengo el honor de referirme a la reunión celebrada en Madrid los días 14 y 15 de octubre de 1987 entre la Delegación del Gobierno del Reino de Tailandia y la Delegación del Gobierno del Reino de España para revisar los aspectos relativos a la aplicación al Convenio sobre Transporte Aéreo entre los dos Gobiernos, firmado en Madrid el 6 de septiembre de 1979. Como resultado de estas conversaciones, las dos delegaciones convinieron en lo siguiente:

1. Cuadro de rutas

Las dos delegaciones convinieron en modificar el cuadro de rutas del Convenio sobre Transporte Aéreo entre los dos Gobiernos como sigue:

Cuadro de rutas

Sección 1

Ruta que será explotada en ambas direcciones por la Empresa aérea designada por el Gobierno del Reino de Tailandia:

Puntos en Tailandia - tres puntos intermedios - Madrid - tres puntos más allá.

1. La Empresa aérea designada de Tailandia podrá omitir, en todos o cualquiera de sus vuelos, la escala en cualquiera de los puntos antes mencionados siempre que los servicios convenidos en la ruta empiecen en el punto del territorio de Tailandia.

2. Los puntos intermedios y más allá podrán ser seleccionados por la Empresa aérea designada de Tailandia con la opción de cambiar los puntos mediante notificación previa a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante antes de la iniciación de los servicios a dichos puntos y desde ellos.

Sección 2

Ruta que será explotada en ambas direcciones por la Empresa aérea designada por el Gobierno del Reino de España:

Puntos en España - tres puntos intermedios - Bangkok - tres puntos más allá.

1. La Empresa aérea designada de España podrá omitir, en todos o cualquiera de sus vuelos, la escala en cualquiera de los puntos antes mencionados siempre que los servicios convenidos en la ruta empiecen en el punto del territorio de España.

2. Los puntos intermedios y más allá podrán ser seleccionados por la Empresa aérea designada de España con la opción de cambiar los puntos mediante notificación previa a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante antes de la iniciación de los servicios a dichos puntos y desde ellos.

2. Memorandum de entendimiento confidencial de 15 de octubre de 1987

Las dos delegaciones convinieron en firmar un memorandum de entendimiento confidencial sobre los siguientes aspectos el 15 de octubre de 1987, para sustituir el memorandum de entendimiento confidencial firmado en Bangkok el 20 de marzo de 1979:

2.1 Designación de Empresas aéreas.—Según el artículo 3 del Convenio, el Gobierno del Reino de Tailandia acepta a «Iberia» como la Empresa aérea designada de España, y el Gobierno del Reino de España acepta también a «Thai Airways International Ltd.» como la Empresa aérea designada de Tailandia.

2.2 Capacidad y frecuencias:

2.2.1 Según el apartado 4 del artículo 6 del Convenio, a la Empresa aérea designada de Tailandia y a la Empresa aérea designada de España se les permitirá a cada una explotar al principio hasta dos servicios semanales con cualquier tipo de aeronave en sus respectivas rutas especificadas.

2.2.2 Sin perjuicio del apartado 4 del artículo 6 del Convenio, todo incremento en la frecuencia respecto de la establecida en el apartado 2.2.1 anterior podrá también ser objeto de conversación entre las Empresas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes y recomendada a las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes para su aprobación.

2.3 Derechos de tráfico:

2.3.1 Las Empresas aéreas designadas de las dos Partes Contratantes gozarán de los derechos de la 3.^a y la 4.^a libertades de tráfico.

2.3.2 Por lo que respecta a los derechos de la 5.^a libertad de tráfico, serán aplicables las siguientes disposiciones:

a) Las Empresas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes podrán ejercer los plenos derechos de la 5.^a libertad de tráfico en los sectores comprendidos desde y hasta los puntos intermedios en sus rutas respectivas especificadas.

b) La Empresa aérea designada de cada Parte Contratante podrá también ejercitar los plenos derechos de la 5.^a libertad de tráfico en los puntos más allá cuando el sector no está siendo explotado por la Empresa aérea designada de la otra Parte Contratante.

c) La Empresa aérea designada de cada Parte Contratante no ejercerá los derechos de la 5.^a libertad de tráfico en el sector o sectores

comprendidos desde y hasta los puntos más allá o explotados por la Empresa aérea designada de la otra Parte Contratante.

2.3.3 Las restricciones mencionadas en el apartado 2.3.2, c), anterior podrán ser levantadas cuando:

a) Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, mediante consultas, convengan en levantar dichas restricciones mediante el intercambio de los derechos de la 5.^a libertad de tráfico, o

b) Cuando las Empresas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes concierten un acuerdo comercial que sea aprobado por las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

3. Seguridad de la aviación

Las dos delegaciones acordaron la inclusión en el Convenio sobre Transporte Aéreo de un artículo sobre «Seguridad de la aviación», como sigue:

3.1 De conformidad con sus derechos y obligaciones según el derecho internacional, las Partes Contratantes reafirman que su obligación recíproca de proteger la seguridad de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita forma parte integrante del presente Convenio.

3.2 Sin que ello suponga limitación en el carácter general de los derechos y obligaciones que les incumben según el derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán en particular de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de aeronaves, hecho en Tokio el 14 de septiembre de 1963; del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970, y del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, así como cualquier otro acuerdo multilateral que regule la seguridad de la aviación y sea vinculante para ambas Partes Contratantes.

3.3 Las Partes Contratantes se prestarán recíprocamente, a petición de cualquiera de ellas, toda la ayuda necesaria para prevenir los actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y cualquier otra amenaza contra la seguridad de la navegación civil.

3.4 Las Partes Contratantes actuarán de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación adoptadas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos al Convenio de la Aviación Civil Internacional en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes; éstas exigirán que las Entidades que exploten aeronaves que vuelan bajo su bandera, las Entidades que exploten aeronaves y que tengan su centro principal de actividad o su residencia permanente en su territorio, y que las Entidades que exploten aeropuertos en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

3.5 Cada Parte Contratante conviene en que a esas Entidades explotadoras de aeronaves podrán exigirse que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación a que se hace referencia en el anterior apartado 3.4 y que sean impuestas por la otra Parte Contratante para la entrada en su territorio, la salida del mismo o la estancia dentro de él. Cada Parte Contratante velará por la aplicación efectiva dentro de su territorio de las medidas idóneas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, tripulación, equipaje de mano, equipajes, cargamentos y suministros de la aeronave antes de subir a bordo, durante el embarque y en el momento de la carga.

3.6 Cada Parte Contratante acogerá también con especial interés cualquier petición de la otra Parte Contratante encaminada a la adopción de medidas especiales de seguridad para hacer frente a una amenaza concreta.

3.7 En el caso de que se produzca un incidente o la amenaza de un incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros, tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se prestarán asistencia recíproca facilitando las comunicaciones y otras medidas adecuadas encaminadas a poner fin con rapidez y seguridad a ese incidente o amenaza del mismo.

4. La delegación española expresó su deseo de incluir en el Convenio sobre Transporte Aéreo una cláusula destinada a evitar la doble imposición sobre las actividades de las Empresas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes. Como respuesta, la delegación tailandesa declaró que no estaba facultada para tratar ese asunto. Sin embargo, en caso de que dicha propuesta se formule por vía diplomática, la misma será presentada a las autoridades tailandesas competentes para su examen.

5. La delegación tailandesa expresó su deseo de obtener un segundo punto en España, a saber, Barcelona, para su explotación por la Empresa aérea designada de Tailandia. A este respecto, la delegación española declaró que no estaba preparada para examinar esta petición por el momento; pero que podría ser tratada en el futuro cuando las con-

diciones del mercado lo justificasen y siempre que existiera una contrapartida adecuada para la Empresa aérea designada de España.

En caso de ser estas propuestas aceptables para el Gobierno del Reino de España, tengo el honor de proponer, en nombre del Gobierno del Reino de Tailandia, que la presente Nota y la Nota de V. E. en contestación a la misma constituyan un acuerdo entre los dos Gobiernos sobre el particular, que entrará en vigor en la fecha de la Nota de contestación de V. E.

Ruego a V. E. que acepte el testimonio de mi más alta consideración.

Mariscal en Jefe del Aire
(Fdo.): Siddhi Savetsila
Ministro de Asuntos Exteriores

Embajada de España, 18 de marzo de 1992

Excmo. Sr. Arsa Sarasin, Ministro de Asuntos Exteriores. Ministerio de Asuntos Exteriores del Reino de Tailandia. Palacio de Saranrom. Bangkok.

Excmo. Sr.:

Tengo el honor de referirme a la Nota número 0502/38523, de fecha 14 de junio de 1988, en la que se proponen modificaciones al Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno del Reino de Tailandia y el Gobierno del Reino de España, firmado en Madrid el 6 de septiembre de 1979, derivadas de las reuniones y conversaciones celebradas por las autoridades competentes de los dos países (Madrid, 14 y 15 de octubre de 1987).

En este contexto, el Reino de España conviene en lo siguiente:

I. En las conversaciones entre las autoridades aeronáuticas de Tailandia y España celebradas los días 14 y 15 de octubre de 1987 se acordó la inclusión de un artículo 5 bis sobre «Seguridad de la aviación» en el Acuerdo, ya en vigor, sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno del Reino de Tailandia, de la forma establecida en el documento firmado al término de las conversaciones arriba mencionadas.

II. De conformidad con el texto del artículo 12 del Acuerdo bilateral sobre Transporte Aéreo, cualquier otra modificación acordada entrará en vigor cuando haya sido confirmada mediante canje de Notas diplomáticas.

III. El texto del artículo 5 bis es el siguiente:

Artículo 5 bis

(Seguridad de la aviación)

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones según el derecho internacional, las Partes Contratantes reafirman que su obligación recíproca de proteger la seguridad de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita forma parte integrante del presente Acuerdo.

2. Sin que ello suponga limitación en el carácter general de los derechos y obligaciones que les incumben según el derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán en particular de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de aeronaves, hecho en Tokio el 14 de septiembre de 1963; del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970, y del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, así como cualquier otro acuerdo multilateral que regule la seguridad de la aviación y sea vinculante para ambas Partes Contratantes.

3. Las Partes Contratantes se prestarán recíprocamente, a petición de cualquiera de ellas, toda la ayuda necesaria para prevenir los actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y cualquier otra amenaza contra la seguridad de la navegación civil.

4. Las Partes Contratantes actuarán de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación adoptadas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos al Convenio de la Aviación Civil Internacional en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes; éstas exigirán que las Entidades que exploten aeronaves que vuelan bajo su bandera, las Entidades que exploten aeronaves y que tengan su centro principal de actividad o su residencia permanente en su territorio, y que las Entidades que exploten aeropuertos en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

5. Cada Parte Contratante conviene en que a esas Entidades explotadoras de aeronaves podrán exigírseles que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación a que se hace referencia en el anterior apartado 3.4 y que sean impuestas por la otra Parte Contratante para la entrada en su territorio, la salida del mismo o la estancia dentro de él. Cada Parte Contratante velará por la aplicación efectiva dentro de su territorio de las medidas idóneas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, tripulación, equipaje de mano, equipajes, cargamentos y suministros de la aeronave antes de subir a bordo, durante el embarque y en el momento de la carga.

6. Cada Parte Contratante acogerá también con especial interés cualquier petición de la otra Parte Contratante encaminada a la adopción de medidas especiales de seguridad para hacer frente a una amenaza concreta.

7. En el caso de que se produzca un incidente o la amenaza de un incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros, tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se prestarán asistencia recíproca facilitando las comunicaciones y otras medidas adecuadas encaminadas a poner fin con rapidez y seguridad a ese incidente o amenaza del mismo.

Dado que dichas propuestas son aceptables para el Gobierno de España, la presente Nota y la Nota número 0502/38523 constituirán un Acuerdo entre los dos Gobiernos sobre este asunto.

Aprovecho la oportunidad para reiterar a V. E. las seguridades de mi consideración más distinguida.

(Fdo.): Ilegible
Tomás Chávarri del Rivero,
Embajador de España

El presente Canje de Notas entró en vigor el 18 de marzo de 1992, fecha de la Nota española, según se señala en el texto de las mismas.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 15 de octubre de 1992.—El Secretario general técnico, Aurelio Pérez Giralda.

25451 *CONVENIO entre España y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas sobre equivalencia y reconocimiento mutuo de certificados y títulos académicos, hecho en Madrid el 26 de octubre de 1990.*

CONVENIO ENTRE ESPAÑA Y LA UNIÓN DE REPÚBLICAS SOCIALISTAS SOVIÉTICAS SOBRE EQUIVALENCIA Y RECONOCIMIENTO MUTUO DE CERTIFICADOS Y TÍTULOS ACADÉMICOS

El Reino de España y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, con el fin de desarrollar la educación, la ciencia y la cultura, decididos a fomentar la cooperación en estos campos, y convencidos de la necesidad a esos efectos de establecer un sistema de reconocimiento mutuo de certificados y títulos académicos, han convenido lo siguiente:

ARTÍCULO I

A los efectos del presente Convenio, por «convalidación» se entiende el reconocimiento de estudios parciales, y por «homologación», el reconocimiento de títulos. «Equivalencia» es el presupuesto de toda convalidación u homologación en el sentido de que cabe declarar la convalidación de estudios o la homologación de títulos cuando exista equivalencia entre ellos. «Reconocimiento» es el término genérico en el que se incluye tanto la convalidación de estudios como la homologación de títulos.

ARTÍCULO II

los certificados que acrediten haber superado los cursos de Educación Secundaria General que dan acceso a la enseñanza superior de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y de España son equivalentes.

El reconocimiento de estos títulos o certificados no dispensa al titular de los mismos de cumplir las condiciones que, de conformidad con las respectivas legislaciones internas, hayan podido establecerse para la admisión a los Centros de Educación Superior.