

RELACIONES CONVENCIONALES ENTRE ESPAÑA Y LOS PAISES DE LA COMUNIDAD EUROPEA (1978-II)

por Francisco JAVIER VELAZQUEZ (*)

Durante el segundo período de 1978, etapa que vamos a tratar en esta crónica, España y los países de la Comunidad han concluido únicamente dos acuerdos internacionales. Como en anteriores crónicas, referimos no sólo aquellos instrumentos internacionales firmados durante el período de referencia, sino también aquéllos que, firmados en años anteriores, han entrado en vigor durante el mismo. En este campo, analizaremos el Acuerdo entre el Gobierno de España y el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, sobre régimen fiscal de los vehículos de transporte internacional por carretera, de 28 de agosto de 1978 y el Convenio entre Italia y España sobre delimitación de la Plataforma Continental entre los dos Estados de 19 de febrero de 1974.

Asimismo, hemos decidido incluir en esta crónica los acuerdos concluidos por España con los otros dos países candidatos a la adhesión: Portugal y Grecia.

A continuación, pasamos a analizar individualmente los acuerdos suscritos con cada país.

1. ACUERDOS CON EL REINO UNIDO

En agosto de 1978, España y el Reino Unido procedieron a la firma del Acuerdo sobre régimen fiscal de los vehículos de transporte internacional por carretera.

1.1. Acuerdo entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte sobre régimen fiscal de los vehículos de transporte internacional por carretera, firmado en Londres el día 24 de agosto de 1978.

La finalidad fundamental del Acuerdo es «reducir, sobre bases de reciprocidad y en beneficio mutuo, la incidencia tributaria sobre dicho medio de transporte (de carretera) entre los dos países y en tránsito por sus respectivos territorios» (2).

(*) Licenciado en Ciencias Políticas y Sociología.

(1) Los acuerdos suscritos durante la primera parte de 1978 fueron publicados en el número anterior de la Revista.

(2) Preámbulo.

CRONICAS

Para estos fines, el Acuerdo define los términos «transportista» (toda persona que... esté autorizada para realizar y realiza por carretera transporte de mercancías o de viajeros») y «vehículo de pasajeros» («todo vehículo para carretera propulsado mecánicamente que... tenga por lo menos nueve asientos, además del correspondiente al conductor»). Asimismo, a los efectos del convenio, se definen los términos «vehículo de mercancías» y «territorio», al mismo tiempo que se establecen los organismos competentes: en el Reino Unido, el Departamento de Transportes en Londres y en España el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en Madrid. Por otra parte, el Acuerdo indica expresamente que la expresión «impuestos y gravámenes sobre circulación y posesión de vehículos» se entenderá comprendido en España el Canon de Coincidencia y en el Reino Unido el impuesto sobre uso de vehículos». Igualmente, deberá entenderse que la expresión «gravámenes e impuestos sobre actividades de transporte» comprenderá en España el Permiso Especial y en el Reino Unido la «Operator's Licence» (3).

Así, su artículo 2.º establece las exenciones:

«1) Con sujeción a lo acordado en el párrafo 3) del presente artículo, los vehículos de mercancías y pasajeros que estén matriculados en el territorio de una de las Partes Contratantes y sean importados con carácter temporal en el territorio de la otra Parte Contratante, estarán exentos de los impuestos y gravámenes e impuestos sobre las actividades de transporte que se efectúen en el territorio de la otra Parte Contratante.»

«2) Las exenciones a que se refiere el párrafo 1) del presente artículo, serán concedidas en el territorio de cada Parte Contratante en tanto se cumplan los requisitos establecidos por las normas de aduanas que regulen en dicho territorio la admisión temporal en el mismo de tales vehículos con exención del pago de derechos aduaneros e impuestos compensadores.»

«3) Las exenciones a que se refiere el párrafo 1) del presente artículo no serán aplicables a los impuestos incluidos en el precio del combustible ni a las tarifas que corresponda abonar por el uso de determinados puentes, túneles, carreteras o barcos transbordadores.»

«4) El combustible que se importe contenido en los depósitos de suministro normales de los vehículos estará exento del pago de derecho e impuestos.»

Finalmente, el Acuerdo indica que «a petición de cualquiera de las autoridades competentes, representantes de ambas, reunidas en una Comisión Mixta, examinarán la aplicación del presente Acuerdo».

El Acuerdo se aplica provisionalmente desde el 23 de septiembre de 1978 y entró en vigor definitivo el 17 de noviembre de 1978 («B.O.E.» de 19 de octubre de 1978).

(3) Artículo 1.

2. ACUERDOS CON ITALIA

En este período entre España e Italia ha entrado en vigor un Convenio sobre delimitación de la Plataforma Continental.

2.1. Convenio entre España e Italia sobre delimitación de la Plataforma Continental entre los dos Estados, hecho en Madrid el 19 de febrero de 1974.

El Convenio se realiza para «fijar la línea divisoria entre las respectivas partes de la Plataforma Continental en el Mar Mediterráneo, sobre las que cada uno de los dos Estados ejerce respectivamente derechos soberanos a los efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos naturales».

La línea divisoria de la plataforma «queda establecida según el criterio de equidistancia de las líneas de base respectivas» (4).

En el Convenio se establece la línea divisoria, definida por las líneas geodésicas que siguen los arcos del círculo máximo que unen los puntos cuyas coordenadas son las siguientes (5):

PUNTOS	LATITUD NORTE	LONGITUD ESTE
A	41° 09',3	5° 56',6
B	41° 06',5	5° 57',6
C	40° 35',7	6° 07',8
D	40° 31',7	6° 08',9
E	40° 27',3	6° 10',1
F	40° 21',5	6° 11',9
G	40° 01',7	6° 18',0
H	39° 37',5	6° 18',0
I	39° 20',8	6° 13',8
L	38° 55',0	6° 05',8

Especial interés tiene su artículo 2.º, que establece que las Partes deberán tratar de ponerse de acuerdo, previa consulta a los concesionarios de los títulos de explotación, cuando un yacimiento de recursos naturales esté partido por la línea divisoria de las Plataformas Continentales, e igualmente cuando éste haya sido ya explotado:

«Las Partes Contratantes tratarán, previa consulta con los concesionarios de los títulos de explotación si los hubiere, de ponerse de acuerdo sobre el método de explotación del yacimiento, a fin de que ésta sea lo más rentable posible y de

(4) Artículo 1-1.

(5) Artículo 1-3.

manera que cada una de las Partes conserve el conjunto de sus derechos sobre los recursos naturales de su plataforma continental. Se aplicará en particular este procedimiento si el método de explotación de la parte del yacimiento situada a un lado de la línea divisoria afecta las condiciones de explotación de la otra parte del yacimiento» (6).

Las controversias, estipula el acuerdo, deberán resolverse por vía diplomática, y si ésta no ha sido resuelta en el plazo de cuatro meses, será sometida a la Corte Internacional de Justicia a petición de una de las Partes Contratantes.

El Convenio contiene, además, la explícita salvedad de que ninguna de sus disposiciones «afectará al régimen de aguas y del espacio aéreo suprayacentes». Asimismo se comprometen ambas Partes a tomar «todas las medidas posibles para evitar que la exploración de sus recursos naturales perjudiquen el equilibrio ecológico de dicho mar o entorpezcan injustificadamente otros usos legítimos del mismo».

El Convenio entró en vigor el día 16 de noviembre de 1978 («B.O.E.»: 5 de diciembre de 1978).

3. ACUERDOS CON PORTUGAL

Durante 1978 son dos los acuerdos firmados entre Portugal y España: el Tratado de Amistad y Cooperación y un Acuerdo complementario al Convenio general sobre Seguridad Social. A continuación analizamos su contenido.

3.1. Tratado de Amistad y Cooperación entre España y Portugal, hecho en Madrid el 22 de noviembre de 1977.

El Tratado de Amistad y Cooperación que sustituye al «Pacto Ibérico» y a sus tres Protocolos adicionales (7), fue firmado, como señala su Preámbulo, «con el propósito de fortalecer los vínculos de amistad y solidaridad que existen entre ambos países, basados en sentimientos e intereses comunes y en su propia identidad europea». Asimismo el Preámbulo señala que «el refuerzo de la cooperación entre los dos países Peninsulares servirá la causa de la unidad europea y contribuirá a la paz y seguridad internacionales, creando una zona geográfica de estabilidad y progreso en la confluencia del Atlántico y del Mediterráneo».

Finalmente, el Preámbulo termina con una referencia académica: «(Las Partes) animadas por el espíritu de fraternidad universal que inspiró en la Península Ibérica a los fundadores del Derecho Internacional.»

En el Tratado se recogen los principios generales de buena vecindad, cooperación, respeto mutuo, inviolabilidad de fronteras e integridad de los territorios, no injerencia y el carácter de Acuerdo-Marco del Tratado (8).

(6) Artículo 2-1.

(7) Deroga el Tratado de Amistad y No Agresión de 17-3-1939 y los Protocolos Adicionales de 29-7-1940 y 20-9-1948 y 22-5-1970. De estos cuatro instrumentos, sólo el de 1970 fue publicado en el «B.O.E.» (22 de julio de 1970).

(8) Artículos 1, 2 y 3.

CRONICAS

La regulación de las relaciones económicas, comerciales, culturales, científicas y tecnológicas, así como las fronterizas son también objeto del articulado (9).

La cooperación militar entre sus Fuerzas Armadas («prestando especial atención a los intercambios de personal, a la realización de cursos y a la comparación de experiencias sobre materias de instrucción, así como a la realización de ejercicios combinados») y las reuniones periódicas de los Estados Mayores Peninsulares aparecen recogidas en el artículo VIII.

Para supervisar la aplicación del Tratado se crea un Consejo para la Cooperación Hispano-Portuguesa, que coordinará también los trabajos de las comisiones mixtas existentes y será presidido por el Ministro de Asuntos Exteriores de España y por el Ministro de Negocios Extranjeros de Portugal. El Consejo se reunirá alternativamente en Madrid y Lisboa, una vez al año o siempre que sea juzgado oportuno (art. IX).

El Tratado entró en vigor el 5 de mayo de 1978 («B.O.E.» de 30 de mayo de 1978).

3.2. Acuerdo Complementario al Convenio General sobre Seguridad Social entre España y Portugal, de 7 de mayo de 1973.

Este Acuerdo Complementario del Convenio General sobre Seguridad Social de 11 de junio de 1969 (10) se realizó con el objetivo de que las disposiciones de éste se aplicaran a nuevas categorías de trabajadores y que sus beneficios en materia de asistencia sanitaria, se concedieran sin restricción por razón del lugar de residencia de los interesados.

Así, se procede a una nueva redacción del apartado 1 del artículo 2 (relativa a la legislación aplicable en cada uno de los dos países). Se modifica también el apartado 1 del artículo 3, que quedará redactado en la forma siguiente:

«Las disposiciones del presente Convenio serán aplicables a los trabajadores españoles y portugueses, que estén o hayan estado sometidos a la legislación de una de las Partes Contratantes, así como a sus familiares y supervivientes.»

El capítulo 1 del Título II se completa con otras disposiciones y en el Título III (Disposiciones diversas) se incluye un nuevo artículo, que llevará el número 27/1 (relativo a la comisión mixta).

El Acuerdo fue ratificado el 27 de abril de 1978; entró en vigor el día 1 de junio de 1978 («B.O.E.» de 7 de junio de 1978).

(9) Artículos 4, 5, 6 y 7.

(10) El Convenio General sobre Seguridad Social de 11 de junio de 1969 entró en vigor el 1 de julio de 1970 («B.O.E.» de 28 de julio de 1970).

4. ACUERDOS CON GRECIA

Durante este período se ha firmado con Grecia un Convenio sobre transporte aéreo.

4.1. **Convenio de transporte aéreo entre el Gobierno de España y el Gobierno de la República Helénica, hecho en Atenas el día 25 de julio de 1975.**

Este Convenio de transporte aéreo que consta de diecinueve artículos y un anexo que contiene el «Cuadro de Rutas», señala en su preámbulo el deseo de ambas Partes de aplicar los principios y disposiciones del Convenio de Chicago (Convenio de la Aviación Civil Internacional) de 7 de diciembre de 1944 (11).

En su artículo VI establece «que las tasas impuestas por cualquiera de las Partes Contratantes para la utilización de los aeropuertos y otras facilidades para la aviación por las aeronaves de la empresa de transporte aéreo designada de la otra Parte Contratante serán justas y razonables y deberán ser impuestas de conformidad con las tarifas oficiales uniformemente establecidas por las Leyes y Reglamentos de esta Parte Contratante y que sean uniformemente aplicadas a todos los operadores extranjeros».

Con referencia a razones militares o de seguridad pública, el artículo VII, apartado 3) determina que «cada Parte Contratante tendrá el derecho de restringir o prohibir los vuelos de las aeronaves de la empresa de transporte aéreo 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 de transporte aéreo designada de la primera Parte Contratante o a las empresas de transporte aéreo de terceros Estados que exploten servicios aéreos regulares internacionales».

Por lo que se refiere a la posibilidad de enmiendas, queda establecido en su artículo XV que «el presente Convenio y sus anexos se enmendarán para que estén en armonía con cualquier Convenio Multilateral que sea obligatorio para las dos Partes Contratantes».

El Convenio entró en vigor el 26 de septiembre de 1978 («B.O.E.» de 20 de octubre de 1978).

(11) España depositó su aceptación al Convenio de Chicago el día 5 de marzo de 1947. La ratificación de Grecia tuvo lugar el día 13 de marzo de 1947. (El Convenio fue publicado en el «B.O.E.» de 24 de febrero de 1947.)