

Precio total de venta
al público
—
Pesetas/cajetilla

B) Cigarrillos rubios:

Chesterfield	245
Chesterfield sin filtro corto	235
Chesterfield Lights	245
Fine 120 Lights	350
Fine 120 Menthol	350
Fine 120 Virginia Blend	350
L. M.	220
L. M. Lights	220

Segundo.—Los precios de venta al público de los cigarrillos y cigarrillos, incluidos los diferentes tributos, en las expendedorías de tabaco y timbre de la península e islas Baleares, serán los siguientes:

Precio total de venta
al público
—
Pesetas/unidad

Henri Wintermans:

Cafe Crème	24
Cafe Crème Mild	24
Cafe Crème Noir	25
Half Corona	61
Slim Panatella	39

Tercero.—Los precios de venta al público de las picaduras para liar, incluidos los diferentes tributos, en expendedorías de tabaco y timbre de la península e islas Baleares, serán los siguientes:

Precio total de venta
al público
—
Pesetas/unidad

Old Holborn (bolsa de 40 gramos) 275

Cuarto.—Las labores que no figuran en las relaciones anteriores mantienen los precios actuales.

Quinto.—«Tabacalera, Sociedad Anónima», procederá a confeccionar con la máxima urgencia y para su publicación, difusión y distribución a las expendedorías, las nuevas tarifas de precios de venta al público, que someterá, para su aprobación, a la Delegación del Gobierno en el monopolio de tabacos, la cual remitirá cinco ejemplares de las mismas a cada una de las Delegaciones de Hacienda.

Sexto.—La presente Resolución entrará en vigor el mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 2 de agosto de 1996.—El Delegado del Gobierno en el monopolio de tabacos, Alberto López de Arriba y Guerri.

MINISTERIO DE FOMENTO

17853 REAL DECRETO 1709/1996, de 12 de julio, por el que se modifica el Reglamento del Registro de Matrícula de Aeronaves, aprobado por el Decreto 416/1969, de 13 de marzo.

La matriculación de las aeronaves en España se encuentra regulada por la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, cuyo capítulo V, comprensivo de

los artículos 28 a 33, trata precisamente del «del registro de matrícula de aeronaves». En desarrollo de estos preceptos, el Decreto 416/1969, de 13 de marzo, aprueba el Reglamento del Registro de Matrícula de Aeronaves, que fue posteriormente modificado por el Decreto 387/1972, de 10 de febrero, de ejecución de la disposición adicional de la Ley 113/1969, de 30 de diciembre, que modificó la de Navegación Aérea al objeto de esclarecer la concordancia entre el Registro de Matrícula de Aeronaves y del Registro Mercantil.

Ahora bien, la pertenencia hoy de España a la Unión Europea obliga a la modificación del citado Reglamento del Registro de Matrícula de Aeronaves a los efectos de evitar la discriminación existente en la actualidad en la matriculación de aeronaves por razones de la nacionalidad de sus poseedores, y dar pleno acceso a este Registro a todas las aeronaves nacionales de cualquiera de los Estados miembros.

Por otra parte, la rápida evolución que la aviación civil ha experimentado en los últimos años, al pasar de ser un medio minoritario a uno de los más utilizados para el transporte de mercancías y viajeros, ha motivado una transformación de la propia aeronave, tanto en lo que se refiere a sus condiciones de seguridad como a su capacidad para el transporte de viajeros y de carga.

Esta transformación ha supuesto un incremento sustancial en el coste de las aeronaves, por lo que la adquisición en propiedad de aquéllas ha dejado de ser la única forma de disponer de la flota necesaria por los operadores aéreos. Actualmente, es más usual que las grandes compañías adquieran las aeronaves en arrendamiento, con o sin opción de compra, venta a plazos o por medio de otros contratos que lleven aparejada la adquisición de su posesión. Por este motivo, y porque al matricular en primera inscripción una aeronave en España se le confiere la nacionalidad española, es preciso establecer la distinción entre las aeronaves adquiridas en propiedad, en cuyo caso la matrícula y nacionalidad tendrán carácter permanente, y aquellas aeronaves adquiridas por medio de otros títulos que atribuyan su posesión, a las que se les confiere la matrícula con carácter temporal.

Asimismo, la competencia entre las distintas compañías aéreas para la captación de clientes no resulta compatible con la inmovilización de aeronaves derivada del cumplimiento de trámites registrales; por ellos, es necesario establecer un sistema de matrícula provisional a fin de evitar la paralización de la aeronave y facilitar a la empresa transportista la rápida rentabilidad del capital invertido.

Igualmente, y a efectos de la agilización administrativa y atención a los usuarios, es preciso descargar al Registro de Matrícula de Aeronaves de determinadas actividades de carácter técnico, relativas a la expedición y diligenciado de los cuadernos de aeronaves y cartillas de motores, que deberán ser desarrolladas por las Delegaciones de Seguridad en Vuelo dependientes de la Dirección General de Aviación Civil.

Por las razones expuestas, el objeto de este Real Decreto es el de modificar parcialmente el Reglamento del Registro de Matrícula de Aeronaves, a fin de adaptar nuestra legislación a las exigencias de la Unión Europea y a las necesidades actuales de la aviación civil.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 12 de julio de 1996,

DISPONGO:

Artículo 1.

Los artículos 7, 17 y 21 del Reglamento del Registro de Matrícula de Aeronaves, aprobado por el Decreto 416/1969, de 13 de marzo, y modificado por el Decreto 387/1972, de 10 de febrero, quedan redactados como sigue:

«Artículo 7.

Estarán facultados para obtener el registro y matriculación de aeronaves civiles las personas físicas o jurídicas de nacionalidad de cualquiera de los Estados miembros de la Unión Europea, siempre que tengan en España, las personas físicas su domicilio, y las personas jurídicas un representante.

En cuanto a los titulares de otros Estados se estará a lo establecido en Convenios internacionales o disposiciones especiales.»

«Artículo 17.

1. La primera inscripción de una aeronave en el Registro, llamada de matrícula, será la de su dominio o propiedad. Realizada ésta, el propietario deberá proceder a su inscripción en el Registro Mercantil en el que se irán inscribiendo, sucesivamente, todos los actos y contratos en que así se establezca por disposición legal o reglamentaria.

No obstante lo anterior, podrá practicarse la primera inscripción de las aeronaves adquiridas en régimen de arrendamiento, arrendamiento con opción de compra, compra a plazos con o sin reserva de dominio, o cualquier otra forma de posesión que las leyes autoricen, asignándole a la matrícula validez temporal durante el plazo de vigencia del contrato que dio origen a la inscripción. En el supuesto de prórroga contractual o de adquisición del pleno dominio por el poseedor, se deberá acreditar documentalmente tal extremo ante el Registro de Matrícula de Aeronaves, solicitando la práctica del asiento correspondiente, al menos con quince días de antelación a la finalización del plazo de validez de esta matrícula. De no justificar las circunstancias mencionadas, se procederá de oficio a la cancelación de la inscripción practicada.

2. En la primera inscripción se harán constar, necesariamente, los datos siguientes:

- a) Número de la aeronave en el Registro.
- b) Características técnicas que faciliten su identificación.
- c) Marcas de nacionalidad y matrícula.
- d) Lugar de estacionamiento habitual.
- e) Título de adquisición, nombre y circunstancias personales del transferente y adquirente.
- f) Valor o precio.
- g) Seguros a que esté sujeta la aeronave.

3. Con la instancia o solicitud de matriculación, el interesado acompañará la documentación exigida y el certificado o escrito de no inscripción, en caso de aeronaves de nueva construcción, o de cancelación de matrícula, en el Registro de Aeronaves del país de procedencia.

4. En tanto se realizan los trámites de matriculación y se completa la documentación y datos reglamentariamente exigibles, podrá asignarse a

la aeronave una matrícula provisional por un plazo de tres meses, siempre que el solicitante justifique suficientemente, a juicio del Jefe del Registro, la adquisición o posesión legítima de la misma.»

«Artículo 21.

1. Procederá la cancelación del asiento de matrícula de la aeronave en los casos siguientes:

- a) Destrucción o pérdida total de la aeronave.
- b) Inoperatividad y desguace de la aeronave.
- c) Adquisición, con carácter permanente, de la condición de aeronave militar.
- d) Matriculación en país extranjero.
- e) Enajenación válida a personas que no disfruten de nacionalidad de cualquiera de los Estados miembros de la Unión Europea, salvo en el supuesto del párrafo segundo del artículo 7.
- f) Por resolución judicial firme.

2. Los titulares registrales de aeronaves inscritas en propiedad, que soliciten la cancelación de la matriculación realizada en España, deberán acreditar mediante certificado del Registro Mercantil que la aeronave figura inscrita a su nombre en dicho Registro y que se halla libre de cargas y gravámenes. En el supuesto de que existiesen cargas y gravámenes, para proceder a la cancelación de la matrícula será necesaria la autorización documentada fehaciente de los respectivos acreedores.»

Artículo 2.

Los cuadernos de aeronaves, o documentos técnicos que pudieran sustituirlos, serán expedidos y diligenciados a la vista del certificado de matrícula por el Jefe de la Delegación de Seguridad en Vuelo, dependiente de la Dirección General de Aviación Civil, de la Demarcación Aérea correspondiente al lugar de estacionamiento habitual de la aeronave. En dichos cuadernos se anotarán los datos que identifiquen la aeronave (marca, tipo-modelo, y número de fabricación), marcas de nacionalidad y matrícula, nombre y domicilio del propietario, poseedor o arrendatario, y las sucesivas transferencias de propiedad o cambios de titular que consten en el certificado de matrícula, así como la fecha de la inscripción correspondiente en el Registro de Matrícula de Aeronaves.

Igualmente, la expedición y diligenciado de las cartillas de motores serán efectuadas por las referidas Delegaciones de Seguridad en Vuelo, una vez aprobada la instalación de los motores en las aeronaves correspondientes, a petición del titular de las mismas. En dichas cartillas se harán constar las vicisitudes técnicas y demás datos de identificación.

Queda suprimido el libro de identificación y vicisitudes de motores de aeronaves, que a tales efectos se llevaba en el Registro de Matrícula de Aeronaves.

Artículo 3.

Quedan suprimidos el apartado 2 del artículo 8 y último inciso de los apartados 1 y 2 del artículo 19 del Reglamento del Registro de Matrícula de Aeronaves, aprobado por el Decreto 416/1969, de 13 de marzo, y modificado por el Decreto 387/1972, de 10 de febrero.

Disposición adicional única.

Las referencias que figuran en el vigente Reglamento de Registro de Matrícula de Aeronaves al «Ministerio

del Aire», «Subsecretaría de Aviación Civil» y «Dirección General del Transporte Aéreo» deben entenderse hechas al «Ministerio de Fomento» y a la «Dirección General de Aviación Civil», respectivamente, en virtud de lo dispuesto en el Real Decreto-ley 12/1978, de 27 de abril, sobre fijación y delimitación de facultades en materia de aviación entre los Ministerios de Defensa y de Transportes y Comunicaciones.

Disposición final primera.

Se faculta al Ministro de Fomento para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para la aplicación y desarrollo de este Real Decreto.

Disposición final segunda.

Este Real Decreto entrará en vigor a los dos meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid a 12 de julio de 1996.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,
RAFAEL ARIAS-SALGADO MONTALVO

MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

17854 *RESOLUCIÓN de 23 de julio de 1996, del Instituto Nacional de Empleo, por la que se detallan los gastos imputables por las entidades asociadas a las acciones contempladas en las letras c), d), e), f), i) de la letra B) del artículo 5 de la Orden de 10 de octubre de 1995, por la que se desarrolla el título II del Real Decreto 735/1995, de 5 de mayo, sobre agencias de colocación sin fines lucrativos y los servicios integrados para el empleo, y el modelo del documento de comunicación de las acciones aplicadas.*

En el apartado 4.b) de la disposición adicional primera de la Orden de 10 de octubre de 1995, se establece el módulo económico máximo de 3.700 pesetas/hora/acción impartida, para subvencionar el desarrollo de las acciones contempladas en el artículo 1.b) de la Orden de 9 de marzo de 1994 («Boletín Oficial del Estado» del 24), por la que se establecen las bases reguladoras de la concesión de ayudas por el Instituto Nacional de Empleo para la realización de acciones de comprobación de la profesionalidad, información profesional, orientación profesional y búsqueda activa de empleo, por entidades e instituciones colaboradoras sin ánimo de lucro, y en el apartado quinto de la Resolución de la Dirección General del Instituto Nacional de Empleo, de 5 de diciembre de 1995 («Boletín Oficial del Estado» del 20), por la que se publican las necesidades del Instituto Nacional de Empleo en relación con las acciones de las letras c), d), e), f), i) de la letra B) del artículo 5 de la citada Orden de 10 de octubre de 1995 («Boletín Oficial del

Estado» del 18), se indican los conceptos de los gastos imputables por la entidad asociada a las acciones de plan personal de empleo y formación, información profesional, desarrollo de los aspectos personales para la ocupación, búsqueda activa de empleo y asesoramiento para el autoempleo u otro tipo de iniciativas empresariales. Ahora bien, con objeto de propiciar claridad en la gestión y posterior justificación de las subvenciones otorgadas para el desarrollo de las acciones anteriormente relacionadas es por lo que se estima necesario detallar, dentro de los conceptos a que hace referencia el apartado quinto de la Resolución de 5 de diciembre de 1995, los gastos o costes que, como derivadas de la ejecución de las acciones, la entidad asociada puede presentar para la justificación, así como el modelo del documento por el que la entidad asociada debe comunicar al Instituto Nacional de Empleo las acciones aplicadas y los resultados, de acuerdo con el artículo 4.e) de la citada Orden de 9 de marzo de 1994.

Por consiguiente, y en virtud de la autorización establecida en las Ordenes de 9 de marzo de 1994 y 10 de octubre de 1995, por las que se faculta al Director general del Instituto Nacional de Empleo para dictar cuantas instrucciones y resoluciones fueran precisas para su desarrollo y ejecución de las mismas,

Esta Dirección General resuelve:

Primero.—Dentro de los conceptos de gastos previstos en el apartado quinto de la Resolución de 5 de diciembre de 1995, la entidad asociada podrá presentar los justificantes de los gastos realizados para la ejecución de las acciones objeto de subvención que a continuación se relacionan:

a) Retribuciones del personal:

Costes salariales totales, incluidas las cotizaciones empresariales a la Seguridad Social, de los Técnicos que hayan desarrollado las acciones objeto de subvención, correspondientes a las horas de ejecución de dichas acciones. Estos costes no podrán superar las cuantías que se establezca en el Convenio Colectivo aplicable.

Las retribuciones u honorarios abonados a profesionales técnicos cuyos servicios hayan sido contratados para el desarrollo de las acciones objeto de subvención, correspondientes a las horas de ejecución de las acciones.

Costes salariales totales, incluidas las cotizaciones empresariales a la Seguridad Social, del personal que apoye el desarrollo de las acciones. La justificación de este gasto podrá alcanzar hasta el 15 por 100 de lo justificado para los técnicos. Estos costes no podrán superar las cuantías establecidas en el Convenio Colectivo aplicable.

A este respecto las entidades colaboradoras aportarán al Instituto Nacional de Empleo una copia del Convenio Colectivo aplicado.

b) Gastos de ejecución en material técnico:

Guías técnicas (con sus transparencias).

Documentación para el participante.

Material psicotécnico.

c) Gastos de ejecución en material de oficina: Impresos y material fungible.

d) Gastos generales necesarios para la ejecución de las acciones en la parte correspondiente a esa ejecución:

Arrendamientos (excluido «leasing»): Edificios, mobiliario y enseres, equipos.

Mantenimiento (si no está incluido en el arrendamiento).

Suministros de energía eléctrica, agua, combustible para calefacción (si no están incluidos en el arrendamiento).