

## I. Disposiciones generales

### PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

4096

**ORDEN** de 25 de enero de 1980, sobre cambio de la hora legal en 1980.

Excelentísimos señores:

La necesidad de regular el horario legal, a fin de conseguir un mejor aprovechamiento de la luz natural, que permita disminuir el consumo de energía, así como la homologación horaria con otros países europeos, aconseja adoptar como en años anteriores las medidas oportunas al efecto.

En su virtud, previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 25 de enero de 1980, esta Presidencia del Gobierno dispone:

Primero.—El domingo día 6 de abril de 1980, a las dos horas, se adelantará en sesenta minutos la hora oficial. Dicho día tendrá veintitrés horas.

Segundo.—El domingo día 23 de septiembre de 1980, a las tres horas, se retrasará en sesenta minutos la hora oficial. Dicho día tendrá veinticinco horas.

Tercero.—Los Departamentos Ministeriales de los que dependan servicios públicos a los que afecte esta medida dispondrán lo necesario para su efectividad.

Cuarto.—En la Administración de Justicia será de aplicación la Real Orden de 11 de abril de 1918.

Lo que digo a VV. EE.  
Madrid, 25 de enero de 1980.

FEREZ-LLORCA Y RODRIGO

Excmos. Sres. ...

### Nº DE ASUNTOS EXTERIORES

4097

**CONVENIO** entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno del Estado de Kuwait, sobre transporte aéreo, firmado en Kuwait el 3 de diciembre de 1979.

#### CONVENIO ENTRE EL GOBIERNO DEL REINO DE ESPAÑA Y EL GOBIERNO DEL ESTADO DE KUWAIT SOBRE TRANSPORTE AEREO

El Gobierno del Estado de Kuwait y el Gobierno del Reino de España, deseando fomentar el desarrollo de los servicios aéreos entre el Estado de Kuwait y el Reino de España y promocionar en la mayor medida posible la cooperación internacional en este campo;

Deseando aplicar a estos servicios los principios y disposiciones de la Convención de Aviación Civil Internacional y del Convenio de Transporte Aéreo Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944,

Han acordado lo siguiente:

#### ARTICULO 1

##### Definiciones

Para los fines del presente Convenio, a menos que se especifique de otra forma:

a) «El Convenio» significa el Convenio de Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, incluyendo todos los anexos adoptados según el artículo 60 de dicho Convenio y cualquier enmienda de los anexos o Convenio según los artículos 60 y 61 del mismo aprobado por ambas Partes Contratantes.

b) «Autoridades aeronáuticas» significa, por lo que se refiere al Estado de Kuwait, la Dirección General de Aviación Civil, y por lo que se refiere a España, el Ministerio del Aire (Subsecretaría de Aviación Civil), o en ambos casos cualquier persona u Organismo autorizado para desempeñar las funciones ejercidas por dichas autoridades.

c) «Empresa aérea designada» significa una empresa aérea que una Parte Contratante haya designado por escrito a la otra Parte Contratante en virtud del artículo 3 del presente Convenio para ser la empresa aérea que explote los servicios aéreos convenidos en las rutas especificadas de acuerdo con el párrafo 1 del artículo 2 del presente Convenio y con el cuadro de rutas del anexo.

d) «Territorio», «Servicio aéreo», «Servicio aéreo internacional» y «Escala para fines no comerciales» tendrán en la aplicación del presente Convenio el significado especificado en los artículos 2 y 26 del Convenio.

e) «Capacidad» significa:

I. Con relación a una aeronave, la carga comercial de dicha aeronave disponible de una ruta o de parte de una ruta.

II. Con relación a un servicio aéreo especificado, la capacidad de la aeronave utilizada en dicho servicio multiplicada por la frecuencia operada por dicha aeronave durante un período determinado en una ruta o parte de una ruta.

f) El término «tarifa» significa los precios que han de pagarse por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las comisiones bajo las cuales se aplican esos precios, incluyendo los precios y comisiones de agencias y otros servicios auxiliares, pero excluyendo la remuneración o las condiciones para el transporte de correo.

g) «Cuadro de rutas» significa el cuadro de rutas del anexo a este Convenio, o modificado de acuerdo con las disposiciones del párrafo 3 del artículo 11 del presente Convenio. El cuadro de rutas forma parte integrante de este Convenio, y todas las referencias al Convenio incluirán referencia al cuadro de rutas, excepto que se indique de otra forma.

h) El término «rutas especificadas» significa las rutas establecidas o a ser establecidas en el cuadro de rutas del anexo al presente Acuerdo.

i) El término «servicios convenidos» significa los servicios aéreos internacionales que, con arreglo a las estipulaciones del presente Convenio pueden establecerse en las rutas especificadas.

#### ARTICULO 2

##### Concesión de derechos y privilegios

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Convenio a fin de permitir que su empresa aérea designada establezca y opere servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en la sección correspondiente del cuadro anexo (en adelante denominados «servicios convenidos» y «rutas especificadas», respectivamente).

2. Sujeta a las disposiciones del presente Convenio, la empresa aérea designada de cada Parte Contratante gozará, durante la explotación de un servicio convenido en una ruta especificada, de los siguientes privilegios:

a) Volar, sin aterrizar, a través del territorio de la otra Parte Contratante;

b) Hacer escalas en dicho territorio para fines no comerciales, y

c) Hacer escalas en dicho territorio en el punto o puntos especificado para dicha ruta en el cuadro a fin de desembarcar y embarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, procedente o con destino a la otra Parte Contratante, o procedente o con destino a otro Estado, de acuerdo con lo establecido en el presente Convenio;

d) Ninguna estipulación del presente Convenio podrá ser interpretada en el sentido de que se confieren a la empresa aérea designada por una Parte Contratante derechos de cabotaje dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

#### ARTICULO 3

##### Designación y autorización

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar por escrito a la otra Parte Contratante una empresa de transporte

aéreo para que explote los servicios convenidos en las rutas especificadas.

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

3. Las Autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes podrán exigir que la empresa de transporte aéreo designada de la otra Parte Contratante demuestre que está 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 de Aviación Civil Internacional de Chicago, 1944.

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 una empresa de transporte aéreo, de los derechos especificados en el artículo 1 cuando no esté convencida de que 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 una empresa de transporte aéreo 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 10 del presente Convenio.

#### ARTICULO 4

##### *Revocación, limitación e imposición de condiciones*

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho a suspender el ejercicio por la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante de los privilegios especificados en el artículo 2 de este Convenio o a imponer las condiciones que estime necesario para el ejercicio por parte de dicha empresa aérea de estos privilegios, cuando la empresa aérea no cumpla con las leyes y reglamentos de la Parte Contratante que otorga estos privilegios o de otra forma deja de operar de acuerdo con las condiciones prescritas en el presente Convenio; este derecho se ejercerá solamente después de consultar a la otra Parte Contratante, a menos que se considere necesario una suspensión o imposición inmediata de las condiciones para impedir nuevas infracciones de las leyes o reglamentos o que sean de interés para la seguridad aérea.

2. En el caso de que una de las Partes Contratantes tome alguna de las acciones mencionadas en este artículo, los derechos de ambas Partes Contratantes no se verán afectados.

#### ARTICULO 5

##### *Exenciones de aduanas y otros impuestos y derechos*

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por la empresa aérea designada de una de las Partes Contratantes, así como su equipo habitual ordinario, piezas de repuesto, suministro de combustibles y lubricantes y provisiones de aeronaves (incluso alimentos, bebidas y tabaco), a bordo de tales aeronaves, estarán exentos de todos los impuestos de aduanas, tasas de inspección y otros derechos o impuestos a la entrada en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que dicho equipo y provisiones permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación.

2. Los suministros de combustibles, lubricantes, piezas de repuesto, equipo habitual y las provisiones de aeronave introducidas en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes por o en nombre de la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante, o llevadas a bordo de la aeronave operada por dicha empresa aérea designada con el único fin de ser consumidas durante la operación del servicio aéreo internacional, estarán exentos de todos los derechos, tasas e impuestos nacionales, incluyendo derechos de aduana y tasas de inspección, impuestas en el territorio de la primera Parte Contratante, incluso cuando estos suministros se consuman en la parte del vuelo efectuado sobre el territorio de la Parte Contratante en que se hayan embarcado. Podrá exigirse que los suministros arriba mencionados se mantengan bajo supervisión o control de aduanas.

3. El equipo ordinario de a bordo, piezas de repuesto, provisiones de aeronave y suministros de combustibles y lubricantes que se lleven a bordo de las aeronaves de cualquier Parte Contratante podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte Contratante, sólo con la aprobación de las Autoridades aduaneras de dicha Parte Contratante, que podrá exigir que dichos suministros se queden bajo su supervisión hasta el momento en que se reexporten o se les dé otro destino, de acuerdo con los reglamentos aduaneros.

#### ARTICULO 6

##### *Disposiciones financieras*

Cada Parte Contratante se compromete a conceder a la otra Parte Contratante la libre transferencia, al cambio oficial, del

exceso de los ingresos sobre los gastos obtenidos en su territorio como resultado del transporte de pasajeros, equipajes, carga y correo por la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante. Cuando exista un sistema de pagos especial entre las Partes Contratantes se aplicará dicho acuerdo.

#### ARTICULO 7

##### *Reglamentos y despacho*

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 designada de la otra Parte Contratante.

2. Las Leyes y Reglamentos que regulen sobre el territorio de cada Parte Contratante la entrada, permanencia y salida de pasajeros, tripulaciones, equipajes, correo y carga, así como los trámites relativos o 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 designada de la otra Parte Contratante.

3. Por razones militares o de seguridad pública, cada Parte Contratante podrá restringir o prohibir los vuelos de las aeronaves de la empresa 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 designada de la primera Parte Contratante y a las empresas de transporte aéreo de terceros Estados que exploten servicios aéreos internacionales regulares.

4. Los pasajeros en tránsito a través del territorio de una Parte Contratante están sujetos a un simple control de aduana e inmigración. Los equipajes y carga estarán exentos de impuestos de aduana, tasas de inspección y otros impuestos y derechos nacionales, si están en tránsito directo.

#### ARTICULO 8

##### *Disposiciones sobre capacidad*

1. Habrá una oportunidad justa e igual para la empresa aérea designada de cada Parte Contratante para operar los servicios aéreos en cualquier ruta especificada de acuerdo con el párrafo 1 del artículo 2 del presente Convenio entre sus territorios respectivos.

2. En la explotación de los servicios aéreos convenidos en las rutas especificadas de acuerdo con el párrafo 1 del artículo 2 del presente Convenio, la empresa aérea de cada Parte Contratante tendrá en cuenta los intereses de la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante, a fin de no perjudicar indebidamente los servicios aéreos que esta última empresa aérea presta en la totalidad o en parte de las rutas.

3. Los servicios aéreos convenidos y prestados por una empresa aérea designada tendrán como objetivo primario el de ofrecer, con un coeficiente de utilización razonable, una capacidad correspondiente a las necesidades normales y razonablemente previsibles para el transporte de pasajeros, carga y correo procedente de o con destino al territorio de la Parte Contratante que ha designado la empresa aérea. El derecho de la empresa aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes a embarcar o desembarcar, en el punto del territorio de la otra Parte Contratante, tráfico internacional con destino a/o procedente de terceros países estará de acuerdo con los principios de que dicho tráfico tendrá un carácter complementario, y la capacidad debe ajustarse:

- A las exigencias del tráfico entre el territorio de la Parte Contratante que designa la empresa aérea y los puntos en las rutas especificadas.
- A la demanda de tráfico de la región que atraviesa la línea, con vistas a una operación económica de la ruta.
- A las exigencias de los servicios directos.

#### ARTICULO 9

##### *Información y estadísticas*

Las Autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante deberán suministrar, a petición de las Autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, los informes periódicos u otros datos estadísticos que sean razonablemente necesarios para la revisión de la capacidad prevista por la empresa aérea designada de la primera Parte Contratante en las rutas especificadas de conformidad con el párrafo 1 del artículo 2 de este Convenio. Dichos datos deberán incluir toda la información necesaria para determinar el volumen del tráfico transportado.

#### ARTICULO 10

##### *Fijación de tarifas*

1. Las tarifas aplicables por la empresa de transporte aéreo de una de las Partes para el transporte con destino al territorio de la otra Parte o proveniente de él se establecerán a niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los

elementos de valoración, especialmente el coste de explotación, 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 las empresas de transporte aéreo interesadas de ambas Partes, previa consulta de las otras empresas que operen en toda la ruta o en parte de ella. Las empresas llegarán a este acuerdo recurriendo, en la medida de lo posible, al procedimiento de 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 al menos con noventa días de antelación a la fecha prevista para su entrada en vigor. En casos especiales, este plazo podrá reducirse con el consentimiento de dichas Autoridades.

4. En caso de que se reduzca el plazo de notificación en la forma prevista en el párrafo 3, las Autoridades aeronáuticas podrán acordar que el plazo para la notificación de la desaprobación sea inferior a treinta días.

5. Si las empresas aéreas designadas no llegaran a un acuerdo sobre cualquiera de dichas tarifas o si por cualquier razón una tarifa no pudiera establecerse de acuerdo con las disposiciones del párrafo 2 de este artículo, las Autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes tratarán de establecer dichas tarifas mediante acuerdo entre ellas.

6. Si las Autoridades aeronáuticas no pueden convenir en la aprobación de cualquier tarifa sometida a ellas de acuerdo con el párrafo 2 de este artículo o en la determinación de cualquier tarifa de acuerdo con el párrafo 5, el asunto se remitirá a las Partes Contratantes para su determinación de acuerdo con las disposiciones del artículo 12 de este Convenio.

7. Una tarifa establecida conforme a las disposiciones del presente artículo continuará en vigor hasta el establecimiento de una nueva tarifa; sin embargo, la validez de una tarifa no podrá prolongarse, en virtud de este párrafo, por un período superior a doce meses, a contar de la fecha en que aquélla debería haber expirado.

#### ARTICULO 11

##### Consultas

1. Se intercambiarán puntos de vista cuando sea necesario entre las Autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes con el fin de llegar a una estrecha colaboración y acuerdo en todos los asuntos relativos a la aplicación de este Convenio.

2. Cada Parte Contratante podrá en cualquier momento solicitar consultas a la otra Parte Contratante con el fin de enmendar el Convenio o el anexo. Dichas consultas se celebrarán dentro de un período de sesenta días, a partir de la fecha de recepción de dicha solicitud. Toda enmienda a este Convenio acordada como resultado de dichas consultas será aprobada por cada Parte de acuerdo con sus procedimientos constitucionales y entrará en vigor en la fecha en la que el intercambio de notas diplomáticas indique dicha aprobación.

3. Si la enmienda se refiere solamente al anexo, las consultas se efectuarán entre las Autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes. Cuando estas Autoridades lleguen a un acuerdo sobre un anexo nuevo o revisado, las enmiendas acordadas entrarán en vigor tan pronto como sean confirmadas mediante intercambio de notas diplomáticas.

#### ARTICULO 12

##### Solución de controversias

1. En caso de surgir una controversia entre las Partes Contratantes, relativa a la interpretación o aplicación de este Convenio, las Partes Contratantes se esforzarán en primer lugar en solucionar la mediante negociaciones.

2. Si las Partes Contratantes no llegan a una solución mediante negociaciones en el plazo de sesenta días, podrán someter la controversia a la decisión de alguna persona u Organismo o, a solicitud de una de las Partes Contratantes, a un Tribunal arbitral.

El Tribunal arbitral se compondrá como sigue:

a) Cada Parte Contratante nombrará un árbitro; si una de las Partes Contratantes no designa un árbitro dentro de sesenta días, dicho árbitro será designado por el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, a solicitud de la otra Parte Contratante.

b) El tercer árbitro, que será nacional de un tercer Estado y que presidirá el Tribunal arbitral, será designado, o bien:

i) Por acuerdo entre las Partes Contratantes; o

ii) Si durante sesenta días las Partes Contratantes no han llegado a un acuerdo, por designación del Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, a solicitud de cualquiera de las Partes.

3. El Tribunal arbitral tomará sus decisiones por mayoría de votos. Dichas decisiones serán obligatorias para dichas Partes Contratantes. Cada Parte Contratante sufragará los gastos de su árbitro, así como los de su representación en las actuaciones ante el Tribunal arbitral; los gastos del Presidente y

cualquier otro gasto será costado por partes iguales por ambas Partes Contratantes. Por lo demás, el Tribunal arbitral establecerá el procedimiento aplicable.

#### ARTICULO 13

##### Conformidad con Convenios internacionales

Si las Partes Contratantes lo fuesen a su vez de un Convenio multilateral de transporte aéreo de carácter general, las disposiciones del mismo prevalecerán sobre las de este Acuerdo.

#### ARTICULO 14

##### Denuncia

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en todo momento, notificar a la otra Parte Contratante su decisión de denunciar este Convenio. Una copia de esta notificación se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Hecha tal notificación, este Convenio terminará doce (12) meses después de la fecha en que se reciba la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que dicha notificación se retire por acuerdo entre las Partes Contratantes antes de la expiración de dicho plazo. Si la otra 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 tal notificación.

#### ARTICULO 15

##### Certificados de aeronavegabilidad, títulos y licencias

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 las rutas definidas en el anexo del presente Convenio, con tal que los requisitos bajo los que tales certificados o licencias fueran expedidos o convalidados sean iguales o superiores al mínimo que pueda ser establecido en las convenciones de Aviación Civil Internacional.

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 expedidos a sus propios súbditos por la otra Parte Contratante.

#### ARTICULO 16

##### Registro

Este Convenio y su anexo y cualquier enmienda a los mismos se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

#### ARTICULO 17

##### Títulos

Los títulos que preceden a cada uno de los artículos del presente Acuerdo son meramente indicativos y en modo alguno definen, limitan o describen el contenido o el propósito del presente Acuerdo.

#### ARTICULO 18

El presente Convenio entrará en vigor provisionalmente en el momento de su firma y definitivamente en el momento en que ambas Partes se hayan notificado mutuamente, mediante canje de notas diplomáticas, el cumplimiento de sus respectivas formalidades constitucionales, para su definitiva entrada en vigor.

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

Hecho en tres ejemplares, en los idiomas árabe, español e inglés, siendo los tres textos igualmente válidos. En Kuwait el 3 de diciembre de 1979.

Por el Gobierno del Estado de Kuwait,  
Yacoub Y. Al Saquer  
Deputy Director general of Civil Aviation

Por el Gobierno del Reino de España,  
Fernando Schwartz Girón  
Spain Ambassador at Kuwait

#### ANEXO

Al Convenio sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno del Estado de Kuwait y el Gobierno del Reino de España, para el transporte aéreo regular entre sus respectivos territorios y más allá.

##### 1. Rutas especificadas.

Los servicios convenidos en la ruta especificada en el presente Convenio se determinan como sigue:

A) Ruta a ser operada por la empresa aérea designada del Estado de Kuwait en ambas direcciones:

Kuwait-dos puntos intermedios-Madrid-Casablanca.

B) Ruta a ser operada por la empresa aérea designada del Reino de España en ambas direcciones:

Puntos en España-Kuwait-dos puntos más allá.

Nota: Los dos puntos más allá en la ruta española, a ser seleccionados de los tres siguientes: Bangkok, Manila y Tokio.

2. Cada empresa aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes puede omitir un punto o varios puntos de la ruta indicada en la parte 1 de este anexo, en todos o en parte de sus servicios, siempre que el punto de partida de la ruta se encuentre localizado en el territorio de la Parte Contratante que designa a dicha empresa aérea.

3. En las rutas indicadas en la parte 1 de este anexo, la empresa aérea designada en cada Parte Contratante podrá servir, si así lo desea, uno o varios puntos distintos a los especificados sin ejercer derechos de tráfico entre estos puntos y el territorio de la otra Parte Contratante.

4. Las empresas aéreas designadas deberán comunicar a las Autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes, al menos con treinta días de antelación a la iniciación de los servicios aéreos en las rutas especificadas de conformidad con el párrafo 1 del artículo 2 de este Convenio, el tipo de servicio, los tipos de aeronaves a utilizar y los programas de vuelo. Esto se aplicará igualmente a cambios posteriores, así como a los programas de verano e invierno.

5. Las Autoridades aeronáuticas, al recibir dichos programas de vuelo, los aprobarán normalmente o sugerirán modificaciones a los mismos. En cualquier caso las empresas aéreas designadas no comenzarán sus servicios antes de que los programas sean aprobados por las Autoridades aeronáuticas respectivas. Esta disposición se aplicará igualmente a cambios posteriores.

El presente Convenio entró en vigor provisionalmente el 3 de diciembre de 1979, fecha de su firma, de conformidad con lo establecido en el artículo 18 del mismo.

Lo que se comunica para su conocimiento general.

Madrid, 4 de febrero de 1980.—El Secretario general Técnico, Juan Antonio Pérez-Urrutí Maura.

## MINISTERIO DE HACIENDA

**4098** *RESOLUCION de la Dirección General de Aduanas e Impuestos Especiales sobre configuración del «valor de cesión» en las exportaciones que dan lugar a pagos adelantados o aplazados.*

El artículo 8.º del Decreto 1255/1970, regulador de la Desgravación Fiscal a la Exportación, define tanto el «valor de cesión» como el «valor interior» por referencia a ventas efectuadas en el momento del devengo.

Desarrollando parcialmente tal precepto, la Orden del Ministerio de Hacienda de 24 de octubre del mismo año prescribe, en los casos de ventas con pagos aplazados, la necesidad de actualizar el «valor de cesión» al momento del devengo, mediante la deducción de los intereses correspondientes a las cantidades aplazadas.

Razones de justicia tributaria obligan a dar un trato equitativo a las operaciones de exportación independientemente de las diferentes modalidades de pago que pudieran pactarse, por lo que se hace preciso, tanto en los supuestos de pago de más de noventa días, en los que no se hubieran pactado intereses por el pago aplazado, como en aquellos otros fijados con pagos adelantados, actualizar el «valor de cesión» mediante las deducciones o el incremento, respectivamente, al mismo de los intereses que correspondan.

Por todo lo cual, esta Dirección General, con el fin de que se dé cumplimiento a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo sexto del Decreto 1255/1970, ha acordado lo siguiente:

1.º En las exportaciones cuyo pago se efectúe a más de noventa días, aun cuando no se hubieran pactado intereses, la base de la desgravación fiscal, de acuerdo con lo especificado en el artículo 6.º del Decreto 1255/1970, habrá de configurarse a partir del «valor de cesión», actualizándolo el momento del devengo, mediante la deducción del mismo, de los intereses correspondientes a los plazos superiores a los noventa días.

2.º En las exportaciones cuyo pago se efectúe total o parcialmente por adelantado, la base de la desgravación fiscal se configurará actualizando el valor de cesión al momento del devengo, mediante el incremento al mismo de los intereses correspondientes a las cantidades adelantadas.

3.º El tipo de interés utilizable para la actualización será, en todos los casos, el básico del Banco de España.

Madrid, 5 de febrero de 1980.—El Director general, Antonio Rúa Benito.

## Mº DE INDUSTRIA Y ENERGIA

**4099** *RESOLUCION de la Dirección General de Tecnología y Seguridad Industrial por la que se delegan determinadas facultades en el Subdirector general de Reglamentación para la Seguridad Industrial y en los Jefes de Servicio de Inspección Técnica de Vehículos y de Reglamentos Técnicos y Productos Peligrosos.*

La complejidad y amplitud de las funciones atribuidas a esta Dirección General, así como el deseo de imprimir a las actuaciones administrativas los principios de economía, celeridad y eficacia que postula la Ley de Procedimiento Administrativo, hacen aconsejable delegar determinadas facultades en el Subdirector General de Reglamentación para la Seguridad Industrial y en los Jefes de Servicio de Inspección Técnica de Vehículos y Reglamentos Técnicos y Productos Peligrosos, de la misma Subdirección.

En consecuencia, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 22 de la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado y previa aprobación del Ministro de Industria y Energía, esta Dirección General ha dispuesto:

Primero. El Subdirector General de Reglamentación para la Seguridad Industrial queda facultado por delegación permanente, y en tanto no sea revocado en forma expresa, para resolver los actos administrativos atribuidos directamente a la competencia del Director General de Tecnología y Seguridad Industrial relativos a la aplicación de la Reglamentación para la Seguridad Industrial.

Segundo. El Jefe del Servicio de Inspección Técnica de Vehículos queda facultado por delegación permanente, y en tanto no sea revocado en forma expresa, para la firma de las certificaciones de aptitud para los vehículos destinados al transporte nacional o al internacional de mercancías peligrosas por carretera, así como para los destinados al transporte nacional o al internacional de mercancías perecederas.

Tercero. En las mismas condiciones del punto anterior, el Jefe del Servicio de Reglamentos Técnicos y Productos Peligrosos queda facultado para la firma de las actas de aprobación de tipos y las de registro de elementos tipificables, para aquellos aparatos, maquinaria o equipos sometidos a las Reglamentaciones técnicas atribuidas a dicho Servicio.

Cuarto. El Director general y el Subdirector general, en su caso, podrán recabar en cualquier momento, para su resolución, cualquier expediente, cuestión o asunto sea cual fuere su estado de tramitación.

Quinto. Las comunicaciones y resoluciones que sean suscritas por delegación expresarán esta circunstancia en la ante-firma.

Lo que comunico a V. S. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. S. muchos años.

Madrid, 10 de enero de 1980.—El Director general, José Vicente Cebrián Echarri.—Conforme, el Ministro, Bustelo y García del Real.

Sr. Subdirector general de Reglamentación para la Seguridad Industrial.

## Mº DE COMERCIO Y TURISMO

**4100** *REAL DECRETO 289/1980, de 18 de enero, por el que se crea una Nota Complementaria en el capítulo IV del Arancel de Aduanas sobre la desnaturación del azúcar de sacarosa.*

El Decreto del Ministerio de Comercio novecientos noventa y nueve mil novecientos sesenta, de treinta de mayo, en su artículo segundo y de conformidad con lo dispuesto en el artículo octavo de la Ley Arancelaria de uno de mayo de mil nove-