

efectuado la detención, en los supuestos de los apartados a) y f) del artículo 26.2 de la Ley, se dejarán sin efecto, permitiéndose al extranjero la salida del territorio español en un plazo de cinco días.

4. No obstante lo dispuesto en los párrafos 2 y 3 del presente artículo, se continuará la tramitación de los expedientes para determinar la procedencia o improcedencia de la expulsión y, en el primer caso, la prohibición de entrada en España.

Art. 89. Realización de la expulsión.

Tanto las expulsiones acordadas por las autoridades gubernativas como las dispuestas por las autoridades judiciales —una vez recibidas de éstas, en su caso, las comunicaciones prevenidas en el artículo 21.3 de la Ley Orgánica 7/1985, de 1 de julio— se llevarán a cabo por orden del Director de la Seguridad del Estado o de los Gobernadores civiles, por delegación de aquél, en la forma siguiente:

a) Se procederá a notificar a los interesados la orden de salida del territorio español, dándoles al efecto un plazo prudencial, que no podrá ser inferior a setenta y dos horas.

b) Transcurrido el plazo señalado sin que se haya efectuado la salida obligatoria, se podrá ordenar la detención y conducción al puesto fronterizo, puerto o aeropuerto, a través del cual haya de hacerse efectiva la salida.

c) No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, en los supuestos del artículo 30 de la Ley, la notificación y ejecución de la orden de expulsión se efectuará de forma inmediata.

d) Para llevar a cabo la expulsión de los extranjeros que hubiesen sido detenidos y quedado a disposición de la autoridad judicial, de acuerdo con lo establecido en el párrafo segundo del artículo 26.2 de la Ley Orgánica 7/1985, de 1 de julio —si no hubiesen sido puestos en libertad por dicha autoridad dentro del plazo de cuarenta días a que se refiere el mismo precepto—, deberá interesarse de la propia autoridad judicial el cese del internamiento a efectos de poder llevar a cabo la conducción al puesto de salida.

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

15312 *CORRECCION de errores de la Orden de 12 de mayo de 1986 que desarrolla el Real Decreto 1485/1985, de 28 de agosto, sobre estructura orgánica básica del Ministerio de Asuntos Exteriores.*

Advertidos errores en el texto de la citada Orden, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 119, de 19 de mayo de 1986, páginas 17765 a 17773 se transcriben a continuación las oportunas rectificaciones:

Artículo 1.º, punto tres, párrafo segundo, donde dice: «La obtención y procedimiento de información ...», debe decir: «La obtención y procesamiento de información ...», y donde dice: «... tanto en España como en el extranjero ...», debe decir: «... tanto en España como en el extranjero ...».

Artículo 2.º, punto dos, número 1, donde dice: «Dirección Ceremonial», debe decir: «Dirección de Ceremonias».

Artículo 9.º, punto cuatro, donde dice: «Cuatro.—», debe decir: «Tres.—»; en este mismo punto, en el número tres, después de «Secretaría Ejecutiva del Comité Cultural Hispano-Norteamericano, con nivel orgánico de servicio», añadir «, y con un Negociado».

Artículo 10, punto 3, número dos, donde dice: «Dirección de Cooperación Aérea y Marítima», debe decir: «Dirección de Cooperación Aérea y Espacial».

Artículo 13, punto ocho, número 1.1, suprimir el párrafo: «... con un Negociado de: -Publicaciones».

Artículo 14, punto tres, número 2.2, donde dice: «Despacho de Embajadas y Consulados», debe decir: «Despachos de Embajadas y Consulados».

Artículo 15, punto cinco, número 1.1, donde dice: «Dirección de Pasaportes y Visados», debe decir: «Sección de Pasaportes y Visados», y en el punto dos, número 1.4, donde dice: «Negociado de Documentación», debe decir: «Negociado de Extradiciones».

Artículo 16, punto uno, después de «Dirección General de Política Exterior para Europa», añadir: «Dirección General de Política Exterior para Iberoamérica»; donde dice: «Dirección General de Organismos y Conferencias Internacionales», debe decir: «Dirección General de Organizaciones y Conferencias Internacionales».

15212

(Continuación.)

ENMIENDAS al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (Londres, 1 de noviembre de 1974, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» del 16 al 18 de junio de 1980), aprobadas el 17 de junio de 1983, por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su cuadragésimo octavo período de sesiones. (Continuación.)

CODIGO INTERNACIONAL PARA LA CONSTRUCCION Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN GASES LICUADOS A GRAN EL.

RESOLUCION MSC.51(48)

Aprobada 17 junio 1983

APROBACION DEL CODIGO INTERNACIONAL PARA LA CONSTRUCCION Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN GASES LICUADOS A GRAN EL (CODIGO INTERNACIONAL DE GASEROS - CIG)

EL COMITE DE SEGURIDAD MARITIMA,

RECORDANDO la resolución A.328(IX), por la que la Asamblea le autorizaba a modificar el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel según resultara necesario.

TOMANDO NOTA de la resolución MSC.6(48), por la que aprueba, entre otras cosas, enmiendas al capítulo VII del Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS 1974), a fin de hacer que lo dispuesto en el Código Internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código Internacional de Gaseiros - CIG) sea obligatorio en virtud de ese Convenio.

HABIENDO EXAMINADO el texto del propuesto Código Internacional de Gaseiros (CIG):

1 APRUEBA el Código Internacional de Gaseiros (CIG), cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución.

2 TOMA NOTA de que, en virtud de lo dispuesto en la parte C del capítulo VII del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada por la resolución MSC.6(48), las enmiendas al Código Internacional de Gaseiros (CIG) se aprobarán, se pondrán en vigor y se llevarán a efecto de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII de ese Convenio.

3 PIDE al Secretario General que remita a todos los Gobiernos interesados las enmiendas al Código Internacional de Gaseiros (CIG) aprobadas como se indica más arriba y que comprenden la incorporación de productos nuevos en el capítulo 19, y recomienda en espera de que entren en vigor esas enmiendas, que dichos productos nuevos sean transportados en los buques gaseiros de conformidad con lo dispuesto en las citadas enmiendas.

4 PIDE ADEMÁS al Secretario General que tenga a bien enviar un ejemplar de la presente resolución, junto con el texto del Código Internacional de Gaseiros (CIG), a todos los Miembros de la Organización y a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 que no son Miembros de la Organización.

Preámbulo

1 La finalidad del presente Código es sentar una norma internacional para la seguridad del transporte marítimo a granel de gases licuados y otras sustancias enumeradas en el capítulo 19 del Código, estableciendo las normas de proyecto y construcción de los buques destinados a dicho transporte y el equipo que deben llevar con miras a reducir al mínimo los riesgos para el buque, la tripulación de éste y el medio ambiente, habida cuenta de la naturaleza de los productos transportados.

2 La idea fundamental es fijar la relación que debe existir entre distintos tipos de buque y los riesgos inherentes a los productos regidos por el Código. Cada uno de éstos puede tener una o varias características de peligrosidad, comprendidas las de inflamabilidad, toxicidad, corrosividad y reactividad. También puede constituir un riesgo el transporte de los productos en condiciones criogénicas o bajo presión.

3 Los abordajes y varadas graves pueden causar daños en los tanques de carga y producir derrames incontrolados del producto. Estos derrames pueden dar lugar a la evaporación y dispersión del producto y en algunos casos provocar la fractura por fragilidad del casco del buque. Las prescripciones del Código tienen por finalidad aminorar este riesgo tanto como permitan el estado actual de los conocimientos y la tecnología.

4 En todo momento, durante la preparación del Código, se tuvo presente la necesidad de basar éste en firmes principios de arquitectura e ingeniería navales y en el conocimiento más completo de los riesgos propios de los diferentes productos abarcados que se pudiese tener; se reconoció asimismo que la tecnología del proyecto de buques gaseiros no sólo es compleja sino que además evoluciona rápidamente, lo que hace que el Código no deba permanecer inmutable. Por tanto, la