

de que sus buques no han sido requeridos y que uno o más buques lo han sido y están atendiendo el requerimiento. La decisión, a ser posible, se comunicará a los demás buques y al servicio de búsqueda y salvamento.

d) El capitán de un buque quedará relevado de la obligación impuesta por el párrafo a) de la presente regla y si su buque ha sido requerido, de la obligación impuesta por el párrafo b) de la presente regla, en el momento en que las personas siniestradas o el servicio de búsqueda y salvamento o el capitán de otro buque que haya llegado al lugar en que se encuentran dichas personas le informen de que el auxilio ya no es necesario.»

34. Se añade la siguiente nueva regla 10-1 a continuación de la regla 10:

«Regla 10-1. *Atribución del capitán en lo que respecta a la seguridad de la navegación.*

El capitán no se verá obligado por el propietario del buque, el fletador, ni ninguna otra persona, a tomar decisiones que, a su buen juicio, menoscaben la seguridad de la navegación, particularmente con temporal y mar gruesa.»

Regla 13. *Dotación.*

35. Se añade el siguiente nuevo párrafo c) a continuación del párrafo b):

«c) Con objeto de garantizar que la tripulación desempeñe apropiadamente las funciones que le corresponden relacionadas con la seguridad, en cada buque de pasaje al que sea aplicable el capítulo I se establecerá un idioma de trabajo y se dejará constancia de ello en el diario de navegación. La compañía o el capitán, según proceda, decidirán el idioma de trabajo. Se exigirá que cada uno de los tripulantes entienda y, cuando sea oportuno, dé órdenes e instrucciones y presente informes en dicho idioma. Si el idioma de trabajo no es un idioma oficial del Estado cuyo pabellón tiene derecho a enarbolar el buque, todos los planos y listas que deban fijarse en el buque incluirán una traducción al idioma de trabajo.»

Regla 15. *Búsqueda y salvamento.*

36. Se añade el siguiente nuevo párrafo c) a continuación del párrafo b):

«c) Los buques de pasaje a los que sea aplicable el capítulo I y que operen en rutas fijas tendrán a bordo un plan de colaboración con los servicios pertinentes de búsqueda y salvamento en caso de emergencia. El plan se elaborará conjuntamente entre el personal del buque y los servicios de búsqueda y salvamento y será aprobado por la Administración. En él se incluirán disposiciones relativas a la realización regular de ejercicios conforme a lo acordado entre el buque de pasaje y los pertinentes servicios de búsqueda y salvamento, con objeto de comprobar su eficacia.»

37. Se añade la siguiente nueva regla 23 a continuación de la regla 22:

«Regla 23. *Limitaciones operacionales.*

(La presente regla se aplicará a todos los buques de pasaje a los que se aplique el capítulo I).

1. Respecto de los buques construidos antes del 1 de julio de 1997, las prescripciones de la presente regla se aplicarán a más tardar en la fecha

del primer reconocimiento periódico realizado después del 1 de julio de 1997.

2. Previamente a la entrada en servicio de un buque de pasaje se recopilará una lista de todas las limitaciones operacionales del mismo, que comprenderá las exenciones de cualesquiera de las presentes reglas, restricciones de las zonas de operaciones, restricciones meteorológicas, restricciones relativas al estado de la mar, restricciones relativas a la carga autorizada, asiento, velocidad y cualquier otra limitación, ya sea impuesta por la Administración o establecida durante las fases de proyecto o de construcción del buque. La lista, junto con las explicaciones que se estimen necesarias, se presentará en un formato aceptable para la Administración, y se conservará a bordo a disposición del capitán. Habrá que mantener actualizada dicha lista. Si el idioma utilizado no es el inglés o el francés, la lista se facilitará en uno de estos idiomas.»

CAPÍTULO VI

Transporte de cargas

Regla 5. *Estiba y sujeción.*

38. Se añade el siguiente nuevo párrafo 6 a continuación del párrafo 5:

«6. Las unidades de transporte, incluidos los vehículos y contenedores, se cargarán, estibarán y sujetarán durante todo el viaje de conformidad con lo dispuesto en el Manual de sujeción de la carga aprobado por la Administración. En los buques con espacios de carga rodada, según se definen éstos en la regla II-2/3.14, la sujeción de las unidades de transporte, conforme a lo estipulado en el Manual de sujeción de la carga, habrá concluido antes de que el buque salga del puerto de atraque. Las normas del Manual de sujeción de la carga serán, como mínimo, equivalentes a las directrices elaboradas por la Organización.»

Las presentes enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 1997, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) y vii) 2) del Convenio.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 28 de mayo de 1997.—El Secretario general técnico, Julio Núñez Montesinos.

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA

12507 RESOLUCIÓN 4/1997, de 22 de mayo, de la Dirección General de Tributos, sobre la tributación por el Impuesto sobre el Valor Añadido de la Tasa de Seguridad Aeroportuaria creada por la Ley 13/1996, de 30 de diciembre.

El artículo 42 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social («Boletín Oficial del Estado» del 31), ha creado la Tasa

de Seguridad Aeroportuaria, que grava la prestación de los servicios de inspección y control de pasajeros y equipajes en los recintos aeroportuarios.

En relación con dicha tasa se ha planteado por diferentes operadores la posible sujeción de la misma al Impuesto sobre el Valor Añadido.

En contestación a dichas consultas y para unificar criterios en la aplicación del mencionado Impuesto se dicta la siguiente resolución:

«1. El artículo 7, número 8.º, de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido ("Boletín Oficial del Estado" del 29), establece lo siguiente:

No estarán sujetas al Impuesto:

8.º Las entregas de bienes y prestaciones de servicios realizadas directamente por los entes públicos mediante contraprestación de naturaleza tributaria.

Tampoco estarán sujetas al Impuesto las entregas de bienes y prestaciones de servicios realizadas directamente por los entes públicos cuando se efectúen en el desarrollo de una actividad empresarial o profesional cuyas operaciones principales se realicen mediante contraprestación de naturaleza tributaria.

A efectos de lo previsto en el párrafo anterior, se considerarán operaciones principales aquellas que representen al menos el 80 por 100 de los ingresos derivados de la actividad.

Los supuestos de no sujeción a que se refiere este número no se aplicarán cuando los referidos entes actúen por medio de empresa pública, privada, mixta o, en general, de empresas mercantiles.

No obstante lo establecido en los párrafos anteriores de este número, estarán sujetas al Impuesto, en todo caso, las entregas de bienes y prestaciones de servicios que los entes públicos realicen, en el ejercicio de las actividades que a continuación se relacionan:

- a) Telecomunicaciones.
- b) Distribución de agua, gas, calor, frío, energía eléctrica y demás modalidades de energía.
- c) Transportes de personas y bienes.
- d) Servicios portuarios y aeroportuarios.
- e) Obtención, fabricación o transformación de productos para su transmisión posterior.
- f) Intervención sobre productos agropecuarios dirigida a la regulación del mercado de estos productos.
- g) Explotación de ferias y de exposiciones de carácter comercial.
- h) Almacenaje y depósito.
- i) Las de oficinas comerciales de publicidad.
- j) Explotación de cantinas y comedores de empresas, economatos, cooperativas y establecimientos similares.
- k) Las de agencias de viajes.
- l) Las comerciales o mercantiles de los entes públicos de radio y televisión, incluidas las relativas a la cesión del uso de sus instalaciones.
- m) Las de matadero.»

2. De conformidad con lo dispuesto en el apartado dos del artículo 42 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social («Boletín Oficial del Estado» del 31), constituye el hecho imponible de la Tasa de Seguridad Aeroportuaria «la prestación de los servicios de inspección y control de pasajeros y equipajes en los recintos aeroportuarios».

Por otra parte, el artículo 13 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precio Públicos («Boletín Oficial del Estado» del 15), dispone que podrán establecerse tasas por la prestación en régimen de Derecho público,

entre otros, de «servicios portuarios y aeroportuarios».

Tanto de la literalidad del artículo 42 dos de la Ley 13/1996, como de lo dispuesto en el artículo 13 de la Ley 8/1989, se desprende que «los servicios de inspección y control de pasajeros y equipajes en los recintos aeroportuarios», cuya prestación constituye el hecho imponible de la Tasa de Seguridad Aeroportuaria, están comprendidos entre los servicios aeroportuarios a que se refiere la letra d) del quinto párrafo del número 8.º del artículo 7 de la Ley 37/1992, a que anteriormente se ha hecho referencia, por lo que dichos servicios estarán sujetos al Impuesto sobre el Valor Añadido, sin que a tales efectos tenga relevancia el hecho de que sean prestados por un ente público mediante contraprestación de naturaleza tributaria.

3. El apartado tres del artículo 42 de la Ley 13/1996 dispone que el sujeto pasivo contribuyente obligado al pago de la Tasa de Seguridad Aeroportuaria es el pasajero de salida que embarque en un aeropuerto español, independientemente de las etapas posteriores intermedias que pueda realizar el vuelo y el destino del mismo.

No obstante, según lo dispuesto en el propio apartado tres y en el apartado siete del mismo artículo 42, será sujeto pasivo sustituto del contribuyente obligado a liquidar e ingresar el importe de la Tasa al ente público encargado de la gestión de la misma (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea), el particular organismo o compañía aérea transportista con quien el pasajero hubiese contratado el transporte en virtud de un contrato de transporte o de arrendamiento.

El apartado seis del mismo artículo 42 preceptúa que la cuantía de la tasa estará incluida en el precio del transporte. En relación con lo anterior, esta Dirección General, en su resolución de 30 de enero de 1997, ha considerado que la inclusión de la cuantía de la tasa en el precio del transporte debe efectuarse diferenciando el importe que corresponde al servicio de transporte del que corresponde a la tasa.

El artículo 42 de la Ley 13/1996 configura pues la Tasa de Seguridad Aeroportuaria de tal manera que, a efectos del Impuesto sobre el Valor Añadido, ha de entenderse que el destinatario del servicio de inspección y control sujeto a dicho Impuesto es el pasajero. La compañía aérea transportista, o cualquier otro pasivo sustituto del contribuyente en la tasa, efectúa el pago de la contraprestación del servicio (el importe de la tasa) al ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, actuando en nombre y por cuenta del pasajero.

4. De conformidad con lo dispuesto en el apartado siete del artículo 22 de la Ley 37/1992, en relación con lo previsto en el apartado cuatro del mismo artículo, estarán exentas del Impuesto sobre el Valor Añadido, en las condiciones y con los requisitos que se establezcan reglamentariamente, las prestaciones de servicios realizadas para atender las necesidades directas de las aeronaves que se indican a continuación o del cargamento de las mismas:

- a) Las aeronaves utilizadas exclusivamente por compañías dedicadas esencialmente a la navegación aérea internacional en el ejercicio de actividades comerciales de transporte remunerado de mercancías o pasajeros.
- b) Las aeronaves utilizadas por entidades públicas en el cumplimiento de sus funciones públicas.

La aplicación de exención prevista en el apartado siete del artículo 22 de la Ley 37/1992 para las prestaciones de servicios realizadas para atender las necesidades directas de las aeronaves a las que corresponde la exención regulada en el apartado cuatro del mismo artículo, o para atender el cargamento de las mismas,

está condicionada, al igual que ocurre en la exención prevista en el citado apartado cuatro y en la contemplada en los apartados cinco y seis del mismo artículo 22, a que los mencionados servicios se presten directamente a la compañía dedicada esencialmente a la navegación aérea internacional titular de la explotación de la aeronave a que se refieren los servicios o al ente público que utilice la aeronave en el cumplimiento de sus funciones públicas.

En consecuencia, no resulta aplicable la referida exención a los servicios de inspección y control de pasajeros y equipajes en los recintos aeroportuarios a que se refiere el escrito de consulta, ya que, como se ha indicado en el apartado 3 anterior, dichos servicios se prestan a los pasajeros y, por tanto, no a una compañía de navegación aérea internacional, ni a un ente público que utilice una aeronave en el cumplimiento de sus funciones públicas.

5. De conformidad con lo dispuesto en el apartado uno del artículo 78 de la Ley 37/1992, la base imponible del Impuesto sobre el Valor Añadido en las entregas de bienes y prestaciones de servicios sujetas al mismo estará constituida por el importe total de la contraprestación de dichas operaciones.

Según establece el número 3.º del apartado tres del mismo artículo 78, no se incluirá en la base imponible las sumas pagadas en nombre y por cuenta del cliente, en virtud de mandato expreso del mismo. En tales casos, quienes efectúen dichos pagos estarán obligados a justificar la cuantía efectiva de los mismos, y no podrán proceder a la deducción de las cuotas del Impuesto sobre el Valor Añadido que, en su caso, gravasen las operaciones que hayan dado origen a los referidos pagos.

6. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 84, apartado uno, número 1.º, de la Ley 37/1992, en las entregas de bienes y prestaciones de servicios sujetas al Impuesto sobre el Valor Añadido será sujeto pasivo de dicho Impuesto el empresario o profesional que realice tales operaciones, salvo en los casos en que resulte aplicable lo previsto en los números siguientes del mismo apartado.

En virtud de lo previsto en el artículo 88 de la Ley 37/1992, el sujeto pasivo del Impuesto sobre el Valor Añadido a que se refiere el párrafo anterior deberá repercutir íntegramente el importe de dicho Impuesto sobre aquél para quien realice la operación gravada, mediante factura o documento análogo ajustados a lo dispuesto en dicho artículo y en el Real Decreto 2402/1985, de 18 de diciembre, por el que se regula el deber de expedir y entregar factura que incumbe a los empresarios y profesionales («Boletín Oficial del Estado» del 30).

7. Según establece el artículo 90, apartado uno, de la Ley 37/1992, el Impuesto sobre el Valor Añadido se exigirá al tipo general del 16 por 100, salvo en los casos previstos en el artículo 91 de la misma Ley.

En consecuencia con todo lo anterior, esta Dirección General considera ajustada a derecho la siguiente resolución:

Uno. Está sujeta y no exenta del Impuesto sobre el Valor Añadido la prestación de servicios de inspección y control de pasajeros y equipajes en los recintos aeroportuarios, constitutiva del hecho imponible de la Tasa de Seguridad Aeroportuaria, efectuada por el ente público Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea.

En particular, no resulta aplicable a dichos servicios la exención prevista en el apartado siete del artículo 22 de la Ley 37/1992, dado que el destinatario de los mismos es el pasajero, y no una compañía dedicada esencialmente a la navegación aérea internacional, ni un ente público que utilice la aeronave en el cumplimiento de sus funciones públicas.

Dos. La base imponible del Impuesto sobre el Valor Añadido en la referida prestación de servicios sujeta a dicho Impuesto estará constituida por el importe total de la contraprestación de la misma que, según los datos obrantes en el expediente de consulta, resulta ser el importe de la Tasa de Seguridad Aeroportuaria.

Tres. El tipo impositivo del Impuesto sobre el Valor Añadido aplicable a tales prestaciones de servicios es el tipo general del 16 por 100.

Cuatro. El ente público Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea tiene la condición de sujeto pasivo del Impuesto sobre el Valor Añadido que grava los referidos servicios y, en su condición de tal, está obligado a repercutir dicho Impuesto sobre los destinatarios de los mismos (los pasajeros), así como a liquidar su importe a la Hacienda Pública.

La citada repercusión deberá ser efectuada mediante factura o documento sustitutivo expedido al pasajero por el ente público Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea, en las condiciones previstas en el artículo 88 de la Ley 37/1992 y en el Real Decreto 2402/1985. En particular, y al amparo de lo dispuesto en la letra d) del apartado 2 del artículo 2.º y en el apartado 7 del artículo 8.º, ambos del Real Decreto 2402/1985, el ente público que presta el servicio podrá solicitar al Departamento de Gestión Tributaria de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, autorización para efectuar la repercusión del Impuesto sobre el Valor Añadido a los pasajeros sin expedir factura ni documento sustitutivo de la misma por las referidas prestaciones de servicios, o bien para expedir en relación con dichas operaciones un documento equivalente a la factura sustitutivo de esta última.

Cinco. A efectos del Impuesto sobre el Valor Añadido y, en particular, de lo dispuesto en el artículo 78.tres.3.º de la Ley 37/1992, ha de entenderse que las compañías aéreas, y los demás sujetos pasivos sustitutos del contribuyente de la Tasa de Seguridad Aeroportuaria, satisfacen al ente público Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea el importe de la Tasa, y el del Impuesto sobre el Valor Añadido que grava el servicio del cual la Tasa es contraprestación en nombre y por cuenta del pasajero, por lo que, cuando la compañía traslade dichos importes al pasajero, haciéndolos constar de manera separada a los relativos al servicio de transporte que presta a este último, no deberá incluirlos en la base imponible del Impuesto sobre el Valor Añadido correspondiente a dicho servicio de transporte.

Madrid, 22 de mayo de 1997.—El Director general, Enrique Giménez-Reyna Rodríguez.

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

12508 REAL DECRETO 864/1997, de 6 de junio, por el que se aprueba el Reglamento del Fondo procedente de los bienes decomisados por tráfico de drogas y otros delitos relacionados.

La promulgación de la Ley 36/1995, de 11 de diciembre, sobre creación de un Fondo procedente de los bienes decomisados por tráfico de drogas y otros delitos relacionados, ha supuesto una innovación fundamental en nuestro ordenamiento jurídico, en cuanto concreta tanto respecto a fines, como respecto a posibles beneficiarios, la previsión genérica contemplada, por vez primera, en el artículo 344 bis e), 3.º, del Código Penal