

su participación en la financiación específica de los idiomas, en las condiciones fijadas en el anexo n.º 2.

### ANEXO N.º 2

Contemplado en los artículos 4, 5 y 6 del presente Acuerdo

#### Determinación de los derechos de voto, de las contribuciones financieras obligatorias de los Estados miembros y de la financiación de los idiomas

1. Votos de base: Cada Estado miembro dispone de un número de votos de base igual a dos.

2. Votos adicionales: El número total de votos adicionales es igual a la mitad del total de votos de base. Dentro de este límite, se atribuyen votos adicionales, en su caso, además de los votos de base, a algunos Estados miembros en función de su puesto relativo en el sector vitivinícola tal y como resulta de la aplicación de la fórmula definida en el anexo n.º 1.

3. Votos ponderados: El número de votos ponderados para cada Estado miembro es igual a la suma de los votos de base y de los eventuales votos adicionales de los que dispone.

4. Reparto de las contribuciones obligatorias: El monto total de las contribuciones obligatorias que se solicitan a los Estados miembros se calcula a partir del presupuesto adoptado por la Asamblea General.

Un tercio del monto total de las contribuciones obligatorias se reparte de manera uniforme entre los votos de base.

Dos tercios del monto total de las contribuciones obligatorias se reparten a prorrata de los votos adicionales.

Para facilitar la transición entre el antiguo y el presente Acuerdo, la contribución financiera correspondiente a los dos votos de base detentados por cada Estado miembro no puede ser inferior, durante el primer ejercicio presupuestario, al monto de la «unidad de cotización» antes de la entrada en vigor del presente Acuerdo. En su caso, el monto de las contribuciones financieras a título de los votos adicionales se ajustan consecuentemente para alcanzar el monto total de las contribuciones obligatorias correspondientes al presupuesto adoptado.

5. Financiación de los idiomas: La financiación de los idiomas se efectúa en su totalidad por imputación sobre el presupuesto general de la O.I.V. y sin contribución específica de cada grupo lingüístico formado por miembros y observadores usuarios.

Las modalidades de funcionamiento de los idiomas serán objeto de disposiciones particulares fijadas en el Reglamento Interno.

#### Estados parte

Alemania.  
Argelia.  
Australia.  
Bulgaria.  
Croacia.  
Dinamarca.  
Eslovaquia.  
Eslovenia.  
España.  
Finlandia.  
Francia.  
Macedonia, ex República Yugoslava de.  
Malta.  
Noruega.  
República Moldova.  
Rumanía.  
Rusia, Federación de.

Suecia.  
Yugoslavia.

El presente Convenio entró en vigor de forma general y para España el 1 de enero de 2004, de conformidad con lo establecido en su artículo 16.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 20 de enero de 2004.—El Secretario general técnico del Ministerio de Asuntos Exteriores, Julio Núñez Montesinos.

**2121** *INSTRUMENTO de Ratificación del Convenio número 180 de la OIT relativo a las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, hecho en Ginebra el 22 de octubre de 1996.*

JUAN CARLOS I

REY DE ESPAÑA

*Por cuanto* el día 22 de octubre de 1996, la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo adoptó el Convenio número 180 de la OIT relativo a las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques,

*Vistos y examinados* los veinticuatro artículos que integran dicho Convenio,

*Concedida* por las Cortes Generales la autorización prevista en el artículo 94.1 de la Constitución.

*Vengo en aprobar y ratificar* cuanto en el mismo se dispone, como en virtud del presente lo apruebo y ratifico, prometiendo cumplirlo, observarlo y hacer que se cumpla y observe puntualmente en todas sus partes, a cuyo fin, para su mayor validación y firmeza *mando* expedir este Instrumento de Ratificación firmado por Mí, debidamente sellado y refrendado por la infrascrita Ministra de Asuntos Exteriores.

Dado en Madrid a veintisiete de noviembre de dos mil tres.

JUAN CARLOS R.

La Ministra de Asuntos Exteriores,  
ANA PALACIO VALLELERSUNDI

### CONFERENCIA INTERNACIONAL DEL TRABAJO

#### CONVENIO 180

#### CONVENIO RELATIVO A LAS HORAS DE TRABAJO A BORDO Y LA DOTACIÓN DE LOS BUQUES

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 8 de octubre de mil novecientos noventa y seis en su octogésima cuarta reunión;

Tomando nota de las disposiciones del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976, su Protocolo de 1996 y el Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996;

Recordando las disposiciones pertinentes de los siguientes instrumentos de la Organización Marítima Internacional: el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su versión enmendada; el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978,

en su versión enmendada de 1995; la Resolución A481 (XII) (1981) de la Asamblea sobre los principios relativos a la dotación de seguridad; la Resolución A741 (18) (1993) de la Asamblea sobre el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código IGS), y la Resolución A772 (18) (1993) de la Asamblea sobre los factores que contribuyen a la fatiga desde el punto de vista de la dotación y la seguridad;

Recordando la entrada en vigor, el 16 de noviembre de 1994, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982;

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas a la revisión del Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1958 y de la Recomendación sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación, 1958, cuestión que constituye el segundo punto del orden del día de la reunión, y

Después de haber decidido que estas proposiciones revistan la forma de un convenio internacional,

adopta, con fecha veintidós de octubre de mil novecientos noventa y seis, el siguiente Convenio, que podrá ser citado como el Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996:

## I. CAMPO DE APLICACION Y DEFINICIONES

### Artículo 1

1. El presente Convenio se aplica a todo buque dedicado a la navegación marítima, de propiedad pública o privada, matriculado en el territorio de un Estado Miembro para el cual el Convenio se halle en vigor, y dedicado normalmente a operaciones marítimas comerciales. A efectos del presente Convenio, un buque matriculado en el territorio de dos Miembros se considerará matriculado en el territorio del Miembro cuyo pabellón enarbole.

2. En la medida en que lo considere factible, y tras consultar con las organizaciones representativas de armadores de barcos de pesca y de pescadores, la autoridad competente aplicará las disposiciones del presente Convenio a la pesca marítima comercial.

3. En caso de duda respecto de si un buque ha de considerarse o no a efectos del presente Convenio como un buque dedicado a la navegación marítima, o como un buque dedicado a operaciones marítimas comerciales o a la pesca marítima comercial, la cuestión deberá ser resuelta por la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones interesadas de armadores, de gente de mar y de pescadores.

4. El Convenio no se aplicará a los buques de madera de construcción tradicional, tales como los «dhows» y los juncos.

### Artículo 2

A efectos del presente Convenio:

a) la expresión «autoridad competente» designa al ministro, departamento gubernamental u otra autoridad facultada para dictar reglamentos, ordenanzas u otras instrucciones de obligado cumplimiento en materia de horas de trabajo u horas de descanso de la gente de mar, o de dotación de los buques;

b) la expresión «horas de trabajo» designa el tiempo durante el cual un marino está obligado a efectuar un trabajo para el buque;

c) la expresión «horas de descanso» designa el tiempo que no está comprendido en las horas de trabajo; esta expresión no abarca las pausas breves;

d) los términos «gente de mar» o «marino» designan a toda persona que la legislación nacional o los convenios

colectivos califiquen como tal, y que esté empleada o contratada con cualquier cargo a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima al cual se aplique el presente Convenio;

e) el término «armador» designa al propietario del buque o a cualquier otra organización o persona, como puede ser el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que asume del armador la responsabilidad por la explotación del buque y que, al hacerlo, acepta hacerse cargo de todos los deberes y responsabilidades correspondientes.

## II. HORAS DE TRABAJO Y DE DESCANSO DE LA GENTE DE MAR

### Artículo 3

Dentro de los límites que se establecen en el artículo 6 se deberá fijar, ya sea el número máximo de horas de trabajo que no deberá sobrepasarse en un período determinado, ya sea el número mínimo de horas de descanso que deberá concederse dentro de un período de tiempo determinado.

### Artículo 4

Todo Miembro que ratifique el presente Convenio reconoce que la pauta en materia de horas normales de trabajo de la gente de mar, al igual que la de los demás trabajadores, deberá basarse en una jornada laboral de ocho horas, con un día de descanso semanal y con los días de descanso que correspondan a los días festivos oficiales. No obstante, lo anterior no será óbice a que todo Miembro cuente con procedimientos para autorizar o registrar un convenio colectivo que determine las horas normales de trabajo de la gente de mar sobre una base que no sea menos favorable que la de dicha pauta.

### Artículo 5

1. Los límites en relación con las horas de trabajo o de descanso serán los siguientes:

a) el número máximo de horas de trabajo no excederá de:

- i) 14 horas por cada período de 24 horas; ni
- ii) 72 horas por cada período de siete días;

o bien

b) el número mínimo de horas de descanso no será inferior a:

- i) diez horas por cada período de 24 horas; ni
- ii) 77 horas por cada período de siete días.

2. Las horas de descanso podrán agruparse en dos períodos como máximo, uno de los cuales deberá ser de al menos seis horas ininterrumpidas, y el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no excederá de 14 horas.

3. Los ejercicios de reunión de urgencia, lucha contra incendios, salvamento y otros ejercicios similares que prescriban la legislación nacional y los instrumentos internacionales deberán realizarse de tal forma que perturben lo menos posible los períodos de descanso y no provoquen fatiga.

4. Con respecto a situaciones en que un marino está en espera de llamada, como cuando una sala de máquinas funciona sin presencia de personal, el marino deberá gozar de un período de descanso compensatorio adecuado si resulta perturbado su período de descanso por el hecho de haberse producido una llamada.

5. En ausencia de convenio colectivo o laudo arbitral, o si la autoridad competente determina que las disposiciones de un convenio o laudo relativas a los párrafos 3 y 4 del presente artículo son inadecuadas, la autoridad competente adoptará medidas para garantizar que la gente de mar afectada disfrute de un período de descanso suficiente.

6. Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 del presente artículo no impedirán que un Miembro cuente con medidas en la legislación nacional o con procedimientos que faculten a la autoridad competente a autorizar o registrar convenios colectivos que permitan excepciones a los límites establecidos. Tales excepciones deberán ajustarse en la medida de lo posible a las normas establecidas, pero podrán tomarse en cuenta la mayor frecuencia o duración de los períodos de licencia o el otorgamiento de licencias compensatorias a la gente de mar que realiza guardias o que trabaja a bordo de buques dedicados a travesías de corta duración.

7. Todo Miembro deberá exigir que se coloque en un lugar fácilmente accesible un cuadro en el que se especifique la organización del trabajo a bordo y en el que figuren, por lo menos, para cada cargo:

- a) el programa de servicio en el mar y en los puertos; y
- b) el número máximo de horas de trabajo o el número mínimo de horas de descanso que fijan las leyes, los reglamentos o los convenios colectivos en vigor en el Estado del pabellón.

8. El cuadro al que se refiere el párrafo 7 del presente artículo deberá establecerse con un formato normalizado en el idioma o idiomas de trabajo del buque y en inglés.

#### *Artículo 6*

Ningún marino menor de 18 años realizará trabajos de noche. A efectos del presente artículo, el término noche designa un período de al menos nueve horas consecutivas, que incluya el intervalo comprendido entre la medianoche y las cinco de la mañana. No será necesario aplicar la presente disposición cuando ello afecte la eficacia de la formación que de acuerdo con los programas y planes establecidos se imparta a los marinos de entre 16 y 18 años de edad.

#### *Artículo 7*

1. Ninguna disposición del presente Convenio se interpretará en menoscabo del derecho del capitán de un buque a exigir que un marino efectúe las horas de trabajo necesarias para garantizar la seguridad inmediata del buque, de las personas a bordo o la carga, o para socorrer a otros buques o personas que corran peligro en el mar.

2. De conformidad con el párrafo 1 del presente artículo, el capitán podrá suspender los horarios normales de trabajo o de descanso y exigir que un marino efectúe las horas de trabajo necesarias hasta que se haya restablecido la normalidad.

3. Tan pronto como sea posible después de restablecida la normalidad, el capitán deberá velar por que se conceda a todo marino que haya trabajado durante su horario normal de descanso un período adecuado de descanso.

#### *Artículo 8*

1. El Miembro deberá exigir que se mantengan registros de las horas diarias de trabajo o de las horas diarias de descanso de la gente de mar para posibilitar

el control del cumplimiento de las disposiciones establecidas en el artículo 5. La gente de mar recibirá una copia de los registros que le incumban, la cual deberá ser rubricada por el capitán, o la persona que éste designe, y por el marino.

2. La autoridad competente deberá determinar los procedimientos que habrán de seguirse para llevar estos registros a bordo, así como los intervalos con que deberá registrarse la información. La autoridad competente establecerá un modelo para el registro de las horas de trabajo o de las horas de descanso de la gente de mar que tome en cuenta toda directriz de la Organización Internacional del Trabajo, o utilizará el formato normalizado que esta última pueda proporcionar. Dicho modelo deberá establecerse en el idioma o los idiomas previstos en el artículo 5, párrafo 8.

3. Se deberá mantener a bordo, en un lugar fácilmente accesible a la tripulación, una copia de las disposiciones pertinentes de la legislación nacional relativas a este Convenio, así como una copia de los convenios colectivos aplicables.

#### *Artículo 9*

La autoridad competente deberá examinar y refrendar a intervalos apropiados los registros a que se refiere el artículo 8, con el fin de comprobar que se cumplen las disposiciones adoptadas en aplicación del Convenio en materia de horas de trabajo y horas de descanso.

#### *Artículo 10*

Si los registros u otras pruebas indican que se han infringido las disposiciones relativas a las horas de trabajo o las horas de descanso, la autoridad competente deberá exigir que se adopten medidas, incluida de ser necesario la revisión de la dotación del buque, con el fin de evitar futuras infracciones.

### III. DOTACION DE LOS BUQUES

#### *Artículo 11*

1. Todo buque al que se aplique el Convenio deberá contar con una dotación suficiente, segura y eficiente, con arreglo a lo dispuesto en el documento que especifica la dotación mínima de seguridad, o en un documento equivalente, que emita la autoridad competente.

2. Al determinar, aprobar o revisar los niveles de dotación, la autoridad competente tendrá en cuenta:

- a) la necesidad de evitar o de reducir al mínimo, en la medida de lo posible, el exceso de horas de trabajo, de garantizar un descanso suficiente y de limitar la fatiga; y
- b) los instrumentos internacionales enumerados en el Preámbulo.

#### *Artículo 12*

Ninguna persona menor de 16 años de edad realizará trabajos a bordo de un buque.

### IV. RESPONSABILIDADES DEL ARMADOR Y DEL CAPITÁN

#### *Artículo 13*

El armador deberá asegurarse de que el capitán dispone de todos los recursos necesarios, comprendida la dotación suficiente del buque, a efectos de la obser-

vancia de las obligaciones del presente Convenio. El capitán deberá adoptar todas las medidas necesarias para garantizar que se observen las condiciones en materia de horas de trabajo y de descanso de la gente de mar establecidas por el presente Convenio.

## V. APLICACIÓN

### Artículo 14

Todo Estado Miembro que ratifique el presente Convenio será responsable de la aplicación de sus disposiciones por medio de la legislación, salvo cuando éstas se hagan efectivas mediante convenios colectivos, laudos arbitrales o decisiones judiciales.

### Artículo 15

El Miembro deberá:

- a) adoptar todas las medidas necesarias para aplicar de manera eficaz las disposiciones del presente Convenio, incluido el establecimiento de sanciones apropiadas y de medidas correctoras;
- b) disponer de servicios de inspección adecuados para supervisar la aplicación de las medidas adoptadas en cumplimiento del presente Convenio, y dotarlos de los medios necesarios para lograr este objetivo; y
- c) establecer, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar, procedimientos para la investigación de las quejas relacionadas con cualquier asunto contemplado en el presente Convenio.

## VI. DISPOSICIONES FINALES

### Artículo 16

El presente Convenio revisa el Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1958; el Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1949; el Convenio sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1946, y el Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1936. A partir de la fecha en que entre en vigor el presente Convenio, los Convenios arriba enumerados dejarán de estar abiertos a la ratificación.

### Artículo 17

Las ratificaciones formales del presente Convenio serán comunicadas para su registro al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

### Artículo 18

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

2. El presente Convenio entrará en vigor seis meses después de la fecha en que el Director General de la Oficina Internacional del Trabajo haya registrado las ratificaciones de cinco Estados Miembros, tres de los cuales deberán tener cada uno una flota mercante de por lo menos un millón de g.t.

3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, seis meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

### Artículo 19

1. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez

años, a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado.

2. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio y que, en el plazo de un año después de la expiración del período de diez años mencionado en el párrafo precedente, no haga uso del derecho de denuncia previsto en este artículo quedará obligado, durante un nuevo período de diez años, y en lo sucesivo podrá denunciar este Convenio a la expiración de cada período de diez años, en las condiciones previstas en este artículo.

### Artículo 20

1. El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo notificará a todos los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo el registro de cuantas ratificaciones, declaraciones y actas de denuncia le comuniquen los Miembros de la Organización.

2. Cuando se hayan cumplido las condiciones enunciadas en el artículo 18, párrafo 2, el Director General llamará la atención de los Miembros de la Organización sobre la fecha en que entrará en vigor el presente Convenio.

### Artículo 21

El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo comunicará al Secretario General de las Naciones Unidas, a los efectos del registro y de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas, una información completa sobre todas las ratificaciones, declaraciones y actas de denuncia que haya registrado de acuerdo con los artículos precedentes.

### Artículo 22

Cada vez que lo estime necesario, el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo presentará a la Conferencia una memoria sobre la aplicación del Convenio, y considerará la conveniencia de incluir en el orden del día de la Conferencia la cuestión de su revisión total o parcial.

### Artículo 23

1. En caso de que la Conferencia adopte un nuevo convenio que implique una revisión total o parcial del presente, y a menos que el nuevo convenio contenga disposiciones en contrario:

a) la ratificación, por un Miembro, del nuevo convenio revisor implicará, *ipso jure*, la denuncia inmediata de este Convenio, no obstante las disposiciones contenidas en el artículo 19, siempre que el nuevo convenio revisor haya entrado en vigor;

b) a partir de la fecha en que entre en vigor el nuevo convenio revisor, el presente Convenio cesará de estar abierto a la ratificación por los Miembros.

2. Este Convenio continuará en vigor en todo caso, en su forma y contenido actuales, para los Miembros que lo hayan ratificado y no ratifiquen el convenio revisor.

### Artículo 24

Las versiones inglesa y francesa del texto de este Convenio son igualmente auténticas.

Estados Parte	Fecha depósito Instrumento ratificación
Bélgica .....	10/06/2003
Bulgaria .....	24/02/2003
Dinamarca .....	10/07/2003
España .....	07/01/2004
Filandia .....	04/07/2002
Grecia .....	14/05/2002
Irlanda .....	22/04/1999
Malta .....	19/09/2002
Marruecos .....	01/12/2000
Noruega .....	22/10/2003
Países Bajos .....	16/06/2003
Reino Unido .....	20/12/2001
Rumania .....	11/10/2000
San Vicente y las Granadinas .....	08/02/2002
Suecia .....	15/12/2000

El presente Convenio entró en vigor de forma general el 8 de agosto de 2002 y para España entrará en vigor el 7 de julio de 2004, de conformidad con lo establecido en su artículo 18.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 21 de enero de 2004.—El Secretario General Técnico del Ministerio de Asuntos Exteriores, Julio Núñez Montesinos.

## MINISTERIO DE HACIENDA

**2122** *RESOLUCIÓN de 28 de enero de 2004, de la Dirección General de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se aprueban las Directrices Generales del Plan General de Control Tributario de 2004.*

La Agencia Tributaria, como organización administrativa responsable, en nombre y por cuenta del Estado, de la aplicación efectiva del sistema tributario estatal y del aduanero, asume el compromiso con el ciudadano de garantizar el cumplimiento de las obligaciones tributarias, y por tanto, la equidad y la generalidad en la contribución a las cargas públicas. Cumplir con este compromiso exige, además de la ampliación y mejora de los servicios de información y asistencia que ofrece la Agencia, el desarrollo de una actividad de control del cumplimiento tributario que garantice la más eficaz respuesta al fraude, así como una presión fiscal homogénea en todo el territorio nacional.

La actividad de control tributario y aduanero se sustenta en una planificación mediante la que se establecen sus objetivos y las principales líneas de acción a seguir. El Plan General de Control Tributario es el instrumento básico de planificación anual en el que se concretan, desde un punto de vista cualitativo y cuantitativo, las actuaciones que en el ámbito del control tributario y aduanero es preciso desarrollar para alcanzar los fines previstos, de acuerdo con las líneas estratégicas de medio y largo plazo definidas previamente.

El documento estratégico «Agencia Tributaria 2005» define las principales líneas de trabajo que habrán de seguirse en los próximos años en materia de control

tributario y aduanero, y en las que deben enmarcarse los planes de actuación que se elaboran anualmente. En dicho documento se señalan, entre otras, cuatro actuaciones estratégicas que determinan proyectos básicos a desarrollar durante 2004.

En primer lugar, debe completarse la modernización de la estructura organizativa de control. En 2004 culminará el proceso de implantación de un modelo de control plenamente regionalizado. La nueva estructura ofrece una mayor capacidad de reacción ante la realidad cambiante y, por tanto, de respuesta ante la evolución de los censos de contribuyentes y ante las nuevas formas de fraude. El modelo permite una mayor flexibilidad en la asignación de recursos —no constreñida al ámbito provincial—; un mejor aprovechamiento de las posibilidades de las nuevas tecnologías —que facilitan la gestión de expedientes desde cualquier oficina—; y la creación de economías de escala derivadas de la concentración de personal y tareas con criterios de eficiencia, especialmente en el ámbito de la investigación, de la selección de contribuyentes y de formulación de actos de liquidación, así como en determinados procedimientos gestores y en ciertas tareas de gestión recaudatoria. La nueva estructura también facilita la especialización del personal, la potenciación de la investigación en el ámbito regional mediante unidades especializadas y la mejora de la coordinación de tareas entre áreas.

Una segunda actuación estratégica supone la adecuación del control a los niveles de riesgo fiscal, de forma que el esfuerzo siga concentrándose donde el fraude es mayor. Para ello es imprescindible contar, como hoy cuenta la Agencia Tributaria, con un sistema de información integrado que acumula datos de fuentes muy diversas y de todo el Estado español. Entre las medidas que contribuyen a aquel objetivo destaca el refuerzo del control de las tramas de fraude organizado, en particular en el caso del IVA en operaciones intracomunitarias, con la puesta en marcha de medidas de gestión y control censal, la continuidad de los programas inspectores dirigidos contra estas tramas y la especial atención a la comprobación de las devoluciones del Impuesto sobre el Valor Añadido solicitadas por empresas cuya vinculación a tramas organizadas se investigue.

La tercera actuación estratégica consiste en la utilización intensiva de las nuevas tecnologías aplicadas a los procedimientos de comprobación, que aumente su agilidad, eficacia y profundidad, facilite la homogeneización y normalización de las actuaciones en lo que de común deben tener, fomente el trabajo en equipo y, en general, contribuya a realizar un trabajo de mayor calidad. Para ello es imprescindible la generalización de las pruebas inspectoras basadas en el llamado Método de Ayuda a la Comprobación (MAC), que permite practicar, en las áreas de Inspección Financiera y Tributaria y de Aduanas e Impuestos Especiales, auténtica auditoría fiscal informatizada, basada en hojas de cálculo que aprovechan toda la información disponible en las bases de datos de la Administración tributaria. Asimismo se pondrán en explotación nuevas herramientas informáticas que faciliten y agilicen el ejercicio de la función recaudatoria, en este caso, dentro del procedimiento denominado RENO (por Recaudación Normalizada).

En cuarto lugar, se continuará impulsando la colaboración con otras Administraciones Públicas e instituciones, incluyendo la cooperación internacional, tanto en el ámbito de la captación e intercambio de información como en el de realización de comprobaciones. La aprobación, entre otras, de disposiciones normativas como el nuevo Reglamento (CE) n.º 1798/2003, del Consejo, de 7 de octubre de 2003, relativo a la cooperación administrativa en el ámbito del Impuesto sobre el Valor Añadido, y de la Directiva 2003/93/CE del Con-