

señalados o su dedicación al tráfico interior, incluida la navegación de cabotaje.

Se entiende como tráfico interior el transporte de mercancías cargadas en un punto del territorio nacional para su descarga dentro del mismo territorio.

Segunda. 1. Como norma general, los contenedores serán admitidos temporalmente sin exigencia de formalidad documental aduanera de ninguna clase ni la constitución de garantía alguna al respecto.

2. No obstante, será obligada la descripción de los contenedores con sus datos de marcas, número y demás signos de identificación, en la documentación aduanera de transporte (manifiestos, hojas de ruta, notas de punto avanzado, ...) así como en la específica del despacho de la mercancía en ellos conducida.

3. Dentro de los recintos aduaneros, los contenedores quedarán sujetos a las medidas de control que para regular su carga, descarga, manipulación, entrada y salida se establezcan.

Tercera. 1. La importación temporal de contenedores en las condiciones previstas en las normas precedentes solamente podrá ser realizada por personas físicas o jurídicas que hubieran sido admitidas por la Administración aduanera como representantes oficiales en España de los propietarios u operadores de aquéllos en el extranjero.

2. A los expresados efectos, se entiende por «operador» de contenedores la persona que controla efectivamente su utilización, sea o no propietario de los mismos.

3. Se entenderá que poseen la condición de representantes oficiales de los propietarios u operadores de los contenedores ante la Administración aduanera las siguientes personas:

3.1. Las que expresamente hubieran acreditado su representación ante la Dirección General de Aduanas e Impuestos Especiales, en tanto no renuncien expresamente a la misma.

3.2. Las que no reuniendo la condición anterior, se encuentren en alguno de los supuestos que se indican:

a) La Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles en relación con los contenedores que sean de su propiedad o de cualquiera de las Empresas integradas en la Unión Internacional de Ferrocarriles (U. I. C.), o con los que, no concurriendo dicha circunstancia y habiéndose efectuado su transporte por ferrocarril, se solicite expresamente por aquel Organismo su importación temporal;

b) Los consignatarios de buques o aeronaves, en relación con los contenedores que sean propiedad de las Compañías de navegación marítima o aérea que consignen o de los que transporten, no concurriendo la anterior circunstancia, y solicitaran expresamente su importación temporal;

c) Las que, a los efectos previstos en el Convenio T.I.R. (Transporte Internacional por Carretera) se hubieran constituido ante la Aduana como garantes de las responsabilidades que pudieran derivarse del tránsito realizado, en sustitución de la Asociación Internacional garantizadora de las mismas;

d) Los consignatarios de las mercancías conducidas en contenedores, siempre que constituyan cargas no agrupadas y soliciten expresamente su importación temporal.

4. Los indicados representantes quedan sujetos al cumplimiento de las siguientes obligaciones:

a) A facilitar a las autoridades aduaneras o a los servicios encargados de la represión del fraude información de los desplazamientos de cada contenedor importado temporalmente, incluidas las fechas y los lugares de entrada y salida de los mismos.

b) A hacer efectivos los derechos, multas y gravámenes que pudieran ser exigidos en caso de incumplimiento de las normas reguladoras del régimen.

Cuarta. La importación temporal de contenedores, en la que no concurrieran las condiciones previstas en la norma anterior, se regirá por la reglamentación establecida con carácter general para la regulación del régimen, con sujeción a las formalidades documentales y de afianzamiento señaladas al respecto.

Quinta. La importación temporal de piezas de repuesto, accesorios y equipos quedará sujeta, igualmente, al cumplimiento de los requisitos documentales y de afianzamiento previstos con carácter general en la reglamentación de la materia.

Sexta. 1. La reexportación de los contenedores, piezas, accesorios y equipos se efectuará dentro del plazo de tres meses siguientes a la fecha de su importación. Dicho plazo podrá ser prorrogado por las Aduanas por un tiempo no superior a la mitad del mismo.

Excepcionalmente, las Aduanas podrán conceder plazos más amplios cuando existan circunstancias especiales que así lo aconsejen y siempre que se formule solicitud en tal sentido con carácter previo al comienzo de la operación temporal.

2. La obligación de reexportar no será exigida respecto a los contenedores, equipos y accesorios, que hayan resultado gravemente averiados, ni las piezas que hayan sido sustituidas por otras importadas temporalmente, siempre que tales artículos:

a) Se importen definitivamente con pago de los derechos e impuestos que les sean aplicables en la fecha y con arreglo al estado en que se formule la correspondiente solicitud.

b) Sean abandonados, libres de todo gasto, a favor de la Hacienda.

c) Sean destruidos bajo control oficial y a expensas de los interesados, quedando sujetos los materiales y piezas recuperados a los derechos e impuestos de importación aplicables en la fecha de la solicitud.

3. Cuando un contenedor importado temporalmente no pueda ser reexportado como consecuencia de un embargo, la obligación de reexportar quedará en suspenso mientras subsista aquella situación.

Séptima. 1. No se permitirá la importación temporal de contenedores que hayan sido objeto de compra, alquiler, venta o de otro contrato similar realizado por persona domiciliada o establecida en España.

2. Los usuarios de contenedores importados temporalmente que los afecten al tráfico interior serán directamente responsables de la infracción cometida, sin perjuicio de la responsabilidad que, por los mismos hechos, pudiera corresponderles a las personas que hubieran solicitado su importación temporal.

Segundo. A efectos de lo dispuesto en la Norma 5.ª del artículo 168 de las Ordenanzas de Aduanas, la exportación temporal de contenedores se ajustará a las siguientes reglas:

a) Como norma general, se permitirá la salida de dichos instrumentos de transporte, bien con carga nacional de exportación, bien vacíos para recoger mercancía extranjera en el país de destino sin sujeción a formalidad documental o garantía alguna, siempre que la operación se realice por sus propietarios, operadores o por las personas a que se refieren los apartados a) y b) del punto 3.2 de la Norma tercera del artículo 138 C) de estas Ordenanzas.

En los restantes supuestos, la operación se formalizará con cumplimiento de los requisitos documentales y de toda clase exigidos por la reglamentación de la materia.

b) Será obligada, no obstante, la descripción de los contenedores con sus datos de marcas, números y demás signos de identificación en la documentación aduanera de transporte (manifiestos de salida sobordos, ...) así como en la específica de despacho de la mercancía en ellos conducida.

c) Quedan obligados los interesados al deber de reimportación de los contenedores dentro del plazo autorizado, bajo las sanciones a que hubiere lugar por su incumplimiento, así como a facilitar a las autoridades aduaneras y servicios de represión del fraude fiscal, cuarta información les fuera recabada, en la forma y modo previsto por el artículo 138 C) de las Ordenanzas de Aduanas para los supuestos de la importación temporal de contenedores.

d) El plazo para la reimportación de los contenedores exportados temporalmente será el de seis meses como máximo. No obstante, las Aduanas, a petición formulada con anterioridad a la expiración del plazo autorizado, podrán conceder prórrogas que no excedan de la mitad de aquél.

e) Constituirá infracción tributaria simple, sin perjuicio de las demás responsabilidades que procedan, la falta de reimportación de los contenedores dentro del plazo autorizado.

f) No será exigida la obligación de reimportar en el caso de que los contenedores, sus accesorios, equipos o piezas de repuesto queden destruidos o desaparezcan por accidente o resulten afectadas por embargo, siempre que tales hechos se acrediten de modo fehaciente.

Tercero. Se autoriza a la Dirección General de Aduanas e Impuestos Especiales para dictar las normas que sean precisas para el desarrollo y aplicación de la presente Orden.

Cuarto. Quedan derogadas las Ordenes de este Ministerio de 8 de abril de 1968 y 28 de noviembre de 1975.

Lo que participo a V. I. a los efectos oportunos.

Madrid, 27 de marzo de 1979.—P. D., el Subsecretario de Hacienda, Dionisio Martínez Martínez.

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

MINISTERIO DE COMERCIO Y TURISMO

9952

ORDEN de 9 de abril de 1979 por la que se fijan los derechos compensatorios variables para la importación de cefalópodos congelados.

Ilustrísimo señor:

Artículo 1.º Los derechos compensatorios variables aplicables a los cefalópodos congelados serán los siguientes:

Producto	P. arancelaria	Ptas./Tm. neta
Potas congeladas	Ex. 03.03 B-3-b	20.000
Otros cefalópodos congelados	Ex. 03.03 B-3-b	10

Art. 2.º La validez de estos derechos será desde la fecha de publicación de la presente Orden hasta la entrada en vigor de los próximos que se establezcan.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.
Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 9 de abril de 1979.

GARCIA DIEZ

Ilmo. Sr. Director general de Política Arancelaria e Importación.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

9953 ORDEN de 30 de marzo de 1979 por la que se aprueba el pliego de condiciones técnicas para la construcción y explotación de las instalaciones de teleféricos.

Ilustrísimos señores:

Por Orden ministerial de 23 de junio de 1966, el excelentísimo señor Ministro de Obras Públicas aprobó el pliego de condiciones técnicas para la construcción y explotación de teleféricos que ha estado vigente hasta hoy en día.

Los años transcurridos desde esa fecha han hecho que dicho pliego se haya desviado de la experiencia acumulada por los Servicios Técnicos de este Ministerio y por los correspondientes de los diferentes Estados extranjeros, experiencias reflejadas en las «Recomendaciones internacionales para la construcción y explotación de los medios de transporte al público», adoptadas en la Resolución número 209, de 6 de febrero de 1976, de la Comisión Económica para Europa del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas.

La adaptación del actual pliego de condiciones a la citada resolución y a las condiciones actuales que han impuesto las nuevas técnicas y los últimos criterios de explotación, aconsejan la modificación del pliego de condiciones vigente que afectaría a gran parte del mismo y dificultaría su manejo y comprensión.

En su virtud, este Ministerio ha resuelto:

Primero.—Derogar el pliego de condiciones técnicas para la construcción y explotación de las instalaciones de teleféricos, aprobado por Orden ministerial de 23 de junio de 1966.

Segundo.—Aprobar el adjunto pliego de condiciones técnicas para la construcción y explotación de las instalaciones de teleféricos.

Tercero.—Serán también de aplicación a estas instalaciones:

a) El pliego de condiciones técnicas para la construcción y explotación de las instalaciones de remonta-pendientes en lo que complementen las específicas del presente pliego.

b) Todas las disposiciones, instrucciones y normas vigentes sobre materiales y energía eléctrica, su empleo, accesorios y montajes, siempre que no discrepen de las prescripciones contenidas en el presente pliego.

c) Todas las recomendaciones técnicas internacionales que afectan a las instalaciones de teleféricos, producidas por el Comité de Transportes Interiores de la C. E. E. y por la OITAF siempre que, en cada caso, se sometan a la aprobación de los Servicios Técnicos de este Ministerio.

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos.
Dios guarde a VV. II. muchos años.

Madrid, 30 de marzo de 1979.—P. D., el Subsecretario de Transportes y Comunicaciones, Alejandro Rebollo Alvarez-Amandi.

Ilmos. Sñes. Directores generales de Infraestructura del Transporte y de Transportes Terrestres.

PLIEGO DE CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACION DE LAS INSTALACIONES DE TELEFÉRICOS

TITULO PRIMERO

Generalidades

1.1. Objeto.

El presente pliego de condiciones tiene por objeto desarrollar las que deben regir para todos los tipos de instalaciones de transporte por cable, actualmente conocidos y experimentados, dedicados al transporte de personas. Se exceptúan los telescuís, teletrineos y, en general, todos aquellos sistemas conocidos con el nombre genérico de «remonta-pendientes» que son objeto de reglamentación especial.

1.2. Clasificación.

Los teleféricos se clasifican:

1.2.1. Según el sistema de movimiento:

- Vaivén.
- Unidireccional. Puede ser intermitente o continuo.

1.2.2. Según el número de cables el teleférico puede ser:

- Monocable, con un solo cable, llamado cable de transporte, que sirve como guía o carril y como cable tractor.
- Bicable, con un cable carril que sirve como soporte y guía y otro cable tractor. En este grupo de bicables se incluyen los que tienen varios cables carril, varios cables tractores o cables con finalidades especiales (cables frenos, cables auxiliares, etc.).

1.2.3. De acuerdo con la forma de sujeción del vehículo al cable en movimiento, se clasifican en:

- Instalaciones en las cuales el elemento de acoplamiento queda fijo permanentemente al cable (cabeza de cables, mordazas fijas, etc.).
- Instalaciones con enganche automático (mordazas o ganchos automáticos).

1.2.4. De acuerdo con el tipo de vehículo, las instalaciones pueden ser:

- Instalaciones provistas de vehículos cerrados, cuyo cierre no está previsto para ser abierto por el usuario.
- Instalaciones provistas de vehículos abiertos (sillas y otros vehículos que no pertenecen a la categoría anterior).

1.2.5. De acuerdo con la situación de puesto de mando en servicio normal se pueden considerar los siguientes tipos:

- Puesto de mando en la estación.
- Puesto de mando en el vehículo.

1.2.6. De acuerdo con el sistema de mando del movimiento, se pueden considerar los dos tipos siguientes:

- Manual.
- Automático.

TITULO II

Datos generales

2.1. Emplazamiento.

El emplazamiento debe ser elegido de tal manera que sus instalaciones, sus obras de fábrica, y la seguridad del servicio no queden amenazadas por avalanchas, desprendimientos, etcétera.

2.2. Trazado.

La planta del trazado debe ser rectilínea, aceptándose una desviación máxima por apoyo de 30', siempre que quede garantizada la estabilidad del conjunto. En casos debidamente justificados se podrán aceptar mayores desviaciones, tomando medidas adecuadas en los apoyos correspondientes y en función de la importancia del ángulo de desviación.

2.3. Perfil.

El perfil del terreno elegido deberá ser lo más regular posible y en relación con los medios de salvamento adoptados (ver 2.5).

En las instalaciones de movimiento continuo, la pendiente máxima de la cuerda del cable entre dos apoyos consecutivos será inferior al 100 por 100.

2.4. Gálibo.

2.4.1. Transversal.—Debe existir un espacio libre lateral mínimo de 0,50 metros entre cualquier obstáculo ajeno a la instalación o elemento fijo de la misma, y un vehículo o cable