

ARTICULO XVII

Las Partes Contratantes estimularán recíprocamente la organización de exposiciones artísticas, educativas, científicas y de libros, y atenderán a la conservación de ellos durante el período de su importación temporal.

ARTICULO XVIII

Las Partes Contratantes procurarán, de acuerdo con sus legislaciones respectivas, la franquicia de todos los materiales no destinados a fines comerciales que entren en su país para la realización de actividades específicas de este Convenio.

ARTICULO XIX

Las Partes Contratantes favorecerán el intercambio de experiencias en el campo de los museos y de la restauración y conservación de monumentos.

ARTICULO XX

Para la protección de sus respectivos tesoros nacionales, las Partes Contratantes se comprometen a impedir la entrada y salida de documentos y obras artísticas que se consideren de valor histórico o de patrimonio nacional.

ARTICULO XXI

Las Partes Contratantes estimularán y fomentarán la cooperación de las organizaciones juveniles de los dos países.

ARTICULO XXII

Las Partes Contratantes estimularán la cooperación y el desarrollo de las relaciones entre las organizaciones deportivas oficiales de los dos países, y a este fin facilitarán, entre otros, el intercambio de monitores.

ARTICULO XXIII

1. Para la realización de este Convenio y para elaborar el programa periódico de intercambios, las Partes Contratantes crearán una comisión mixta hispano-húngara.

2. La comisión mixta se reunirá por lo menos una vez cada dos años, alternativamente en España y en Hungría. Estas reuniones bienales se celebrarán dentro de los tres meses siguientes a su convocatoria por la Parte en cuyo país deben de tener lugar.

3. La comisión mixta podrá crear subcomisiones o grupos de trabajo en caso de que lo juzgue oportuno para el estudio específico de los temas del Convenio. Estos análisis serán presentados a la comisión mixta para su aprobación.

ARTICULO XXIV

El presente Convenio deberá ser ratificado conforme a las normas constitucionales de las Partes Contratantes. El Convenio entrará en vigor el día del Canje de los Instrumentos de Ratificación del mismo.

ARTICULO XXV

1. El presente Convenio se concerta por cinco años. Se prolongará de cinco en cinco años, a no ser que una de las Partes Contratantes lo denuncie, por escrito, por lo menos seis meses antes de la expiración de dicho plazo.

2. La anulación del presente Convenio no afectará la vigencia de los acuerdos especiales que hayan sido concertados a base del mismo.

Hecho en Madrid el 27 de noviembre de 1979 en dos ejemplares, en español y en húngaro, haciendo ambos textos igualmente fe.

| | |
|--|---|
| Por el Gobierno de España, | Por el Gobierno de la República Popular de Hungría, |
| <i>Carlos Robles Piquer,</i> | <i>Rudolf Ronai,</i> |
| Secretario de Estado para Asuntos Exteriores | Presidente del Instituto de Relaciones Culturales |

De conformidad con su artículo XXIV, el presente Convenio entró en vigor el 4 de julio de 1980, fecha del canje de Instrumentos de Ratificación, que tuvo lugar en Budapest.

Lo que se comunica para conocimiento general.
Madrid, 6 de agosto de 1980.—El Secretario general técnico del Ministerio de Asuntos Exteriores, Juan Antonio Pérez-Urruti Maura.

MINISTERIO DE HACIENDA

17587 ORDEN de 4 de agosto de 1980 sobre control aduanero de pasajeros y equipajes en el aeropuerto nacional de destino.

Ilustrísimo señor:

La vigente ordenación en materia de tráfico aéreo obliga al control aduanero de pasajeros y equipajes en el primer aero-

puerto nacional de entrada cuando aquéllos procedan de un aeropuerto de origen situado en el extranjero o en territorio aduanero exento, e incluso en los supuestos en que el destino sea otro aeropuerto nacional con habilitación aduanera al respecto.

La medida, si válida en momentos de reducido tráfico o con limitado número de aeropuertos provistos con Servicio de Aduanas, resulta, en la actualidad, de evidente anacronismo, incompatible, por demás, con los más elementales principios de agilidad y economía de procedimientos que deben presidir toda actuación administrativa. Mantener la exigencia del reconocimiento aduanero en el aeropuerto de entrada significa, de hecho, en el caso de líneas con escalas sucesivas, la descarga y posterior reintegración de los equipajes facturados en el primer aeropuerto, con los perjuicios de diversa índole, en costes y tiempos, que tal proceder implica.

Por ello, con el propósito de eliminar, en lo posible, innecesarios trámites que lesionan intereses del comercio en general, con intención de beneficiar a los pasajeros con medidas de mayor facilidad y con el fin de alinear los sistemas interiores a la norma internacional seguida por la mayoría de los países en la materia se impone la reconsideración de los actuales procedimientos en uso, habida cuenta, por otra parte, que no se deduce perjuicio alguno para el Tesoro de la modificación sugerida.

Para mayor entendimiento, parece oportuna la ocasión para introducir determinadas definiciones que contribuyan al mejor resultado de aplicación de las nuevas medidas a adoptar.

En su consecuencia, este Ministerio, en uso de las atribuciones que para la simplificación documental y de trámites, incluido el tráfico aéreo, desde el punto de vista fiscal, le reconoce, entre otras disposiciones, el Decreto 2948/1974, de 10 de octubre, ha tenido a bien acordar:

Primero.—Para la mejor aplicación de cuanto por la presente se establece, serán tenidas en cuenta las siguientes definiciones:

Aeropuerto de origen: Punto de iniciación del viaje de un pasajero.

Aeropuerto de tránsito: Aeropuerto intermedio de un viaje, en donde el pasajero realiza una parada involuntaria programada, prosiguiendo el viaje en el mismo avión y número de línea.

Aeropuerto de transbordo: Aeropuerto intermedio de un viaje, en donde el pasajero realiza una parada voluntaria programada, prosiguiendo el viaje en distinto avión y número de línea.

Aeropuerto de destino: Punto de finalización del viaje de un pasajero.

Línea compuesta: Es aquel servicio en el que el pasajero realiza el viaje en la misma línea y Compañía, efectuando una o varias paradas programadas involuntarias antes de llegar a su punto de destino.

Pasajero: Es toda aquella persona que ha sido admitida al vuelo, de acuerdo con su cupón de vuelo y que cumple con los requisitos exigidos por el transportista.

Pasajeros en tránsito: Es aquel pasajero que se encuentra realizando una parada involuntaria programada en el aeropuerto de tránsito.

Pasajeros en transbordo: Es aquel pasajero que se encuentra realizando una parada voluntaria programada en un aeropuerto de transbordo.

Equipaje facturado: Es aquel equipaje etiquetado al destino del pasajero y de cuya custodia se hace cargo el transportista.

Equipaje en tránsito: Es aquel equipaje facturado de un pasajero en tránsito por un aeropuerto y que debe de permanecer en la bodega del avión.

Equipaje en transbordo: Es el equipaje facturado de un pasajero en transbordo y que debe ser descargado y cargado en otro avión con otro destino y número de línea.

Etiquetas de equipaje: Documento que emite el transportista al solo efecto de identificar el equipaje facturado.

Segundo.—El control aduanero de los pasajeros, sus equipajes de mano y equipajes facturados procedentes de un aeropuerto de origen situado en el extranjero o en territorio aduanero exento nacional se efectuará en la forma que se indica:

Pasajeros y equipajes de mano.—Tanto cuando se trate de líneas compuestas, como de pasajeros en tránsito o en transbordo, realizarán el control aduanero en el aeropuerto nacional de entrada o primera escala.

Equipajes facturados.—La totalidad de los equipajes facturados, incluso bajo las modalidades de tránsito o transbordo, quedarán sujetos al control aduanero en el aeropuerto de destino.

Tercero.—Para la mejor identificación, las Compañías de transporte aéreo vienen obligadas a utilizar etiquetas de equipaje con fondos de color verde para las facturadas, exclusivamente, en vuelos internos entre aeropuertos de la Península y Baleares.

Los equipajes facturados en origen en el extranjero o en territorios aduaneros exentos, con destino a aeropuertos de la Península o Baleares, utilizarán etiquetas de cualquier color, distinto del verde.

Asimismo, los equipajes facturados desde aeropuertos de la Península y Baleares con destino al extranjero o territorios aduaneros exentos utilizarán etiquetas de equipaje de color diferente al verde.

Cuarto.—Será de cuenta de las Compañías de transporte aéreo, y bajo su responsabilidad, la presentación de los pasajeros y equipajes, sujetos al control de Aduanas, en las salas de los aeropuertos especialmente habilitadas a tales fines.

Cuando las salas de utilización fueran únicas para vuelos interiores, internacionales o procedentes de territorios aduaneros exentos, las Compañías de transporte presentarán los equipajes en forma completamente discriminada, a efectos de su obligado reconocimiento fiscal.

Quinto.—Los equipajes facturados en transbordo y, excepcionalmente, los transportados en tránsito, cuando por razones técnicas hubieran de ser descargados del avión que los conduce, para su carga en otro diferente, serán situados por las Compañías aéreas en zonas del aeropuerto especialmente destinadas a dichos fines, quedando depositados en las mismas bajo la vigilancia del Resguardo hasta su posterior embarque al aeropuerto de destino.

Sexto.—Por la Dirección General de Aduanas e Impuestos Especiales se dictarán las medidas que sean convenientes en mejor aplicación de cuanto por la presente se dispone.

Lo que se comunica a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 4 de agosto de 1980.

GARCIA AÑOVEROS

Ilmo. Sr. Director general de Aduanas e Impuestos Especiales.

M^o DE INDUSTRIA Y ENERGIA

17588 ORDEN de 28 de julio de 1980 por la que se aprueban las normas e instrucciones técnicas complementarias para la homologación de los paneles solares.

Ilustrísimos señores:

La experiencia adquirida en la aplicación de las normas actualmente existentes para ensayar paneles solares aconseja usar, para la homologación de los mismos, la norma INTA 61.0001 como norma básica, complementada con la fijación previa de los valores críticos de las pruebas, tanto en términos de rendimiento térmico como de durabilidad, para la aceptación o el rechazo del panel ensayado.

En su virtud, este Ministerio, de conformidad con lo establecido en el artículo segundo del Real Decreto 891/1980, de 14 de abril, ha tenido a bien disponer:

Artículo único.—Se aprueban las normas e instrucciones técnicas complementarias incluidas, o a las que se remite, en el anexo de esta disposición.

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a VV. II. muchos años. Madrid, 28 de julio de 1980.

BAYON MARINE

Ilmos. Sres. Directores generales de Tecnología y Seguridad Industrial de la Energía y de Industrias Siderometalúrgicas y Navales.

ANEXO

Normas e instrucciones técnicas complementarias

1. Prueba térmica para colectores planos.

Se hará de acuerdo con la norma INTA 61.0001. La curva de ensayo, según la citada norma, habrá de ser tal que:

a) El área comprendida entre la curva y los ejes de coordenadas sea igual o superior a 30, expresando la ordenada el rendimiento en tanto por uno y la abscisa el valor de T cm.

b) El punto en el que corte al eje de ordenadas sea igual o superior a 0,50, independientemente del valor que alcance su T cm.

Según este criterio, y a título orientativo, se tabulan los valores mínimos de T cm. que deben cumplir los colectores en función del rendimiento (η).

| η | T cm. |
|--------|-------|
| 0.50 | 120 |
| 0.55 | 109 |
| 0.60 | 100 |
| 0.65 | 92 |
| 0.70 | 86 |
| 0.75 | 80 |
| 0.80 | 75 |
| 0.85 | 70 |
| 0.90 | 67 |
| 0.95 | 63 |

2. Prueba de durabilidad.

Esta prueba consiste en evaluar la estabilidad de la curva de rendimiento, tras la exposición del colector al sol con la misma inclinación del ensayo térmico, vacío y sellado, durante un período de treinta días, en los que la radiación que incide sobre el colector no sea inferior a 4.500 W.h/m² día. No será necesario que los citados treinta días sean consecutivos, pero en todo caso éste habrá de completarse en un período que no exceda de setenta y cinco días naturales.

La curva correspondiente al final del período ha de cortar a los ejes de coordenadas en puntos cuyos valores no sean inferiores en más del 10 por 100 de los valores de la curva correspondiente al comienzo del período.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

17589 ORDEN de 5 de agosto de 1980 sobre nueva estructuración tarifaria de los servicios telefónicos internacionales prestados por la Compañía Telefónica Nacional de España.

Ilustrísimos señores:

La Compañía Telefónica Nacional de España ha presentado ante la Delegación del Gobierno en la misma un proyecto de reestructuración de la prestación de los servicios telefónicos internacionales, que ha sido objeto de un detenido estudio y consecuente revisión por parte de la propia Delegación del Gobierno y del Gabinete de Ordenación de las Telecomunicaciones de la Subsecretaría de este Departamento.

Esta reestructuración es el resultado de los criterios y directrices que emanan de los Organismos internacionales competentes en la materia y vienen siendo aplicados por las Administraciones europeas de telecomunicaciones.

Se persigue con la misma mejorar la adaptación de las tarifas internacionales a los costes reales que entraña cada relación internacional, la agrupación más racional del conjunto de países extranjeros en zonas de tarificación y la simplificación del cuadro actual de tarifas internacionales al reducirse el número de zonas de tarificación, sin que todo ello signifique, en su conjunto, mayores ingresos para la Compañía Telefónica Nacional de España por servicio telefónico internacional en las que se base la reestructuración propuesta.

Resulta conveniente, además, establecer un procedimiento de revisión de oficio de la estructura tarifaria cuando por circunstancias internacionales no dependientes de la Compañía Telefónica Nacional de España se haga necesario.

En su virtud, este Ministerio, a propuesta de la Delegación del Gobierno en la Compañía Telefónica Nacional de España, ha tenido a bien disponer:

Artículo 1.º Servicio telefónico automático internacional.

1. Se establecen las siguientes zonas de tarificación:

| Zonas de tarificación | Servicio automático | |
|---|--|-----------------------------|
| | Periodicidad entre impulsos (segundos) | Tasa de conexión (impulsos) |
| Zona 1: Vecindad | 3,02 | 12 |
| Zona 2: Portugal | 2,35 | 12 |
| Zona 3: Francia y Marruecos | 1,60 | 12 |
| Zona 4: Bélgica, Italia, Luxemburgo, Reino Unido y Suiza | 1,45 | 20 |