

3. El número de hijos y otros descendientes a tener en cuenta para la aplicación de las tablas anteriores será el de aquéllos por los que se tenga derecho a la deducción prevista en el número uno de la letra C) del artículo 29 de la Ley 44/1978, de 8 de septiembre, reguladora del Impuesto.

4. 1.º A las pensiones y haberes pasivos, cualquiera que sea la persona que generó el derecho a su percepción, les serán de aplicación los porcentajes de retención de la columna de la tabla general del apartado uno anterior, correspondientes a contribuyentes con un hijo.

2.º A los exclusivos efectos de determinar el porcentaje de retención aplicable, procederá la elevación al año de las cantidades que como tales pensionistas o titulares de haberes pasivos perciban quienes adquieran tal condición durante el ejercicio.

3.º No obstante lo dispuesto en los números anteriores de este apartado, el sujeto pasivo podrá optar por la aplicación de la tabla general de retenciones, contenida en el apartado 1 de este artículo, atendiendo a la realidad de sus circunstancias familiares, sin que en este caso proceda la elevación al año.

La citada opción deberá realizarse por escrito ante el habilitado-pagador o Entidad gestora correspondiente, en el mes de diciembre de cada año o en el inmediato anterior a aquél en que se adquiera la condición de pensionista o titular del haber pasivo correspondiente».

#### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.—Quienes tuvieren la condición de pensionistas o titulares de haberes pasivos con anterioridad a la entrada en vigor de este Real Decreto, podrán ejercitar la opción por la aplicación de la tabla general de retenciones en el mes inmediato posterior al de la publicación del mismo.

Segunda.—Los sujetos pasivos afectados por la modificación de los requisitos a efectos de las deducciones de la cuota del impuesto, podrán acreditar la nueva situación familiar para el cálculo del porcentaje de retención aplicable, ante el correspondiente habilitado-pagador, en el mes inmediato posterior al de la publicación del presente Real Decreto.

#### DISPOSICIONES FINALES

Primera.—El presente Real Decreto entrará en vigor el 1 de septiembre de 1990.

Segunda.—El Ministro de Economía y Hacienda dictará las disposiciones necesarias para la aplicación de este Real Decreto.

Tercera.—A la entrada en vigor del presente Real Decreto quedan derogadas las normas que se opongan a lo previsto en el mismo y, en particular, los artículos 1.º a 4.º del Real Decreto 9/1988, de 15 de enero, y la Orden de 14 de noviembre de 1989, sobre revisión de la cuantía de las dietas en el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas.

Dado en Madrid a 27 de julio de 1990.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Economía y Hacienda,  
CARLOS SOLCHAGA CATALAN

## MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

**18516** *ORDEN de 31 de julio de 1990 por la que se establecen los requisitos mínimos que deben cumplir las Compañías aéreas, así como los criterios y el procedimiento para la tramitación y autorización de servicios aéreos regulares internacionales.*

El artículo 69 de la Ley de Navegación Aérea establece la competencia del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones para «conceder o autorizar la implantación e iniciación de servicios aéreos», los cuales, en el caso de los servicios aéreos españoles para el tráfico internacional de carácter regular, se establecerán «mediante Convenios con los Estados interesados», según lo dispuesto en el artículo 88 de la precitada Ley de Navegación Aérea.

En el ámbito de los servicios aéreos regulares entre los Estados miembros de la Comunidad Económica Europea, el régimen de Convenios Aéreos entre Estados está siendo sustituido por las disposiciones comunitarias que, en virtud de los artículos 3 y 8 del Tratado Constitutivo de la Comunidad, y 8.ª del Acta Única Europea, pretenden la consecución del mercado interior de los transportes para el año 1992. Otros Estados europeos están interesados en participar en este sistema de transporte aéreo liberalizado, aceptando para ello la normativa comunitaria.

Al amparo de estas nuevas regulaciones, se están generando derechos de tráfico en rutas hasta ahora no abiertas a los servicios aéreos regulares, en condiciones más flexibles, lo que a su vez viene a suponer, por una parte, nuevas oportunidades para las Compañías que ya operan servicios aéreos regulares internacionales, y, por otra parte, supone una mayor presencia en el mercado de Compañías aéreas autorizadas para tráfico no regular y otras que realizan operaciones de servicios interregionales.

Conviene pues determinar los requisitos mínimos que habrán de exigirse a las Empresas aéreas, establecidas en España, que pretendan obtener autorizaciones de servicios aéreos regulares internacionales, a la luz de las necesidades que plantea el tráfico regular en general y cada servicio aéreo específico en particular, así como los criterios que utilizará el Ministerio para decidir sobre la conveniencia de la implantación de un servicio aéreo regular, y la Compañía aérea autorizada para hacerlo e, igualmente, el procedimiento administrativo que se adoptará para el tratamiento de las solicitudes. Dicha determinación de carácter más bien instrumental y precisa para la efectividad de las indicadas regulaciones ha de adoptarse con carácter urgente, a reserva de la adopción de las normas reglamentarias que transpongan las normas comunitarias a nuestro Derecho interno, máxime cuando alguna de ellas, como la Decisión 87/602/CEE de 14 de diciembre de 1987 es de aplicación directa en nuestro Ordenamiento jurídico.

Teniendo en cuenta la especial naturaleza de los servicios aéreos regulares, es necesario exigir que las Empresas que vayan a realizar los mismos dispongan del adecuado capital social, estructura y organización empresarial, equipos en propiedad, etc., que vengán a garantizar la regularidad, continuidad y adecuada prestación de los servicios aéreos solicitados.

Igualmente, es preciso tener en cuenta que los nuevos servicios aéreos regulares que se implanten habrán de integrarse en la extensa red de servicios aéreos regulares internacionales ya existente, por lo que deberá considerarse esta circunstancia así como las derivadas de la existencia de cuotas de capacidad en virtud de las disposiciones comunitarias. Por otra parte la explotación de los servicios aéreos debe llevarse a cabo con criterios de rentabilidad, por lo que es necesario asegurar la viabilidad de las operaciones, sin contar con subvenciones o ayudas estatales o de otra índole para el sostenimiento de los costes, debiendo ser financiados exclusivamente por los ingresos derivados del transporte aéreo.

En su virtud, este Ministerio ha tenido a bien disponer lo siguiente:

Artículo 1.º La presente Orden ministerial tiene por objeto el establecimiento de los requisitos y procedimientos a seguir, en las autorizaciones de explotación de nuevos servicios aéreos regulares internacionales por parte de las Empresas aéreas de transporte aéreo comercial establecidas en España. Los citados requisitos y procedimientos se aplicarán a los servicios aéreos con los países miembros de la CEE, haciéndolos extensivos igualmente a los servicios aéreos con los países que acepten y les sea de aplicación la normativa aérea comunitaria.

Art. 2.º Para la autorización de los servicios aéreos regulares internacionales, a que hace referencia el artículo anterior, se tendrán en cuenta los siguientes requisitos:

#### 2.1 Generales o del servicio.

2.1.1 Los servicios propuestos serán entre puntos situados en España y puntos en países miembros de la Comunidad Económica Europea y aquellos otros que hayan aceptado la normativa comunitaria.

#### 2.2 De la Empresa.

2.2.1 La solicitante debe ser una Empresa acreditada por la Dirección General de Aviación Civil para la explotación de transporte aéreo comercial, por reunir la misma los requisitos establecidos al efecto.

2.2.2 La Empresa solicitante debe estar en situación económica saneada y disponer de capacidad financiera suficiente para realizar servicios aéreos solicitados. A efectos de su examen, se exigirá el cumplimiento obligatorio de los siguientes ratios económico-financieros:

- La relación entre recursos propios (capital + reservas) y facturación total de la Empresa no será en ningún caso inferior al 100 por 100. El capital social deberá estar suscrito y desembolsado.
- La relación entre el activo financiero (disponible + realizables a corto plazo) y el pasivo exigible a corto plazo no será inferior al 100 por 100.

Se tendrán en cuenta también los siguientes ratios de referencia cuyo cumplimiento se recomienda:

- La relación entre activo real y el pasivo exigible total deberá ser como mínimo del 150 por 100.
- La relación entre beneficio bruto y los gastos financieros no será inferior al 200 por 100.

La cumplimentación de los ratios a) y b) anteriores se exigirá tan en el momento de la petición, como para el estudio económico de explotación de los servicios solicitados. En todo caso, las cifras mínimas de los ratios a) y b) anteriores deberán mantenerse durante todo el período de la autorización.

2.2.3 La solicitante deberá justificar que se encuentra al corriente en el cumplimiento de las obligaciones tributarias y de la Seguridad Social.

2.2.4 La Empresa solicitante deberá disponer de la adecuada organización de personal y equipo para la realización de los servicios regulares que se pretenden operar.

2.2.5 Las aeronaves utilizadas para la operación de los servicios deberán figurar registradas e inscritas en el Registro de Matrícula de Aeronaves español a nombre de la Empresa solicitante a título de propiedad, o arrendamiento con opción de compra, que faculten su disponibilidad.

#### Art. 3.º 3.1 Presentación de solicitudes.

3.1.1 La Empresa aérea que desee realizar vuelos regulares de conformidad con lo establecido en esta Orden ministerial, deberá presentar su solicitud ante la Dirección General de Aviación Civil con seis meses de anticipación a la fecha prevista para la iniciación del servicio. En dicha solicitud se hará constar lo siguiente:

- a) Rutas que se pretende operar con especificación de itinerarios, frecuencias, horarios, tipo de avión, capacidad en asientos y en carga.
- b) Fecha prevista de comienzo de la operación.
- c) Tarifas de pasajeros y mercancías a aplicar; clases de servicio.
- d) Franquicia de equipajes, equipajes de mano, precio del exceso de equipajes y condiciones del servicio a bordo.
- e) Estudio detallado sobre la viabilidad económica del proyecto, indicando previsiones de tráfico y resultados financieros estimados (la Dirección General de Aviación Civil tratará estos datos de forma confidencial).
- f) Datos sobre la situación financiera de la Empresa, incluyendo, en su caso, Memoria de actividades y Balances auditados correspondientes a los dos últimos años.
- g) Datos referentes a la comercialización, sistema de reservas, venta de los servicios, «handling», «catering», etc., que se proponga utilizar con medios propios o contratados.
- h) Acuerdos con agencias, tour-operadores u otros con relación directa o indirecta con el servicio a explotar.
- i) Referencia a la organización de la Empresa y al personal, tanto en la sede social como en cada uno de los aeropuertos de origen y destino de los servicios.
- j) Medios técnicos que se asignarán a la ruta, indicando el tipo de aeronaves, así como las previsiones de sustitución de aquellas en caso de indisponibilidad por razones de fuerza mayor.
- k) Instalaciones aeroportuarias, o de otra índole, de que disponga la Empresa en relación con los servicios solicitados.

#### 3.2 Examen de las solicitudes.

3.2.1 La Dirección General de Aviación Civil a los efectos de determinar la conveniencia de implantar el servicio, y de valorar la solicitud o solicitudes, tendrá en cuenta los siguientes criterios:

3.2.1.1 Que el servicio solicitado lo sea en relación con algunas de las siguientes rutas:

- a) Que sea una ruta complementaria de la actual red de rutas existentes.
- b) Que se trate de rutas operadas exclusivamente mediante servicios no regulares, es decir, que no exista un servicio aéreo regular entre los puntos de la ruta.
- c) Que las rutas sean operadas en solitario por Compañías pertenecientes a otros Estados.
- d) Que se trate de rutas nuevas.
- e) Que sean rutas que admitan la múltiple designación.

3.2.1.2 Que se garantice la idoneidad empresarial de conformidad con lo establecido en el artículo 2.2 anterior.

3.2.1.3 El análisis sobre la viabilidad económica del proyecto debe concluir en que, efectivamente, es previsible la obtención de beneficios económicos derivados de la explotación de los servicios al menos a partir del tercer año de operación.

3.2.1.4 En el caso de Empresas que tengan participación de capital extranjero, se tendrá en cuenta la existencia de reciprocidad en la política seguida por la Administración del país del cual sean súbditos los accionistas extranjeros, respecto a las categorías de servicios aéreos que las mismas deseen explotar.

3.2.1.5 Se tendrá en cuenta positivamente el hecho de que la Empresa solicitante tenga presencia en el mercado, tanto en los aeropuertos donde se opere el servicio como en el país de destino.

3.2.1.6 En el caso de que las cuotas de capacidad, según la normativa comunitaria, lo permita se considerará favorablemente el que los servicios se extiendan a lo largo de toda la temporada, así como la mayor intensidad en frecuencias y capacidad de los mismos.

3.2.1.7 Se considerará favorablemente el que los servicios propuestos vayan a ser operados por aeronaves inscritas a título de propiedad por la Empresa solicitante.

Art. 4.º 4.1 La Dirección General de Aviación Civil adoptará la decisión que corresponda, aceptando o denegando motivadamente la

solicitud y lo comunicará al solicitante con el menos tres meses de antelación a la fecha prevista para la iniciación de los servicios.

4.2 La autorización tendrá una vigencia inicial de tres años y podrá renovarse, si la Compañía lo solicita y la Administración estima que ello resulta procedente, teniendo en cuenta los intereses generales y la eficacia de la Empresa en su gestión anterior.

4.3 La Dirección General de Aviación Civil comunicará a las Administraciones Aeronáuticas de los Estados interesados la aprobación otorgada a las Compañías establecidas en España para la operación de nuevas rutas.

Art. 5.º 5.1 Antes de la iniciación de los servicios, la Empresa a la que se le conceda la correspondiente autorización debe cumplir los siguientes requisitos:

5.1.1 Complementar, en su caso, la fianza que la Empresa tenga establecida ante la Dirección General de Aviación Civil, cuyo importe será fijado teniendo en cuenta la importancia de los servicios aéreos regulares a realizar (se tendrá en cuenta especialmente el volumen de tráfico previsible a realizar en relación con los servicios aéreos solicitados) y la duración de los mismos.

5.1.2 Declarar el conocimiento y sumisión a las disposiciones legales aplicables al transporte aéreo regular internacional y aceptar expresamente y cumplir las condiciones especificadas que se establezcan.

5.1.3 La Empresa deberá disponer del certificado de competencia correspondiente y que debe abarcar a todas las aeronaves previstas para la realización de las rutas especificadas, así como el ámbito geográfico en que pretenda operar esta clase de servicios aéreos.

5.1.4 La Empresa, a efectos de cumplir con lo previsto en los párrafos 2.2.5 y 3.2.1.7 anteriores, deberá demostrar que las aeronaves se encuentran inscritas en el Registro de Matrículas de Aeronaves. En el supuesto de que las aeronaves se encuentren inscritas en el Registro de Matrícula, a título distinto al de propiedad, la Empresa deberá presentar ante la Dirección General de Aviación Civil, los contratos de arrendamiento con opción de compra que acrediten la disponibilidad de las aeronaves a utilizar en los servicios autorizados.

5.2 La Empresa autorizada deberá comenzar los servicios en la fecha prevista y realizarlos de acuerdo con las condiciones establecidas.

5.3 Los programas correspondientes a las temporadas sucesivas de verano e invierno deberán presentarse a la aprobación de la Dirección General de Aviación Civil con al menos sesenta días de antelación al de la fecha de comienzo de la temporada.

Art. 6.º La Dirección General de Aviación Civil podrá eximir a la Empresa interesada de la aportación de alguno o algunos documentos exigidos en la presente Orden, cuando en razón de su actividad anterior como Empresa de transporte aéreo, los mismos estuviesen ya acreditados ante la Dirección General de Aviación Civil.

Igualmente, y en relación con lo previsto en el artículo 2.º, apartado 2.2.2, la Dirección General de Aviación Civil podrá en casos excepcionales -y previa aportación de las garantías y documentos que se estimen suficientes- eximir parcialmente a la Compañía aérea interesada del cumplimiento de algunos de los citados ratios.

Art. 7.º La Dirección General de Aviación Civil ejercerá las facultades de inspección previstas en el artículo 69 de la Ley de Navegación Aérea, para garantizar el cumplimiento de las condiciones de la autorización.

Art. 8.º 8.1 Las autorizaciones otorgadas según lo establecido en la presente Orden, expresarán, necesariamente, el periodo de vigencia de las mismas, la fecha de inicio de los vuelos, la ruta o rutas autorizadas, y las condiciones generales y específicas para la prestación de los servicios.

8.2 Como condición general, las Empresas estarán obligadas a someter a la previa aprobación de la Dirección General de Aviación Civil cualquier modificación que pudiera producirse entre los distintos elementos que las integran respecto de la fecha en que se autorizaron los servicios, con especial referencia a la cuantía y/o composición del capital social, cargos directivos, flota, sistema de mantenimiento y área de operaciones.

8.3 Igualmente habrán de ser previamente comunicadas, y, en su caso, aprobadas las modificaciones que afecten a la operación de los servicios autorizados (tarifas, clases de servicios, sistema de reservas, sistema de ventas, «handling», «catering», ...).

8.4 Los Administradores de la Empresa aérea estarán obligados a presentar ante la Dirección General de Aviación Civil, en el plazo máximo de tres meses contados a partir del cierre del ejercicio social, los siguientes documentos correspondientes al ejercicio económico inmediato anterior:

- a) Balance auditado.
- b) Cuenta de Pérdidas y Ganancias.
- c) Memoria y el informe de gestión.

Dichos documentos se ajustarán, en cuanto a su formato y contenido, a lo determinado en los artículos 171 al 222 del Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, y demás legislación concordante.

Art. 9.º 9.1 Las autorizaciones otorgadas al amparo de la presente Orden, podrán ser objeto de prórroga, a petición de la Empresa interesada, previa instrucción del correspondiente expediente administrativo.

9.2 Las solicitudes de prórroga deberán ser formuladas con una antelación mínima de noventa días al de la fecha de finalización de la autorización correspondiente. Las solicitudes deberán ir acompañadas de una Memoria de la actividad desarrollada a lo largo del periodo de autorización, e incluirán, por años, los pasajeros transportados y resultados económicos obtenidos.

9.3 La Dirección General de Aviación Civil podrá denegar una prórroga solicitada cuando la Empresa interesada no cumpla, como mínimo, con todas las condiciones que le fueron exigidas inicialmente para el otorgamiento de la autorización. Igualmente podrá denegar una prórroga cuando como consecuencia de la instrucción del expediente se deduzcan deficiencias —en la Empresa o en los servicios— susceptibles de ser subsanadas y éstas no lo hubieran sido en el plazo que a tal efecto se determine.

Art. 10. El incumplimiento de las obligaciones impuestas en la autorización darán lugar a las sanciones previstas en el capítulo XIX de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

#### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.—En relación con los artículos 3.º y 4.º de la presente Orden, y durante los primeros seis meses de vigencia de la misma, se exime del cumplimiento de los plazos a que en dichos artículos se hace referencia, tanto en relación con la presentación de la solicitud como en relación con la comunicación de la decisión que corresponda.

Segunda.—En relación con lo establecido en el apartado 2.2.2 del artículo 2.º, aquellas Empresas de transporte aéreo que en el momento de la publicación de la presente Orden, estuviesen acreditadas ante la Dirección General de Aviación Civil, dispondrán hasta el 1 de noviembre de 1991 para el cumplimiento de los ratios establecidos en el citado apartado.

Tercera.—En relación con el apartado 2.2.5 del artículo 2.º, las Empresas aéreas que en el momento de la publicación de la presente Orden tengan contratos de aeronaves que no cumplan con lo dispuesto en dicho apartado, dispondrán hasta el 1 de noviembre de 1991 para adaptar dichos contratos a lo establecido en este apartado.

#### DISPOSICION FINAL

La presente Orden entrará en vigor el día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 31 de julio de 1990.

BARRIONUEVO PEÑA

Ilmo. Sr. Director general de Aviación Civil.

## COMUNIDAD AUTONOMA DE LAS ISLAS BALEARES

**18517** LEY 3/1990, de 30 de mayo, por el que se crea y se regula el Plan de Modernización de Alojamientos Turísticos existentes en Baleares.

#### EXPOSICION DE MOTIVOS

La mejora cuantitativa de nuestra oferta turística de alojamientos constituye una línea prioritaria de actuación política del Gobierno balear, que tiene que realizarse con decidido impulso institucional, pero también con el concurso del sector turístico privado.

Respetando siempre el principio de seguridad jurídica que consagra la Constitución, lo cierto es que una aplicación correcta e integrada de la normativa exigible a los alojamientos hoteleros y extrahoteleros, objetivo principal de esta Ley, permite conseguir básicamente los objetivos de modernización y actualización del mismo.

Para conseguirlo se hace patente el propósito de las instituciones autonómicas de aplicar toda la normativa vigente a la oferta de alojamientos a la luz de lo que, haciendo una interpretación socialmente progresiva, establece el título preliminar del Código Civil, en su última redacción. En efecto, las normas de aplicación en hostelería y en alojamientos turísticos deben interpretarse no sólo en el sentido estricto

de las palabras, sino que este sentido debe entenderse «en relación con el contexto, los antecedentes históricos y legislativos y la realidad social del tiempo en que deben ser aplicadas».

Además, no sería en absoluto coherente que en la actualidad, a través de las nuevas medidas de ordenación, se exigiera a la planta de alojamientos de nueva construcción una alta dotación de superficies y equipamientos, así como un mayor respeto a la naturaleza y al entorno y, por otro lado, no se requiriera de la oferta preexistente el estricto cumplimiento y la puesta al día de la normativa en base a la cual se erigió y se autorizó, la cual, aunque menos rigurosa en los aspectos citados, es suficientemente reglada en muchos otros, de manera que cumplirla y actualizarla permanentemente supondrá, de hecho, una mejora sustancial del conjunto de los establecimientos de las islas Baleares y, con ello, de la calidad global de nuestra oferta turística.

Artículo 1.º Todos los establecimientos de alojamientos turísticos hoteleros y extrahoteleros existentes en las islas Baleares, cuya solicitud de construcción o de apertura haya tenido lugar antes del día 5 de junio de 1984, deben superar la inspección técnica del plan de modernización que se crea y se regula por medio de esta Ley.

Art. 2.º Serán objeto de la inspección técnica de alojamientos las obras, las instalaciones y los equipamientos de los citados establecimientos, y también la determinación de las reformas y mejoras que se deban realizar, en su caso, con la finalidad de adaptarlos a la normativa vigente que será interpretada como estipula el artículo 3 del Código Civil, en relación con el contexto y la realidad socioeconómica del tiempo y de la dinámica turística, atendiendo fundamentalmente al espíritu y a la finalidad actualizada de estas normas y para coadyuvar a mejorar la calidad de la planta de alojamientos.

Art. 3.º El plan de inspecciones de los establecimientos afectados por la presente Ley se realizará de acuerdo con las siguientes prioridades:

a) Se inspeccionarán, en primer lugar, aquellos establecimientos que hayan sido objeto de reiteradas reclamaciones sobre instalaciones y equipamientos.

b) En segundo lugar, se procederá a la inspección de aquellos establecimientos que, con carácter voluntario, lo soliciten.

c) Por último, y por orden cronológico de la fecha de apertura, el resto de establecimientos afectados.

Art. 4.º Serán objeto de comprobación por parte de la inspección técnica los requisitos de las instalaciones y de los equipamientos exigidos por la normativa en vigor, y también el buen estado de funcionamiento y mantenimiento de los mismos y, en particular, aquello que concierne a materias de seguridad, prevención de incendios y normativa sanitario-alimenticia.

Art. 5.º La inspección técnica se realizará mediante visita detallada de cada establecimiento, que deberá ser notificada previamente a su titular en la forma prescrita en el artículo 80 de la Ley de Procedimiento Administrativo, excepto en el caso en que se haya concertado la fecha y hora entre la Consejería de Turismo y el interesado. En todos los casos, la inspección técnica debe realizarse en presencia del titular del establecimiento o de la persona autorizada por éste, en la forma que establece el artículo 24.2 de la Ley de Procedimiento Administrativo citada para los actos y las gestiones que no son de puro trámite.

Art. 6.º Si la inspección técnica comprueba la adecuación del establecimiento a las previsiones de los artículos anteriores, ésta se considerará superada, y el Consejero de Turismo, previos los trámites oportunos, dictará resolución acreditando que el citado establecimiento se adecua a las prescripciones de la presente Ley y le otorgará la autorización de utilizar la denominación y el distintivo de «Hotel Modernizado» o de «Apartamentos Modernizados», con las siglas que reglamentariamente se determinarán.

Art. 7.º Si no se ha superado la inspección técnica, y una vez que, en el decurso de la misma, se hayan determinado las obras y mejoras a realizar en cada establecimiento, habiendo ponderado su importancia e intensidad, de acuerdo con los criterios establecidos en los artículos 2.º y 4.º de esta Ley, se concretará su realización entre el titular del establecimiento y la Consejería de Turismo, de acuerdo con el siguiente procedimiento:

a) La Consejería de Turismo debe notificar el acta de la inspección técnica con las deficiencias detectadas al titular del establecimiento, invitándolo a redactar una propuesta de programa de las obras y mejoras a realizar, de acuerdo con aquella.

b) El citado titular debe remitir por escrito esta propuesta de programa de ejecución en el plazo máximo de dos meses a la Consejería de Turismo o manifestar fehacientemente su discrepancia con el contenido del acta, siempre que durante este plazo y a través de las negociaciones pertinentes no se llegue a firmarla por acuerdo de ambas partes del programa de ejecución, que en todos los casos debe incluir un calendario genérico y un plazo de finalización.

c) La Consejería de Turismo deberá contestar por escrito a la propuesta de programa de ejecución en el plazo máximo de quince días hábiles y, en su caso, mediante los contactos directos citados, llegar a un acuerdo suscrito por ambas partes; en caso de que no se firme este acuerdo y no haya contestación por parte de la Consejería de Turismo,