

1º DE ASUNTOS EXTERIORES

0312 REAL DECRETO 967/1980, de 19 de mayo, por el que se crea la Oficina Presupuestaria del Ministerio de Asuntos Exteriores.

La disposición final primera del Real Decreto dos mil ochocientos cincuenta y cinco/mil novecientos setenta y nueve, de veintinueve de diciembre, por el que se crean Oficinas Presupuestarias en todos los Ministerios, establece que cada Departamento ministerial procederá a dictar o proponer, en el plazo de dos meses, las normas precisas para la organización de la correspondiente Oficina Presupuestaria, refundiendo en ella los servicios ya establecidos para la atención de las mismas funciones.

En su virtud, a propuesta del Ministerio de Asuntos Exteriores y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día dieciséis de mayo de mil novecientos ochenta,

DISPONGO:

Artículo primero.—Se crea, con las competencias y funciones que señala el Real Decreto dos mil ochocientos cincuenta y cinco/mil novecientos setenta y nueve, de veintinueve de diciembre, la Oficina Presupuestaria del Ministerio de Asuntos Exteriores, con rango de Subdirección General, dependiendo directamente del Subsecretario del Departamento y vinculada funcionalmente en la Dirección General del Servicio Exterior.

Artículo segundo.—La Oficina Presupuestaria estará integrada por un Servicio de Presupuestos y Programas.

Artículo tercero.—La Comisión Presupuestaria, bajo la presidencia del Subsecretario del Departamento, tendrá la siguiente composición:

Vicepresidente: El Director general del Servicio Exterior.
Un representante de la Secretaría de Estado de Asuntos Exteriores.

Un representante de cada una de las Direcciones Generales del Departamento y de la Secretaría General Técnica.

Un representante de la Inspección General de Embajadas.

Un representante de cada uno de los Organismos autónomos dependientes del Departamento.

Actuará como Secretario el Jefe de la Oficina Presupuestaria. Los asistentes a las reuniones de esta Comisión tendrán, como mínimo, el nivel de Subdirector general.

DISPOSICION ADICIONAL

El puesto de Subdirector general Jefe de la Oficina Presupuestaria quedará incluido en el artículo dieciséis del Real Decreto tres mil treinta y tres/mil novecientos setenta y seis, de tres de diciembre, modificado por el Real Decreto seiscientos cincuenta y dos/mil novecientos setenta y ocho, de catorce de abril, cuando sea desempeñado por funcionario de la Carrera Diplomática.

DISPOSICION FINAL

El presente Real Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid a diecinueve de mayo de mil novecientos ochenta.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Asuntos Exteriores,
MARCELINO OREJA AGUIRRE

10313 ACUERDO de 18 de mayo de 1977 entre el Gobierno de España y el Gobierno del Reino Hashemita de Jordania sobre Transporte Aéreo, firmado en Madrid.

CONVENIO ENTRE EL GOBIERNO DE ESPAÑA Y EL GOBIERNO DEL REINO HASHEMITA DE JORDANIA SOBRE TRANSPORTE AEREO

PREAMBULO

El Gobierno de España y el Gobierno del Reino Hashemita de Jordania (denominados en adelante las Partes Contratantes):

Partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

Deseosos de concluir un acuerdo con el propósito de promover el mayor desarrollo posible del transporte aéreo comercial;

Deseosos de asegurar el desarrollo continuado de un sistema de transporte aéreo libre de prácticas discriminatorias, basado en un intercambio equitativo de beneficios económicos para los dos países, y capaz de satisfacer las necesidades de los pueblos de los dos países,

Han acordado cuanto sigue:

ARTICULO I

De acuerdo con las disposiciones del presente Convenio, las Empresas de Transporte Aéreo designadas por cada Parte Con-

tratante gozarán, en relación con sus operaciones, de los siguientes derechos:

A) Sobrevolar, sin aterrizar, los territorios de la otra Parte Contratante.

B) Hacer escala en dichos territorios con fines no comerciales.

C) Hacer escala en dichos territorios en los puntos de las rutas que se especifiquen en el anejo al presente Convenio, con la finalidad de embarcar y desembarcar pasajeros, carga y correo en tráfico internacional, de acuerdo con las disposiciones del anejo al presente Convenio.

A los efectos del presente Convenio:

A) La expresión «Autoridades Aeronáuticas» significará en lo que se refiere a España la Subsecretaría de Aviación Civil o cualquier otro Organismo autorizado para asumir las funciones hoy ejercidas por la Subsecretaría de Aviación Civil. En lo que se refiere al Reino Hashemita de Jordania, el «Directorate General of Civil Aviation» u otra persona u Organismo autorizado para asumir las funciones hoy ejercidas por el citado Departamento.

B) La expresión «Empresa designada» significará la Empresa de Transporte Aéreo que una Parte Contratante haya indicado por escrito a la otra Parte Contratante como la Empresa de Transporte Aéreo que operará la ruta o rutas específicas enumeradas en el anejo al presente Convenio.

C) La palabra «territorio» en relación con un Estado significará el territorio y las aguas territoriales adyacentes bajo la soberanía del Estado.

D) La expresión «Transportes Aéreos» significará cualesquiera transportes aéreos regulares operados por una aeronave para el transporte público de pasajeros, correo y carga.

E) La expresión «escala para fines no comerciales» significará un aterrizaje con una finalidad otra que cargar o descargar pasajeros, carga o correo.

ARTICULO 2

Cada Parte Contratante garantiza a la otra Parte Contratante los derechos especificados en este Convenio con el propósito de establecer transportes aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el anejo al presente Convenio. Tales transportes y rutas se denominan en adelante «Transporte acordado» y «rutas especificadas», respectivamente.

ARTICULO 3

1. Cada una de las Partes Contratantes tendrá derecho a designar, por escrito, a la otra Parte Contratante, una Empresa de Transporte Aéreo para que explote los servicios convenidos en las rutas especificadas.

2. Al recibir dicha designación, la otra Parte Contratante deberá, con arreglo a las disposiciones de los párrafos 3 y 4 del presente artículo, conceder sin demora a la Empresa de Transporte Aéreo designada los permisos (o autorizaciones) adecuados.

3. Las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes podrán exigir que toda Empresa de Transporte Aéreo designada por la otra Parte Contratante demuestre, de conformidad con las disposiciones del Convenio de Aviación Civil Internacional (Chicago 1944), que está cualificada para cumplir las condiciones prescritas en las Leyes y Reglamentos, normal y razonablemente aplicados por dichas Autoridades, en la explotación de los servicios aéreos internacionales.

4. Cada Parte Contratante tendrá el derecho a rehusar la concesión de las autorizaciones de explotación a que se refiere el párrafo 2 de este artículo, o a imponer las condiciones que estime necesarias en el ejercicio por una Empresa designada del derecho especificado en el artículo 1 cuando la citada Parte Contratante no esté convencida de que una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de esta Empresa se halle en manos de la Parte Contratante que ha designado a la Empresa o de sus nacionales.

5. Cuando una Empresa de Transporte Aéreo haya sido designada y autorizada de acuerdo con las disposiciones precedentes, podrá empezar en cualquier momento a operar los servicios acordados, siempre que una tarifa —establecida de acuerdo con las disposiciones del artículo 11 del presente Convenio— se halle en vigor con respecto a tales servicios.

ARTICULO 4

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho a retirar o revocar una autorización de explotación o a suspender el ejercicio de los derechos especificados en el artículo 1 del presente Convenio por la Empresa designada por la otra Parte Contratante, o a imponer las condiciones que estime necesarias en el ejercicio de tales derechos:

a) Cuando no esté convencida de que parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de esta Empresa se halle en manos de la Parte Contratante que ha designado a la Empresa o de sus nacionales.

b) Cuando esta Empresa no cumpla las Leyes o Reglamentos de la Parte Contratante que concede estos derechos.

c) Cuando la Empresa aérea deje de explotar los servicios convenidos con arreglo a las condiciones prescritas en el presente Convenio.

2. A menos que la inmediata retirada, revocación, suspensión o imposición de las condiciones citadas en el párrafo 1 de este artículo sea necesaria para evitar nuevas infracciones de las Leyes o Reglamentos, tal derecho se ejercerá solamente tras consultar con la otra Parte Contratante.

ARTICULO 5

1. Las aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales por las Empresas de Transporte Aéreo designadas por cualquiera de las Partes Contratantes y su equipo habitual, carburantes, lubricantes, así como suministros (incluso alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de tales aeronaves, estarán exentos de todos los derechos de aduana, de inspección u otros derechos o tasas al entrar en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que este equipo y provisiones permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación.

2. Estarán igualmente exentos de los mismos derechos y tasas, con excepción del pago por servicios prestados:

a) Los suministros de a bordo enmarcados en el territorio de las aeronaves de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las Autoridades de dicha Parte Contratante, para su consumo a bordo de las aeronaves dedicadas a servicios internacionales de la otra Parte Contratante.

b) Las piezas de repuesto introducidas en el territorio de una de las Partes Contratantes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las Empresas de Transporte Aéreo designadas por la otra Parte Contratante.

c) El combustible y lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves explotadas por la Empresa de Transporte Aéreo designada de la otra Parte Contratante y dedicada a servicios internacionales, incluso cuando estos suministros se consuman durante el vuelo sobre el territorio de la Parte Contratante en la cual se hayan embarcado. Podrá exigirse que quede sometido a vigilancia o control aduanero los artículos mencionados en el subpárrafo a), b) y c).

3. Los equipos habituales de las aeronaves así como otros artículos y provisiones que se encuentren a bordo de las aeronaves de una Parte Contratante, podrá desembarcarse en el territorio de la otra Parte Contratante sólo mediante la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, podrá mantenerse bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta que sea reexportado o se disponga de ellos de acuerdo con las disposiciones aduaneras.

ARTICULO 6

Los pasajeros en tránsito a través del territorio de una cualquiera de las Partes Contratantes sólo estarán sujetos a un simple control. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y de otros derechos similares.

1. Las Leyes y Reglamentos de cada Parte Contratante relativos a la entrada y salida de su territorio de las aeronaves empleadas en la navegación internacional, o relativos a la explotación y a la navegación de dichas aeronaves durante su permanencia dentro de los límites de su territorio se aplicarán a las aeronaves de la Empresa designada por la otra Parte Contratante, y serán cumplidos por la dicha aeronave desde su entrada y durante su permanencia en el territorio de tales Partes.

2. Las Leyes y Reglamentos de una Parte Contratante sobre admisión o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga, así como los Reglamentos referentes a la libre entrada, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena, serán cumplidos por los pasajeros, o en su nombre, tripulación y carga desde el momento de su entrada, salida o estancia en el territorio de esa Parte Contratante.

ARTICULO 7

Los certificados de navegabilidad, los títulos de aptitud y las licencias expedidas o convalidadas por una de las Partes Contratantes y no caducadas, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para la explotación de las rutas definidas en el anexo del presente Convenio, con tal que los requisitos bajo lo que tales certificados o licencias fueran expedidos o convalidados sean iguales o superiores al "mínimum standard" que puede ser establecido siguiendo las convenciones de Aviación Civil Internacional. Cada Parte Contratante se reserva, no obstante, el derecho de no reconocer la validez para el sobrevuelo de su propio territorio de los títulos de aptitud y las licencias expedidos a sus propios súbditos por la otra Parte Contratante.

ARTICULO 8

Se dará una oportunidad justa y equitativa a la Empresa de cada Parte Contratante en las operaciones de cualquier ruta cubierta por este Acuerdo conforme a lo especificado en su anexo.

ARTICULO 9

En el ejercicio por la Empresa de cualquiera de las Partes Contratantes de los Servicios Directos descritos en el presente Convenio, los intereses de la Empresa de la otra Parte Contra-

tante serán tomados en consideración a fin de no afectar indebidamente los servicios prestados por la última en todas o parte de las mismas rutas.

ARTICULO 10

Los servicios aéreos facilitados al público por las Empresas que operan bajo este Acuerdo mantendrán una estrecha relación con las exigencias del público para tales servicios.

Queda entendido por las Partes Contratantes que los servicios prestados por la Empresa designada bajo el presente Acuerdo tendrán como objetivo primordial la obtención de una capacidad adecuada a las demandas de tráfico entre:

a) El país del que tal Empresa sea nacional y el de la otra Parte Contratante.

b) El país del que tal Empresa sea nacional y países de último destino del tráfico.

El derecho a embarcar o desembarcar, en los citados Servicios Internacionales, tráfico destinado o proveniente de terceros países en un punto o puntos en las rutas especificadas en el anexo al presente Convenio, se ejercerá de acuerdo a principios generales de desarrollo ordenado al que ambas Partes suscriben y estará sujeto al principio general según el cual la capacidad estará en función de:

a) Las exigencias de tráfico entre el país de origen y los países de último destino del tráfico.

b) Las exigencias derivadas de las operaciones de la Empresa, y

c) Las exigencias de tráfico del área cubierta por la Empresa tomando en cuenta los servicios locales y regionales.

ARTICULO 11

1. En los párrafos siguientes, la palabra "tarifa" significa el precio que debe ser pagado por el transporte de pasajeros, equipaje y carga, así como las condiciones bajo las que tales precios se aplican, incluyendo el precio y condiciones de agencia y otros servicios auxiliares, pero excluyendo la remuneración o condiciones para el transporte de correo.

2. Las tarifas a cobrar por la Empresa de una Parte Contratante por el transporte a o desde el territorio de la otra Parte Contratante, se establecerán a niveles razonables, prestandose la debida atención a todos los factores relevantes, incluyendo el costo de la explotación beneficio razonable y las tarifas de otras Empresas de Transporte Aéreo.

3. Las tarifas a que se refiere el párrafo 2 de este artículo, se fijarán, a ser posible, por las Empresas designadas de ambas Partes Contratantes, previa consulta con las otras Empresas que exploten toda la ruta o parte de la misma y de ser factible, se llegará a tal acuerdo mediante los métodos de fijación de tarifas establecidos por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional.

4. Las tarifas así convenidas se someterán a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes, por lo menos, noventa días antes de la fecha prevista para su entrada en vigor. En casos especiales, podrá reducirse este plazo, siempre que estén de acuerdo dichas Autoridades.

5. Esta aprobación debe ser expresa. Si ninguna de las Autoridades Aeronáuticas ha expresado su desaprobación dentro de los treinta días siguientes a su solicitud, de acuerdo con lo establecido en el párrafo 4 de este artículo, esas tarifas se considerarán aprobadas. En el caso previsto en el apartado 4 de reducción del periodo de su misión, las Autoridades Aeronáuticas podrán acordar que el periodo establecido para la notificación de la desaprobación sea inferior a treinta días.

6. Si una tarifa no puede ser convenida de acuerdo con lo estipulado en el párrafo 3 de este artículo, o si, durante el periodo aplicable, de acuerdo con el párrafo 5, la Autoridad Aeronáutica de una Parte Contratante comunica a la Autoridad Aeronáutica de la otra su desaprobación de cualquiera de las tarifas fijadas de acuerdo con el párrafo 3, las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes —tras consultar con las Autoridades Aeronáuticas de cualquier otro Estado cuyo Consejo pueda considerarse útil— se concertarán para fijar la tarifa de mutuo acuerdo.

7. Si las Autoridades Aeronáuticas no logran un acuerdo para la aprobación de una tarifa cualquiera, sometida a ellas con arreglo al párrafo 4 de este artículo, ni para la fijación de una tarifa de acuerdo con el párrafo 6, la controversia será resuelta de conformidad con las disposiciones del artículo 17 del presente Convenio.

8. La tarifa establecida de acuerdo con las disposiciones de este artículo continuarán en vigor hasta que no se establezca una nueva tarifa. Sin embargo, ninguna tarifa se prolongará, en virtud de este párrafo, más de doce meses después de la fecha en que hubiera debido caducar.

ARTICULO 12

1. Los beneficios resultantes de los Servicios de Transporte Aéreo prestados por la Empresa designada de cualquiera de las Partes Contratantes en el territorio de la otra quedarán exentos de todos los impuestos y cargas, incluyendo los impuestos sobre sociedades pero no limitados a éstos.

2. Cada Parte Contratante asegurará a la Empresa designada por la otra Parte Contratante el derecho a transferir a su oficina central respectiva los excedentes de los ingresos sobre los gastos obtenidos en su territorio, en moneda convertible,

resultantes de las operaciones y servicios acordados. Tal transferencia se hará al cambio oficial y quedará exenta de cargas o limitaciones.

ARTICULO 13

Dentro de un espíritu de estrecha colaboración, las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes celebrarán periódicamente consultas, con el fin de asegurar la aplicación satisfactoria de las disposiciones del presente Convenio y de su anejo.

ARTICULO 14

El presente Convenio y las enmiendas que a él se hagan se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 15

1. Si cualquiera de las Partes Contratantes considera deseable la modificación de las disposiciones del presente Acuerdo, deberá solicitar una reunión de consulta con la otra Parte Contratante; tal consulta, que puede tener lugar entre las Autoridades Aeronáuticas y que puede ser realizada mediante discusión o por correspondencia, comenzará dentro de un período de sesenta (60) días, a contar desde la fecha de solicitud. Las modificaciones así acordadas entrarán en vigor cuando hayan sido confirmadas por canjeo de notas por vía diplomática.

2. Las modificaciones de las rutas pueden ser hechas mediante acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas competentes de las Partes Contratantes.

ARTICULO 16

El presente Acuerdo y sus anejos serán enmendados en conformidad con cualquier convención multilateral que pueda resultar obligatoria para ambas Partes Contratantes.

ARTICULO 17

1. En caso de surgir una controversia entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o aplicación del presente Convenio, las Partes Contratantes intentarán resolverlas por la vía de la negociación.

2. Si las Partes Contratantes no logran solucionar la controversia mediante la negociación, podrán acordar someter la controversia a la decisión de alguna persona u Urbanismo, o la controversia podrá, a petición de cualquiera de las Partes Contratantes, someterse a la decisión de un Tribunal compuesto por tres árbitros, de los cuales, uno será nombrado por cada Parte Contratante, y el tercero lo será por los dos así nombrados. Cada una de las Partes Contratantes designará un árbitro en un plazo de sesenta (60) días, a contar desde la fecha de recepción de la comunicación de la otra Parte, por vía diplomática, solicitando el arbitraje, y el tercer árbitro será nombrado en un nuevo período de sesenta (60) días. Si cualquiera de las Partes Contratantes no nombra un árbitro en el plazo especificado, podrá solicitarse por cualquiera de las Partes Contratantes al Presidente del Consejo de la OACI que designe un árbitro o árbitros, según el caso requiera. En tal caso, el tercer árbitro será nacional de un tercer Estado y actuará como Presidente del ente arbitral.

3. Las Partes Contratantes se someterán a las decisiones adoptadas en cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo 2 de este artículo.

ARTICULO 18

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, notificar a la otra Parte Contratante su decisión de denunciar el presente Convenio. Esta notificación se comunicará simultáneamente a la OACI. En tal caso, el Acuerdo expirará doce meses después de la fecha de recepción de la comunicación por la otra Parte Contratante, a menos que la comunicación para su terminación sea retirada de común acuerdo antes de que expire el citado período. En ausencia de acuse de recibo, por la otra Parte Contratante, se presumirá que la comunicación ha sido recibida catorce días después de la recepción de la misma por la OACI.

ARTICULO 19

El presente Convenio entrará en vigor provisionalmente en la fecha de su firma y definitivamente después de la fecha en que los dos Gobiernos notifiquen por escrito al otro que sus requisitos constitucionales respectivos para la entrada en vigor definitivamente han sido cumplidos.

En fe de lo que antecede, los abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo.

Hecho en Madrid el día 18 de mayo de 1977, en triplicado ejemplar, en español, inglés y árabe, siendo los tres textos igualmente fehacientes.

Por el Gobierno de España:
Marcelino Oreja Aguirre,
Ministro de Asuntos Exteriores

Por el Gobierno del Reino
Hashemita de Jordania:
Tahir Almasri
Embajador del Reino
de Jordania en España

ANEJO

Al Acuerdo entre el Gobierno de España y el Gobierno del Reino Hashemita de Jordania sobre Transporte Aéreo

1. A la Empresa Aérea designada por el Gobierno Español, autorizada conforme a lo dispuesto en el presente Acuerdo, se le conceden los derechos especificados en el artículo 1 del Acuerdo en el territorio de Jordania, en la siguiente ruta y en ambas direcciones:

— España vía dos puntos intermedios a un punto en Jordania (Ammán o Aeropuerto de Jerusalén) y a puntos más allá en Asia.

2. A la Empresa Aérea designada por el Gobierno del Reino Hashemita de Jordania, autorizada conforme a lo dispuesto en el presente Acuerdo, se le conceden los derechos especificados en el artículo 1 del Acuerdo en el territorio de España, en la siguiente ruta y en ambas direcciones:

— Jordania vía dos puntos intermedios a un punto en España (Aeropuertos de Madrid o Barcelona) y a puntos más allá en África.

3. La Empresa Aérea designada puede omitir puntos de las rutas especificadas en este anejo en uno o en todos sus vuelos.

4. Queda entendido que los derechos de quinta libertad correspondientes a las rutas especificadas más arriba no serán ejercidos salvo en el caso de concesión previa y específica de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

El presente Acuerdo entró en vigor el 12 de mayo de 1979, fecha de la última de las notificaciones cruzadas entre las Partes, en las que se comunican el cumplimiento de sus respectivos requisitos constitucionales, de conformidad con su artículo 19. Las fechas de las Notas verbales española y jordana son de 12 de mayo de 1979 y 14 de abril de 1979, respectivamente.

Lo que se hace público para conocimiento general.
Madrid, 29 de abril de 1980.—El Secretario General Técnico,
Juan Antonio Pérez-Urrutí Maura.

MINISTERIO DE HACIENDA

10314

REAL DECRETO 968/1980, de 19 de mayo, por el que se reestructuran los Servicios de Proceso de Datos y la Inspección Central del Ministerio de Hacienda.

El proceso en marcha de la reforma tributaria cuenta ya en estos momentos con la aprobación de las normas reguladoras de dos de sus tributos fundamentales, por lo que se hace preciso adoptar las medidas de organización pertinentes que favorezcan la aplicación de aquellos textos normativos, potenciando a estos efectos la Inspección tributaria y el Centro de Proceso de Datos del Ministerio de Hacienda, dos instrumentos básicos para el cumplimiento efectivo de la reforma fiscal.

De igual forma, el desarrollo y perfeccionamiento del proceso presupuestario a través de la implantación de los presupuestos por programas, de la introducción gradual del «Presupuesto base cero» y el impulso a un sistema de información y contabilidad analítica y de gestión que apoye las previsiones presupuestarias y el seguimiento y coste de los programas, así como la eficaz realización de los gastos y pagos del Tesoro, aconseja establecer la organización adecuada que facilite la plena efectividad de dicha mejoría.

A tal fin se considera oportuno reorganizar el sistema de informática fiscal y del gasto público en base a los criterios de integración y descentralización. Integración de las aplicaciones informáticas bajo un enfoque unitario de su estructura orgánica y funcional, dotándole de una organización operativa acorde con su cometido, y desarrollando especialmente las funciones ejecutivas que estén al servicio de la reforma. Igualmente importante es tratar de llegar a una auténtica descentralización de la explotación en los Centros y Unidades Regionales de Informática, haciendo posible al mismo tiempo la utilización integral de la información disponible.

También se pretende con las medidas que se adoptan proporcionar un adecuado soporte informativo a la acción investigadora de la Inspección mediante la formulación y organización del archivo general, con un único fichero central de contribuyentes, ya sean personas físicas o Entidades jurídicas. Con ello se reconoce la importancia que la informática tiene como medio imprescindible para conocer y controlar los datos necesarios que permitan una moderna gestión integrada de los tributos.

Por otra parte, los avances de la tecnología, las experiencias obtenidas en otros países en la organización de la informática, así como la previsible implantación en las Comunidades Autónomas de sus propios sistemas mecanizados de gestión configuran la necesidad de potenciar la actual estructura de proceso de datos del Ministerio de Hacienda para el logro