

Artículo 12.

Durante el curso del procedimiento, el tribunal podrá, mientras no haya dictado laudo definitivo, señalar cualquier medida provisional que considere protege los respectivos derechos de los litigantes.

Artículo 13.

- a) El laudo del tribunal se fundamentará en:
- i) El presente Acuerdo; y
 - ii) los principios de Derecho generalmente aceptados.
- b) El laudo del tribunal, inclusive el que refleja el acuerdo de los litigantes de conformidad con el párrafo (g) del artículo 7 del presente Anexo, será obligatorio para todos los litigantes y será cumplido de buena fe por ellos. Cuando la ITSO sea litigante, si el tribunal resuelve que la decisión de uno de los órganos de la ITSO es nula y sin efecto por no haber sido autorizada por el presente Acuerdo, o porque no cumple con el mismo, el laudo será obligatorio para todas las Partes.
- c) Si hubiera controversia en cuanto al significado o alcance de un laudo, el tribunal que lo dictó lo interpretará a solicitud de cualquier litigante.

Artículo 14.

A menos que el tribunal determine de otro modo debido a las circunstancias particulares del caso, los gastos del tribunal, inclusive la remuneración de los miembros del mismo, se repartirán por igual entre las partes. Cuando una parte esté formada por más de un litigante, la participación de tal parte será prorrateada por el tribunal entre los litigantes de esa parte. Cuando la ITSO sea litigante, la porción de gastos que le corresponda relacionados con el arbitraje se considerará como gasto administrativo de la ITSO.

Enmienda al Acuerdo Operativo

La única enmienda corresponde al artículo 23 (Entrada en vigor) del Acuerdo Operativo; el resto de las disposiciones permanecen iguales:

Entrada en vigor

Artículo 23.

- a) El presente Acuerdo Operativo entrará en vigor para un Signatario en la fecha en que entre en vigor el Acuerdo, de conformidad con los párrafos (a) y (d), o (b) y (d) del artículo XVIII del Acuerdo, para la Parte concerniente.
- b) El presente Acuerdo Operativo se aplicará provisionalmente para un Signatario en la fecha en que el Acuerdo se aplique provisionalmente, de conformidad con los párrafos (c) y (d) del artículo XVIII del Acuerdo, a la Parte concerniente.
- c) El presente Acuerdo Operativo se extinguirá ya sea cuando el Acuerdo pierda vigencia o bien cuando adquieran vigencia las enmiendas al Acuerdo que suprimen las referencias al Acuerdo Operativo, de las dos posibilidades, la que ocurra primero.

Las presentes Enmiendas entraron en vigor de forma general y para España el 30 de noviembre de 2004, de conformidad con lo dispuesto en el artículo XVII, párrafo a) del Acuerdo.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 10 de julio de 2006.—El Secretario General Técnico del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, Francisco Fernández Fábregas.

MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO

12861 RESOLUCIÓN de 12 de julio de 2006, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se hacen públicos los nuevos precios máximos de venta, antes de impuestos, de los gases licuados del petróleo por canalización.

La Orden del Ministerio de Industria y Energía de 16 de julio de 1998, establece el sistema de determinación de los precios de los gases licuados del petróleo, utilizados como combustibles o carburantes, para usos domésticos, comerciales e industriales, en todo el ámbito nacional.

En cumplimiento de lo dispuesto en la mencionada Orden Ministerial y con el fin de hacer públicos los nuevos precios máximos de los gases licuados del petróleo, en las diferentes modalidades de suministro establecidas en su apartado segundo, esta Dirección General de Política Energética y Minas ha resuelto lo siguiente:

Primero.—Desde las cero horas del día 18 de julio de 2006, los precios máximos de venta antes de impuestos, de aplicación a los suministros de gases licuados del petróleo según modalidad de suministro serán los que se indican a continuación:

	Euros
1. Gases licuados del petróleo por canalización a usuarios finales:	
Término fijo	128,6166 cents/mes
Término variable	75,6785 cents/Kg
2. Gases licuados del petróleo a granel a empresas distribuidoras de gases licuados del petróleo por canalización	64,1030 cents/Kg

Segundo.—Los precios máximos establecidos en el apartado primero no incluyen los siguientes impuestos vigentes:

Península e Islas Baleares: Impuesto sobre Hidrocarburos e Impuesto sobre el Valor Añadido.

Archipiélago Canario: Impuesto Especial de la Comunidad Autónoma de Canarias sobre combustibles derivados del petróleo e Impuesto General Indirecto Canario.

Ciudades de Ceuta y Melilla: Impuesto sobre la producción, los servicios, la importación y el gravamen complementario sobre carburantes y combustibles petrolíferos.

Tercero.—Los precios máximos de aplicación para los suministros de los gases licuados del petróleo señalados en la presente Resolución se aplicarán a los suministros pendientes de ejecución el día de su entrada en vigor, aunque los pedidos correspondientes tengan fecha anterior. A estos efectos, se entienden por suministros pendientes de ejecución, aquellos que aún no se hayan realizado o se encuentren en fase de realización a las cero horas del día de entrada en vigor de la presente Resolución.

Cuarto.—Las facturaciones de los consumos correspondientes a los suministros de GLP por canalización medidos por contador, relativas al período que incluya la fecha de entrada en vigor de la presente Resolución, o en

su caso de otras Resoluciones u Órdenes Ministeriales anteriores o posteriores relativas al mismo período de facturación, se calcularán repartiendo proporcionalmente el consumo total correspondiente al período facturado a los días anteriores y posteriores a cada una de dichas fechas, aplicando a los consumos resultantes del reparto los precios que correspondan a las distintas Resoluciones u Órdenes Ministeriales aplicables.

Quinto.—Las empresas distribuidoras de GLP por canalización, adoptarán las medidas necesarias para la determinación de los consumos periódicos efectuados por cada uno de sus clientes, a efectos de proceder a la correcta aplicación de los precios de GLP por canalización a que se refiere la presente Resolución.

Madrid, 12 de julio de 2006.—El Director General de Política Energética y Minas, Jorge Sanz Oliva.

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LAS ILLES BALEARS

12862 LEY 8/2006, de 14 de junio, de Creación del Consorcio de Transportes de Mallorca.

EL PRESIDENTE DE LAS ILLES BALEARS

Sea notorio a todos los ciudadanos que el Parlamento de las Illes Balears ha aprobado y yo, en nombre del Rey, y de acuerdo con lo que se establece en el artículo 27.2 del Estatuto de Autonomía, tengo a bien promulgar la siguiente Ley:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

La confluencia de diversos titulares responsables de los servicios públicos de transporte de viajeros, la administración de la comunidad autónoma de las Illes Balears y la administración local, así como la diversidad de empresas públicas y privadas adscritas a aquéllas y prestatarias de los servicios públicos de transportes, por carretera y por ferrocarril, configuran el actual sistema de transporte público. El marco legislativo vigente, en lo relativo a la ordenación de dichos transportes, crea una marcada separación entre los transportes públicos regulares de viajeros de carácter urbano e interurbano y el transporte ferroviario que se traduce en una falta de coordinación en el transporte en su conjunto.

La distorsión que ocasiona la ausencia de un sistema que contemple el transporte en su globalidad se manifiesta en todos los ámbitos, sobre los propios usuarios de los transportes públicos y sobre los costes del sistema de transporte. Así, Mallorca presenta dificultades de integración y coordinación en los dos modos de transporte tradicionales de transporte colectivo: el autobús en el servicio interurbano y en el servicio urbano, y el ferrocarril en la red ferroviaria explotada por la empresa pública Serveis Ferroviaris de Mallorca y en la red de Palma al Puerto de Sóller, explotada por el sistema de concesión. Los usuarios sufren molestias en los viajes y en los transbordos y asumen costes diferenciados, en función de su localización, según dispongan de uno u otro modo de transporte. Por último, la configuración de las infraestructuras y la ordenación actual no favorecen la correspondencia entre los distintos servicios de transporte, y el diseño del conjunto de las redes, no concebido ni explotado como un

sistema, presenta aspectos de irracionalidad económica que afectan a los costes globales del transporte.

Los planes de explotación de las distintas empresas operadoras tampoco han considerado prácticamente el conjunto de los modos de transporte y la globalidad de los usuarios, estableciendo itinerarios, frecuencias y horarios de las líneas que no favorecen la prestación eficiente del servicio de transporte.

El actual sistema de tarifas se compone de un conjunto de elementos aislados, totalmente diferentes en el concepto, en las características técnicas de aplicación y en las repercusiones sobre los usuarios, que demanda la implantación de un nuevo marco tarifario.

El interés de la colectividad y de los usuarios de los transportes públicos regulares de viajeros de Mallorca exige una nueva ordenación técnica, administrativa y reglamentaria del sistema de transporte.

La complejidad y la relevancia de la ordenación integrada y coordinada del sistema que se implanta en la presente ley exigen que el nuevo órgano sea una autoridad única que concentre todas las competencias de la comunidad autónoma de las Illes Balears en Mallorca sobre el transporte público regular de viajeros, y las de los ayuntamientos que se adhieran al mismo, y reclaman, asimismo, la presencia de la Administración del Estado, que puede incorporarse voluntariamente, por las responsabilidades de inversión y de subvención que le corresponden. Esta nueva concepción del sistema de transporte no puede alcanzarse únicamente con la voluntad de coordinación de las empresas explotadoras y de las administraciones públicas implicadas en el sector.

En consecuencia, es preciso un nuevo marco legal que solucione la problemática del sistema vigente, creando un órgano con la autoridad, la representatividad y la capacidad técnica suficientes para ejercer en el ámbito de los transportes públicos regulares de viajeros las funciones de coordinación y control, la planificación de los servicios, la fijación de un marco tarifario común que determine las características y el tipo de los títulos de transporte, y la determinación de las compensaciones económicas entre los diversos operadores de transporte.

II

El Plan director sectorial de transporte de las Illes Balears, aprobado inicialmente el 4 de septiembre de 2004, constituye el marco de referencia de la política de transportes públicos de la comunidad autónoma de las Illes Balears, cuyo completo desarrollo se ha definido en el horizonte temporal 2005-2012. En el mismo, se determina como principal instrumento para la articulación de un nuevo sistema global de transporte, el modelo consorcial, ya asentado con resultados eficientes en otras comunidades autónomas y demandado por los usuarios y los profesionales del sector del transporte, a través del cual se materializa la cooperación entre las administraciones, los operadores y los usuarios. Es por ello que al amparo de la presente ley se crea la entidad pública Consorcio de Transportes de Mallorca, como autoridad única y ente instrumental para desarrollar políticas concertadas de ordenación del transporte público regular de viajeros en sus diversas modalidades, abierto a la progresiva incorporación de los ayuntamientos de Mallorca, por lo tanto no sólo como órgano sectorial cuyos fines se dirijan hacia la mera coordinación técnica.

III

El Consorcio de Transportes de Mallorca se constituye como entidad pública —cuya actividad se ajusta al ordenamiento jurídico privado— con personalidad jurídica y patrimonio propio e independiente de sus miembros y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines,