

M^o DE ASUNTOS EXTERIORES

27034

CONVENIO de 29 de diciembre de 1979 relativo al transporte marítimo entre España y el Reino de Marruecos, firmado en Madrid.

CONVENIO RELATIVO AL TRANSPORTE MARITIMO ENTRE ESPAÑA Y EL REINO DE MARRUECOS

El Gobierno de España y el Gobierno del Reino de Marruecos, Convencidos de que el desarrollo del transporte marítimo entre España y el Reino de Marruecos contribuirá al fortalecimiento de la cooperación entre los dos países;

Deseosos de buscar dicha cooperación en el ámbito del transporte marítimo, en el respeto mutuo y en la reciprocidad de intereses;

Conscientes de la necesidad de coordinar las actividades del transporte marítimo entre los dos países, Han acordado lo siguiente:

Artículo 1. A los fines del presente Convenio,

a) Por «autoridad marítima competente» se entiende:

— Por parte española: El Ministerio encargado de la Marina Mercante.

— Por parte marroquí: El Ministerio encargado de la Marina Mercante.

b) Por «buque de una Parte Contratante» se entiende cualquier buque matriculado en el territorio de dicha Parte y que enarbole su pabellón, así como cualquier buque explotado por los armadores de los dos países.

Este término no se aplica a:

1. Los buques al servicio exclusivo de las Fuerzas Armadas.
2. Los buques de investigación hidrográfica, oceanográfica o científica.
3. Los buques de pesca.
4. Cualquier buque que ejerza bajo cualquier forma, funciones de carácter no comercial.

c) Por «miembro de la tripulación» se entiende cualquier persona que desempeñe servicios a bordo, esté inscrito en el rol de tripulación y posea un documento que le acredite como marino.

Art. 2. El presente Acuerdo tiene por objeto organizar los tráficos entre los puertos marroquíes y españoles, y definir las condiciones por las cuales los buques de las Partes Contratantes deberán acceder al tráfico entre los dos países.

Art. 3. Cada una de las Partes Contratantes se compromete a cooperar en la eliminación de los obstáculos que puedan dificultar el desarrollo de la navegación entre los puertos de los dos países y a tomar las disposiciones necesarias con el fin de asegurar la coordinación del tráfico y la organización de un servicio suficiente, que cubra los intereses del comercio exterior de cada uno de los dos países y pueda ejercer un control sobre las variaciones de las tarifas de fletes.

Art. 4. En lo referente al transporte por vía marítima de las mercancías intercambiadas entre los dos países, así como al transporte de pasajeros, el régimen aplicado por las dos Partes Contratantes a los buques explotados por sus armadores se basará en la fórmula de reparto 40/40/20, teniendo derecho cada una de las Partes a efectuar al menos el 40 por 100 de dichos transportes.

Art. 5. 1) Las modalidades para la aplicación de lo dispuesto en el artículo 4 del presente Convenio serán fijadas de común acuerdo por los armadores de las dos Partes Contratantes. Todo acuerdo entre dichos armadores deberá ser previamente sometido a la aprobación de las autoridades marítimas competentes de ambos países.

2) Los armadores estarán encargados de tomar las medidas oportunas que aseguren la organización del tráfico en cuestión según las directrices que reciban de los dos Gobiernos y que permitan la mejor explotación de dicho tráfico, en interés mutuo de los armadores y de los usuarios de los dos países.

Art. 6. Las Partes Contratantes se abstendrán de efectuar cualquier servicio portuario en el territorio de la otra Parte Contratante, especialmente los servicios de pilotaje y de remolque en los puertos, mar territorial y vías navegables interiores; las operaciones de cabotaje, de puesta a flote, de salvamento y auxilio.

Art. 7. Cada Parte Contratante concederá a los buques de la otra Parte el trato más favorable posible en lo referente a: la entrada, estancia en los puertos y salida de los mismos; la utilización de las instalaciones portuarias para la carga y descarga de las mercancías y el embarque y desembarque de pasajeros, y la realización de todos los servicios y operaciones comerciales o marítimas necesarias, así como la percepción de los derechos y tasas portuarios.

Art. 8. Las Partes Contratantes tomarán en el marco de sus Leyes y Reglamentos portuarios respectivos las medidas necesarias para facilitar y acelerar el tráfico marítimo y simplificar el cumplimiento de las formalidades administrativas, aduaneras y sanitarias en vigor en sus puertos. Se concederá el tratamiento de nación más favorecida en relación con dichas formalidades.

Art. 9. 1) Cada una de las Partes Contratantes reconocerá la nacionalidad de los buques de la otra Parte, justificada mediante los documentos que se encuentren a bordo de dichos buques y estén expedidos por las autoridades marítimas competentes de la otra Parte, de conformidad con sus Leyes y Reglamentos.

2) Cada una de las Partes Contratantes reconocerá asimismo los documentos que se encuentren a bordo de los buques de la otra Parte Contratante, relativos a su armamento, tripulación, arqueo y demás certificados y documentos expedidos por las autoridades marítimas competentes, de conformidad con las Leyes y Reglamentos de dicha Parte Contratante. Los cálculos de arqueo de los buques de las Partes Contratantes se efectuarán de conformidad con las Leyes y Reglamentos en vigor en los dos países.

Art. 10. Cada una de las Partes Contratantes reconocerá los documentos de identidad de los marinos que hayan sido expedidos por las autoridades competentes de la otra Parte Contratante. Dichos documentos de identidad son:

a) En lo que se refiere a España:

- La «Tarjeta de identidad profesional marítima».
- La «Libreta de inscripción marítima».

b) En lo que se refiere al Reino de Marruecos:

- El «Livret Maritime».

Art. 11. 1) Los titulares de los documentos de identidad mencionados en el artículo 10 del presente Convenio podrán, sin necesidad de visado, desembarcar y permanecer en la ciudad donde se encuentra el puerto de escala durante la estancia del buque en dicho puerto, siempre que figuren en el rol de la tripulación del buque y en la lista enviada a las autoridades portuarias.

2) Al desembarcar y al regresar a bordo del buque, estas personas deberán pasar los controles reglamentarios.

Art. 12. 1) Los súbditos de una de las Partes Contratantes titulares de uno de los documentos de identidad mencionados en el artículo 10 del presente Convenio podrán transitar sin visado por el territorio de la otra Parte Contratante, para trasladarse al puerto de embarque, o a su país de origen, siempre que estén en posesión de una autorización de embarque o desembarque expedida por las autoridades marítimas competentes de su país.

2) La estancia, en el territorio de una de las Partes Contratantes de los marinos nacionales de la otra Parte y que viajen amparados en el documento de identidad mencionado en el artículo 10 y de una orden de embarque o desembarque, quedará limitada a una duración de quince días consecutivos, que se podrán prolongar excepcionalmente por motivos válidos, cuya apreciación corresponderá a las autoridades competentes.

Art. 13. Cuando un miembro de la tripulación titular del documento de identidad mencionado en el artículo 10 sea desembarcado en un puerto de la otra Parte Contratante por razones de salud, de servicio o por otro motivo reconocido como válido por las autoridades locales, éstas darán las autorizaciones necesarias para que el interesado pueda, en caso de hospitalización, permanecer en el territorio y regresar a su país de origen o incorporarse a su buque en otro puerto.

Art. 14. Las Partes Contratantes se reservan el derecho de impedir la entrada o la estancia en su territorio de cualquier titular del documento de identidad mencionado en el artículo 10, cuya presencia sea considerada indeseable.

Art. 15. Los buques de las Partes Contratantes de propulsión nuclear o portadores de sustancias nucleares u otras sustancias o materiales peligrosos o nocivos adoptarán las medidas pertinentes para prevenir, reducir o controlar la contaminación en el mar territorial y en la zona económica exclusiva de las partes, debiendo observar a estos efectos las reglas, normas, prácticas y procedimientos establecidos por los acuerdos internacionales.

Art. 16. 1) Los buques de cada una de las Partes Contratantes evitarán toda acción que pueda atentar a la paz, al orden o a la seguridad, así como cualquier otra actividad que no esté directamente relacionada con su misión y tránsito.

2) En caso de que, por razones de seguridad nacional, se suspendiese temporalmente la navegación en determinadas zonas del mar territorial de alguna de las Partes Contratantes, los buques de la otra Parte Contratante no serán objeto de discriminación alguna.

Art. 17. 1) Las autoridades del Estado en donde se encuentre un buque no intervendrán en ningún asunto que interese la gestión interior del buque, si ésta no es pedida o con el consentimiento de las autoridades consulares o diplomáticas, o, en caso de falta de estas últimas, a la petición o con el consentimiento del Capitán.

2) En caso de que un miembro de la tripulación de un buque de una de las Partes Contratantes cometiera a bordo de ese buque una infracción durante la estancia del mismo en las aguas interiores o territoriales de la otra Parte, las autoridades de esta otra Parte no le perseguirán sin la autorización de la autoridad consular o diplomática del país en donde se encuentre el buque.

3) Lo previsto en el párrafo 2) del presente artículo no se aplicará a las infracciones cometidas a bordo de un buque de una Parte Contratante, al menos que:

a) La infracción sea de tal naturaleza que comprometa la seguridad o el orden público en el territorio de la otra Parte.

b) Que la infracción haya sido cometida contra otras personas que no sean miembros de la tripulación del buque.

c) Que la infracción esté castigada con una pena privativa de libertad de al menos cinco años, según la legislación marroquí, o seis años, según la legislación española.

d) Que la infracción infrinja las Leyes o Reglamentos de cualquiera de las Partes en lo que concierne a la salud pública, la seguridad de la vida humana en la mar, aduanas u otras medidas de control.

e) Cuando la apertura de una causa legal sea necesaria por la represión del tráfico de estupefacientes.

4) Si conforme a lo dispuesto en el párrafo 3) del presente artículo las autoridades del Estado en donde se encuentra un buque intentan arrestar o interrogar a una persona que se encuentre a bordo, o de embargar los bienes o de proceder a una encuesta oficial a bordo, estas autoridades avisarán con tiempo oportuno a las autoridades consulares o diplomáticas para que puedan asistir a las visitas, investigaciones o arrestos. El aviso efectuado a estos efectos indicará una hora precisa, y si las autoridades consulares o diplomáticas de la otra Parte no se presentan o no se hacen representar, se procederá en su ausencia. Un procedimiento análogo será seguido en caso de que el Capitán o los miembros de la tripulación sean requeridos para hacer declaraciones ante la jurisdicción o la Administración local. De cualquier forma, en caso de delito flagrante, las autoridades del Estado en donde esté el buque informarán a las autoridades consulares o diplomáticas de la otra Parte, por escrito, de las medidas de urgencia que han tomado.

5) Las disposiciones del presente artículo no irán en contra del derecho de las autoridades locales en todo aquello que concierna a la aplicación de sus Leyes o Reglamentos.

Art. 18. 1) En caso de que un buque de una de las Partes Contratantes naufragase, embarrancase o sufriera avería en las aguas territoriales de la otra Parte, las autoridades competentes de dicha Parte:

a) Prestarán a los pasajeros, al buque y a la carga la misma protección y asistencia que a sus buques propios.

b) Informarán a las autoridades consulares o diplomáticas del Estado a que el buque pertenece, al objeto de que asuman las funciones de su incumbencia.

2) Los honorarios, tasas, derechos y gastos derivados de esta clase de operaciones serán aplicados conforme a la Ley, Reglamento o baremos en vigor en cada uno de los dos países.

3) Los aparejos, aparatos, cargamento, piezas de recambio y provisiones de a bordo de un buque que haya sufrido una avería no serán gravados por derechos aduaneros u otras tasas a la importación si no son destinados al consumo o utilizados sobre la plaza.

Art. 19. Para favorecer el desarrollo del comercio exterior marítimo de los dos países y asegurar la cooperación entre sus flotas, las Partes Contratantes fomentarán apropiados acuerdos entre las Empresas interesadas de los dos países.

Art. 20. 1) Para velar por la aplicación del presente Convenio, facilitar las consultas sobre los principales problemas de interés mutuo y ayudar a regular las diferencias que puedan resultar de esta aplicación, las Partes Contratantes crearán una Comisión mixta.

2) Esta Comisión mixta se reunirá en sesión ordinaria una vez al año, alternativamente en uno u otro país, en una fecha fijada de común acuerdo. Podrá asimismo reunirse en sesión extraordinaria si una de las Partes Contratantes así lo solicita.

3) La composición y las competencias de la Comisión mixta serán determinadas por las autoridades marítimas competentes de las Partes Contratantes.

Art. 21. Las Partes Contratantes se concederán mutuamente el acceso a los Institutos de Formación Profesional, así como a las Empresas e Institutos de Transporte Marítimo para fines pedagógicos a sus profesionales. En este terreno se velará en particular por la formación de los Oficiales, así como de los Técnicos de todas las especialidades del transporte marítimo.

Art. 22. Cualquier diferencia procedente de la aplicación o de la interpretación del presente Convenio será regulada en el seno de la Comisión mixta o por negociaciones directas entre las Partes Contratantes. En caso de no llegar a un acuerdo, las diferencias serán sometidas de común acuerdo a un árbitro elegido por ambas Partes.

Art. 23. 1) Cada Parte Contratante comunicará a la otra el cumplimiento de sus respectivos requisitos constitucionales para la entrada en vigor del presente Convenio, que tendrá

efecto el primer día del segundo mes siguientes a la fecha de la última notificación.

2) No obstante, el presente Convenio se aplicará provisionalmente desde su firma.

3) El presente Convenio estará en vigor durante un periodo de cinco años. De común acuerdo será revisable en todo momento. Su vigencia será renovada por tácita reconducción por un nuevo periodo similar, salvo denuncia en cualquier momento por una de las Partes Contratantes después de un preaviso de un año.

En fe de lo cual, los abajo firmantes, debidamente autorizados por sus Gobiernos respectivos, firman el presente Convenio.

Hecho en Madrid a 29 de diciembre de 1979, en doble ejemplar, en árabe, español y francés, los tres textos haciendo igualmente fe. En caso de disparidad de interpretación prevalecerá el texto francés.

Por el Gobierno de España,
Salvador Sánchez-Terán Hernández,
Ministro de Transportes
y Comunicaciones

Por el Gobierno del Reino
de Marruecos,
Azeddine Guessous,
Ministro de Comercio, de la
Industria, de la Marina Mercante
y de la Pesca Marítima

El presente Convenio entró en vigor provisional el 29 de diciembre de 1979, fecha del día de su firma, de conformidad con lo establecido en el artículo 23, punto 2, del mismo.

Lo que se comunica para conocimiento general.
Madrid, 3 de diciembre de 1980.—El Secretario general Técnico, Juan Antonio Pérez-Urruti Maura.

MINISTERIO DE EDUCACION

27035

REAL DECRETO 2680/1980, de 21 de noviembre, sobre regulación de los Institutos de Psicología Aplicada, que pasarán a denominarse Institutos de Orientación Educativa y Profesional.

La Ley General de Educación, de cuatro de agosto de mil novecientos setenta, estableció el principio de que la orientación educativa y profesional debe constituir un servicio continuado a lo largo de todo el sistema educativo, atendiendo a la vocación y aptitud de los alumnos y facilitando su elección consciente y responsable. Ello supone que la orientación educativa y profesional ha de plantearse los problemas personales de aprendizaje y de ayuda en las fases decisivas para la elección de estudios y actividades laborales.

Por otra parte, el Estatuto de Centros Escolares ha asumido esta preocupación en un intento de potenciar las actividades conducentes a una mejor orientación vocacional y profesional.

Creados en mil novecientos veintisiete los Institutos de Psicología Aplicada como organismos de orientación profesional, conviene que en la actualidad estos Institutos puedan centrarse nuevamente en la aplicación concreta de la psicología, dentro del marco de la orientación educativa y profesional, función que siempre tuvieron asignada como propia. Por otra parte, conviene ratificar la dependencia orgánica del Instituto Nacional de Psicología Aplicada y Orientación Profesional, adscrito en su día de modo provisional al Patronato de Promoción de la Formación Profesional, en virtud de lo dispuesto en el Decreto dos mil seiscientos ochenta y nueve/mil novecientos sesenta y cuatro, de trece de septiembre, si bien el mencionado Decreto no hacía referencia a los Institutos de carácter provincial, cuya adscripción debe establecerse también de modo permanente.

Por todo ello, resulta procedente dictar las oportunas normas reguladoras, conjugando de este modo la necesidad de concretar las funciones de estos Institutos en el campo específico de la orientación educativa y profesional con su definitiva adscripción orgánica al Patronato de Promoción de la Formación Profesional, sin que por razón de tal definición de funciones y adscripción orgánica se produzca incremento del gasto público.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Educación, con la aprobación de la Presidencia del Gobierno y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día veintiuno de noviembre de mil novecientos ochenta,

DISPONGO:

Artículo primero.—El Instituto Nacional de Psicología Aplicada y Orientación Profesional y los Institutos Provinciales de Psicología Aplicada y Psicotecnia, que en lo sucesivo se denominarán Institutos de Orientación Educativa y Profesional, tendrán a su cargo, como función propia, la realización de las tareas de orientación educativa y profesional a que se refiere la legislación vigente, en los Institutos Nacionales de Bachillerato y Centros oficiales de Formación Profesional, en colaboración con el profesorado y personal facultativo y técnico de estos Centros, en las condiciones que reglamentariamente se determinen.