

I. Disposiciones generales

TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

3896 CUESTION de inconstitucionalidad número 88/1992.

El Tribunal Constitucional, por providencia de 10 de febrero actual, ha admitido a trámite la cuestión de inconstitucionalidad número 88/1992, planteada por la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana, respecto de los artículos 15.3, 17 y 19 de la Ley 20/1989, de 28 de julio, de adaptación del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y del Impuesto Extraordinario sobre el Patrimonio de las Personas Físicas, en cuanto pudieran vulnerar los artículos 9.3 y 25 de la Constitución.

Madrid, 10 de febrero de 1992.—El Secretario de Justicia.—Firmado y rubricado.

3897 CUESTION de inconstitucionalidad número 222/1992.

El Tribunal Constitucional, por providencia de 10 de febrero actual, ha admitido a trámite la cuestión de inconstitucionalidad número 222/1992, planteada por el Juzgado de Primera Instancia número 10 de Sevilla, respecto del penúltimo párrafo del artículo 1.435 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, exceptuado su inciso final, por presunta vulneración de los artículos 14, 24.1 y 51.1 de la Constitución.

Madrid, 10 de febrero de 1992.—El Secretario de Justicia.—Firmado y rubricado.

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

3898 ENMIENDAS de 1990 al anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada, hecho en Londres el 9 de abril de 1965 y publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 26 de septiembre de 1973, aprobadas por el Comité de Facilitación en su 19.º período de sesiones el 3 de mayo de 1990.

RESOLUCION FAL. 2 (19) APROBADA EL 3 DE MAYO DE 1990

Aprobación de enmiendas al Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada

El Comité de Facilitación,

Recordando el artículo VII, 2, a), del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada, en adelante llamado «el Convenio», que trata del procedimiento que se ha de seguir para enmendar las disposiciones del anexo del Convenio;

Recordando además las funciones que el Convenio confiere al Comité de Facilitación por lo que respecta al examen y la aprobación de las enmiendas al Convenio,

Habiendo examinado en su 19.º período de sesiones las enmiendas al anexo del Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con su artículo VII, 2, a):

1. Aprueba, de conformidad con el artículo VII, 2, a), del Convenio, las enmiendas al capítulo I B, disposiciones generales, a las normas 3.16.7 y 3.17.1 y a las prácticas recomendadas 2.12, 2.12.1, 3.9.1, 3.11 y 3.11.1 y las nuevas prácticas recomendadas 1.3, 2.7.6.1, 3.11.2, 3.11.3, 3.11.4, 3.11.5, 5.13 y 5.14 del anexo del Convenio, cuyos textos figuran en el anexo de la presente resolución;

2. Resuelve, de conformidad con el artículo VII, 2, b), del Convenio, que las enmiendas entren en vigor el 1 de septiembre de 1991, a menos que antes del 1 de junio de 1991 un tercio, por lo menos, de los Gobiernos contratantes hayan notificado por escrito al Secretario general que no aceptan las enmiendas;

3. Pide al Secretario general que, de conformidad con el artículo VII, 2, a), del Convenio, comunique las enmiendas que figuran en el anexo a todos los Gobiernos contratantes;

4. Pide además al Secretario general que notifique a todos los Gobiernos signatarios la aprobación y entrada en vigor de las enmiendas.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 4 de noviembre de 1991.—El Secretario general técnico, Aurelio Pérez Giralda.

ANEXO

Enmiendas al anexo del Convenio para facilitar al tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada, aprobadas por el Comité de Facilitación el 3 de mayo de 1990

Se enmienda el capítulo primero, B, disposiciones generales, de forma que diga:

«B. Disposiciones generales

Teniendo en cuenta el párrafo 2 de artículo V del Convenio, las disposiciones del presente anexo no impedirán que las autoridades públicas tomen las medidas pertinentes, incluida la solicitud de información suplementaria, que estimen necesarias en casos de sospecha de fraude o para resolver problemas particulares que constituyan un grave peligro para el orden público, la seguridad pública o la salud pública, tales como los actos ilícitos contra la seguridad del tráfico marítimo y el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, o para impedir la introducción o la propagación de enfermedades o plagas que afecten a los animales o plantas.»

Se añade la nueva práctica recomendada 1.3 siguiente:

«1.3 Práctica recomendada.—Las medidas y procedimientos impuestos por los Gobiernos contratantes con fines de seguridad o de control de estupefacientes deben ser eficaces y, siempre que sea posible, deben utilizarse técnicas avanzadas, entre ellas el tratamiento automático de datos. Tales medidas y procedimientos deben implantarse de modo tal que causen las mínimas molestias respecto de los buques, personas y bienes a bordo y que se eviten demoras innecesarias.»

Se añade la nueva práctica recomendada 2.7.6.1 siguiente:

«2.7.6.1 Práctica recomendada.—Cuando la documentación de un polizón sea insuficiente, las autoridades públicas deben, siempre que sea factible y en la medida compatible con la legislación y las prescripciones de seguridad nacionales, entregar una carta, acompañada de una fotografía del polizón, con cualquier información importante. La carta, autorizando la devolución del polizón al puerto de origen por cualquier medio de transporte y especificando las demás condiciones que puedan imponer las autoridades, debe entregarse al propietario del buque o al armador responsable del transporte del polizón. Esta carta contendrá la información que prescriban las autoridades de los puntos de tránsito y del punto original de embarco.»

Nota: Con esta recomendación no se pretende impedir que las autoridades públicas examinen más detenidamente el caso de un polizón con miras a su posible procesamiento o deportación. Además, no deberá interpretarse de ninguna manera como contraria a las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Estatuto de los Refugiados de 28 de julio de 1951, que se refiere a la prohibición de la expulsión o devolución de un refugiado.

Se enmienda la práctica recomendada 2.12, de forma que diga:

«2.12 Práctica recomendada.—Las autoridades públicas, con la cooperación de propietarios de buques y autoridades portuarias, deben tomar medidas adecuadas para reducir al mínimo el tiempo de permanencia en puerto, proveer medios satisfactorios para facilitar el

tráfico portuario y revisar frecuentemente todas las formalidades relacionadas con la llegada y salida de buques, así como los medios de embarco y desembarco, carga y descarga, servicios de reparaciones, etc., y las medidas de seguridad relacionadas con ellas. También deben disponer lo necesario para que, en la medida de lo posible, las formalidades de entrada y salida de los buques de carga y su cargamento se puedan llevar a cabo en la zona de carga y descarga.»

Se enmienda la práctica recomendada 2.12.1, de forma que diga:

«2.12.1 Práctica recomendada.—Las autoridades públicas, con la cooperación de propietarios de buques y autoridades portuarias, deben tomar medidas adecuadas a fin de proveer medios satisfactorios para facilitar el tráfico portuario con objeto de allanar y simplificar la manipulación y las formalidades de despacho de la carga. Tales medios deben abarcar todas las fases desde la llegada del buque al muelle: Descarga, despacho por la autoridad pública y, de ser necesario, almacenaje y reexpedición. Debe haber acceso cómodo y directo entre el almacén de mercancías y la zona de despacho por la autoridad pública, la cual debe estar situada cerca de los muelles, y deben instalarse medios transportadores mecánicos dondequiera que sea posible.»

Se enmienda la práctica recomendada 2.9.1, de forma que diga:

«3.9.1 Práctica recomendada.—Siempre que sea posible, las autoridades públicas deben suprimir las formalidades de inspección de los equipajes acompañados de pasajeros a la salida, atendiendo debidamente a la posible necesidad de imponer medidas de seguridad apropiadas.»

Se enmienda la práctica recomendada 3.11, de forma que diga:

«3.11 Práctica recomendada.—Las autoridades públicas, con la cooperación de propietarios de buques y autoridades portuarias, deben tomar medidas adecuadas a fin de proveer medios satisfactorios para facilitar el tráfico portuario con objeto de acelerar los trámites aduaneros de los pasajeros, la tripulación y los equipajes, proveer el personal necesario y asegurarse de que hay instalaciones adecuadas, teniendo muy en cuenta los medios de carga, descarga y conducción de equipajes (incluida la utilización de sistemas mecanizados), así como los lugares donde los pasajeros sufren frecuentemente retrasos. Cuando sea necesario, deben proveerse medios para hacer bajo techo el trayecto del buque a los puntos de control de los pasajeros y la tripulación. Estos medios e instalaciones deben ser adaptables y susceptibles de ampliación para responder a medidas de seguridad más rigurosas en situaciones de mayor amenaza.»

Se enmienda la práctica recomendada 3.11.1, de forma que diga:

«3.11.1 Práctica recomendada.—Las autoridades públicas deben:

a) Con la cooperación de propietarios de buques y autoridades portuarias proveer medios apropiados, tales como:

- i) Un método de conducción individual y continuo de pasajeros y equipajes.
- ii) Un sistema que permita a los pasajeros identificar y retirar fácilmente sus equipajes facturados tan pronto como sean depositados en la zona donde pueden ser reclamados.
- iii) Instalaciones y servicios adecuados para los pasajeros de edad avanzada o impedidos.

b) Asegurarse de que las autoridades portuarias tomen todas las medidas necesarias:

- i) Para que sean instalados accesos fáciles y rápidos para los pasajeros y sus equipajes a los medios de transporte locales.
- ii) Para que los locales en los que tengan que presentarse las tripulaciones a efectos de control administrativo sean fácilmente accesibles y estén lo más cerca posible unos de otros.»

Se añaden las nuevas prácticas recomendadas 3.11.2, 3.11.3, 3.11.4 y 3.11.5 siguientes:

«3.11.2 Práctica recomendada.—Se deben adoptar medidas para que los pasajeros con deficiencias de tipo auditivo y visual tengan fácil acceso a toda la información necesaria sobre seguridad y transporte.

3.11.3 Práctica recomendada.—Lo más cerca posible de las entradas principales del edificio de la estación marítima debe haber puntos reservados para dejar y recoger a los pasajeros impedidos o de edad avanzada. Dichos puntos estarán indicados claramente con las señales adecuadas. No debe haber obstáculos en las rutas de acceso.

3.11.4 Práctica recomendada.—Cuando el acceso a los servicios públicos sea limitado, se debe procurar en la mayor medida posible ofrecer servicios de transporte público accesibles y a un precio razonable, adaptando los servicios existentes y previstos o facilitando medios especiales destinados a los pasajeros que tengan dificultades para moverse.

3.11.5 Práctica recomendada.—Se debe disponer lo necesario para que en las estaciones marítimas y a bordo de los buques, según proceda,

existan instalaciones adecuadas a fin de permitir el embarco y desembarco de los pasajeros de edad avanzada y los impedidos en condiciones de seguridad.»

Se enmienda la norma 3.16.7, de forma que diga:

«3.16.7 Norma.—Por lo general, y salvo que sea por razones de seguridad y para comprobar su identidad y admisibilidad, las autoridades públicas responsables del control de inmigración no deben someter a interrogatorios personales a los pasajeros de crucero.»

Se enmienda la norma 3.17.1, de forma que diga:

«3.17.1 Norma.—Los pasajeros en tránsito que permanezcan a bordo del buque en que hayan llegado, y que salgan en él, no deben ser normalmente sometidos a ningún control ordinario por las autoridades públicas, salvo por razones de seguridad.»

Se añade al capítulo V la nueva sección G siguiente:

«G. Comisiones Nacionales de Facilitación.

5.13 Práctica recomendada.—Cada Gobierno contratante, cuando lo estime necesario y apropiado, debe establecer un programa nacional de facilitación del transporte marítimo, basado en las prescripciones del presente anexo, relacionadas con la facilitación, y asegurarse de que el objetivo de su programa de facilitación consista en tomar todas las medidas oportunas para facilitar el movimiento de buques, carga, tripulaciones, pasajeros, correo y provisiones, y eliminar los obstáculos y retrasos innecesarios.

5.14 Práctica recomendada.—Cada Gobierno contratante debe establecer una comisión nacional de facilitación del transporte marítimo o un órgano coordinador nacional análogo para estimular la adopción e implantación de medidas de facilitación entre los diversos Departamentos gubernamentales, Organismos y otras Organizaciones que se ocupen o sean responsables de los distintos aspectos del tráfico marítimo internacional, así como con las autoridades portuarias, propietarios de buques y armadores.

Nota: Se ruega a los Gobiernos contratantes que, al establecer una comisión nacional de facilitación del transporte marítimo o un órgano coordinador nacional análogo, tengan en cuenta las directrices que figuran en la Circular FAL 5/Cir. 2.»

Las presentes enmiendas entraron en vigor el 1 de septiembre de 1991.

MINISTERIO DE RELACIONES CON LAS CORTES Y DE LA SECRETARIA DEL GOBIERNO

3899

REAL DECRETO 73/1992, de 31 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea.

El Reglamento de Circulación Aérea fue inicialmente aprobado en virtud del Decreto 3063/1965, de 16 de junio, que en su artículo 2.º faculta al entonces Ministerio del Aire, en la actualidad Ministerios de Defensa y de Obras Públicas y Transportes, tras la reorganización de los Departamentos ministeriales operada por el Real Decreto 298/1991, de 12 de marzo, para introducir en el Reglamento las modificaciones que aconseje la evolución técnica de la materia regulada.

Desde la aprobación del mencionado Decreto se han producido diversas modificaciones, de contenido fundamentalmente técnico, orientadas a adaptar la normativa española a la vigente internacionalmente, dado que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), ha introducido modificaciones sustanciales en su normativa, lo que ha obligado a que se mantuviera una línea de evolución legislativa, a nivel nacional, para adaptarse a la misma, en función de los avances tecnológicos subyacentes en la prestación de los servicios de transporte aéreo.

Precisamente el mantenimiento acelerado de dicha evolución técnica obliga a que en la actualidad deba procederse a una modificación del Reglamento de Circulación Aérea que permita la revisión y adaptación en profundidad de éste; proceso que por los sectores técnicos y derechos afectados obliga a que se acometa la reforma mediante una disposición dotada con el rango de Real Decreto, ya que lo que se conforma es una norma fundamental de desarrollo de la Ley de Navegación Aérea.