

I. Disposiciones generales

TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

17951 *CONFLICTO positivo de competencia número 522/1986, promovido por la Junta de Galicia, en relación con determinados preceptos del Real Decreto 2377/1985, de 18 de diciembre.*

El Tribunal Constitucional, por providencia de 25 de mayo actual, ha admitido a trámite el conflicto positivo de competencia número 522/1986, promovido por la Junta de Galicia, en relación con los artículos 3; 7; 8 y 10 en el párrafo que dice: «con sujeción a lo establecido en este Reglamento»; 13.1, apartados a) y c); 15; 16; 19; 21.2, último párrafo; 24.2; 25; 26.1; 27; 34; 35; 42; 52 y 53; disposiciones adicionales 1.^a; 2.^a; 4.^a y 8.^a, y disposiciones transitorias 1.^a; 2.^a; 3.^a y 4.^a, así como, por conexión directa o causal, el resto de los preceptos que regulen materias que afecten a la titularidad de las competencias que corresponden a la Comunidad Autónoma de Galicia, del Real Decreto 2377/1985, de 18 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Normas Básicas sobre Concursos Educativos.

Lo que se publica para general conocimiento.
Madrid, 25 de junio de 1986.—El Secretario de Justicia.

17952 *CONFLICTO positivo de competencia número 649/1986, promovido por el Gobierno Vasco.*

El Tribunal Constitucional, por providencia de 25 de junio actual, ha admitido a trámite el conflicto positivo de competencia número 649/1986, promovido por el Gobierno Vasco, en relación con los artículos 7.c) y 8, ambos de la Orden 7/1986, de 27 de enero, del Ministerio de Defensa, por la que se aprueba la normativa aplicable al transporte de mercancías peligrosas por carretera en vehículos de las Fuerzas Armadas.

Lo que se publica para general conocimiento.
Madrid, a 25 de junio de 1986.—El Secretario de Justicia.

17953 *CONFLICTO positivo de competencia número 652/1986, promovido por el Gobierno en relación con una Orden de 29 de enero de 1986 de la Consejería de la Presidencia de la Junta de Galicia.*

El Tribunal Constitucional, por providencia de 25 de junio actual, ha admitido a trámite el conflicto positivo de competencia número 652/1986, promovido por el Gobierno, en relación con la Orden de 29 de enero de 1986, de la Consejería de la Presidencia de la Junta de Galicia, por la que se aprueba el modelo de guía provisional para máquinas recreativas en Galicia. Y se hace saber que en el mencionado conflicto se ha invocado por el Gobierno el artículo 161.2 de la Constitución, lo que produce la suspensión de la vigencia y aplicación de la mencionada Orden impugnada desde el día 9 de junio actual, fecha de la formalización del repetido conflicto.

Lo que se publica para general conocimiento.
Madrid, 25 de junio de 1986.—El Presidente del Tribunal Constitucional, Francisco Tomás y Valiente.

17954 *PLANTEAMIENTO de la cuestión de inconstitucionalidad número 664/1986.*

El Tribunal Constitucional, por providencia de 25 de junio actual, ha admitido a trámite la cuestión de inconstitucionalidad número 664/1986, promovida por la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Territorial de Pamplona, por supuesta inconstitucionalidad de la disposición adicional 6.^a 3 de la Ley 5/1983, de 29 de junio, de Medidas Urgentes en Materia Presupuestaria, Financiera y Tributaria, por oposición a los artículos 134.7, 9.3 y 14, en relación con el 33.3 de la Constitución.

Lo que se publica para general conocimiento.
Madrid, 25 de junio de 1986.—El Secretario de Justicia.

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

17955 *ORDEN de 2 de julio de 1986 por la que se actualiza el Reglamento de Circulación Aérea.*

Excelentísimos señores:

La modificación del apéndice C del Reglamento de Circulación Aérea es consecuencia de la actualización en parte de los anexos, procedimientos para los servicios de navegación aérea y documentos OACI relacionados con la identificación e interceptación de aeronaves civiles, que figuran refundidos en el DOC 9433-AN/926, de abril de 1984, incluida la enmienda número.1 de 19 de marzo de 1985.

Estas modificaciones al ser de ámbito mundial, se considera necesario introducirlas en la reglamentación española, en aplicación del artículo 2.^o del Decreto 3063/1965, de 16 de junio, por el que se aprobó el Reglamento de Circulación Aérea.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Defensa y de Transportes, Turismo y Comunicaciones, este Ministerio de la Presidencia ha tenido a bien disponer:

Artículo único.—Se modifica la hoja C-16 del apéndice C del Reglamento de Circulación Aérea, según figura en los textos actualizados de las hojas C-16.1, C-16.2 y C-16.3, anexo a esta Orden, debiéndose difundir en la información aeronáutica.

Lo que comunico a VV. EE. para su conocimiento y efectos.
Madrid, 2 de julio de 1986.

MOSCOSO DEL PRADO Y MUÑOZ

Excmos. Sres. Ministros de Defensa y de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

ANEXO

Hoja C-16.1

IDENTIFICACIÓN E INTERCEPTACIÓN DE AERONAVES CIVILES
PROCEDIMIENTOS DE INTERCEPTACIÓN

Normas

Los siguientes procedimientos, señales visuales y empleos de la radiocomunicación se aplicarán sobre el territorio y aguas territoriales de España en el caso de interceptación de aeronaves civiles.

Son de aplicación igualmente las restantes disposiciones, recomendaciones y normas recogidas en los anexos 2, 4, 6, 10, 11 y 15 de la OACI, PANS-RAC (Doc 4444) relativas a la interceptación de aeronaves civiles y Convenio de Chicago con especial referencia a cuanto determine el artículo 3 bis.

1. Una aeronave que es interceptada por otra aeronave debe inmediatamente:

a) Seguir las instrucciones dadas por la aeronave interceptora interpretando y respondiendo a las señales visuales contenidas en este texto.

b) Notificar, si es posible, a la dependencia de tránsito aéreo responsable del espacio aéreo en el que se encuentra la aeronave.

c) Efectuar una llamada general en la frecuencia de emergencia de 121.5 Mhz, a los efectos de tratar de establecer comunicaciones por radio con la aeronave interceptora o con la dependencia de control de interceptación, indicando la identidad y posición de la aeronave y el tipo de vuelo.

Si no se ha establecido contacto y es posible, repitiendo esta llamada en la frecuencia de emergencia de 243 Mhz.

d) Si está equipada con respondedor SSR, seleccionará en la clave 7700 el modo A, salvo disposición en contrario de la dependencia ATS apropiada.

2. Si alguna instrucción recibida por radio, de cualquier fuente, estuviera en conflicto con las instrucciones dadas por la aeronave interceptora mediante señales visuales, la aeronave interceptada debe requerir aclaración inmediata mientras continúa cumpliendo con las instrucciones visuales dadas por la aeronave interceptora.

3. Si alguna instrucción recibida por radio, de cualquier fuente, estuviere en conflicto con las instrucciones dadas por la aeronave interceptora por radio, la aeronave interceptada requerirá aclaración inmediata mientras continúa cumpliendo con las instrucciones dadas por radio por la aeronave interceptora.

4. Si se ha establecido contacto radio con la aeronave interceptada, pero no es posible comunicarse en un idioma común, se intentará hacer llegar la información esencial y acusar recibo de las instrucciones por medio de las siguientes frases y pronunciaciones:

De la aeronave interceptada:

Frases	Pronunciación	Significado
Wilco.	<i>Uil-co</i>	Cumpliré instrucciones.
Can not	<i>Can not</i>	Imposible cumplir.
Repeat.	<i>Ri-pit</i>	Repita instrucciones.
Am lost	<i>Am lost</i>	Posición desconocida.
Mayday.	<i>Mede</i>	Me encuentro en peligro.

Frases	Pronunciación	Significado
Hijack.	<i>Jai-chak</i>	He sido objeto de apoderamiento ilícito.
Land (lugar).	<i>Land (lugar)</i>	Permiso para aterrizar en (lugar).
Descend.	<i>Dissend</i>	Permiso para descender.

* Según las circunstancias no siempre será posible o conveniente utilizar el término «Hijack».

De la aeronave interceptora:

Frases	Pronunciación	Significado
Follow.	<i>Folou</i>	Sígame.
Descend.	<i>Dissend</i>	Descienda para aterrizar.
You land.	<i>Yu land</i>	Aterrice en este aeródromo.
Proceed.	<i>Prosiid</i>	Puede proseguir.

Hoja C-16.2

SEÑALES QUE SE HAN DE UTILIZAR EN CASO DE INTERCEPTACIÓN

Señales iniciadas por la aeronave interceptora y respuesta de la aeronave interceptada

Serie	Señales de la aeronave interceptora	Significado	Respuesta de la aeronave interceptada	Significado
1	Día.-Alabea las alas desde una posición al frente y normalmente a la izquierda de la aeronave interceptada y después de recibir respuesta, efectuar un viraje lento, normalmente a la izquierda, hacia el rumbo deseado. Noche.-Igual y, además, encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares. Nota 1.-Las condiciones meteorológicas o del terreno pueden obligar a la aeronave interceptora a colocarse al frente y a la derecha de la aeronave interceptada, y a efectuar el viraje subsiguiente hacia la derecha. Nota 2.-Si la aeronave interceptada no puede mantener la velocidad de la aeronave interceptora, se prevé que esta última efectúe una serie de circuitos de espera en hipódromo y alabea las alas cada vez que pase a la aeronave interceptada.	Ha sido usted interceptado. Sígame.	Aviones: Día.-Balancear las alas y seguir a la aeronave interceptora. Noche.-Igual y, además, encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares. Helicópteros: Día o noche.-Balancear la aeronave, encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares y seguir a la aeronave interceptora.	Comprendido, lo cumpliré.
2	Día o noche.-Alejarse bruscamente de la aeronave interceptada, haciendo un viraje ascendente de 90° o más, sin cruzar la línea de vuelo de la aeronave interceptada.	Prosigas.	Aviones: Día o noche.-Balancear las alas. Helicópteros: Día o noche.-Balancear la aeronave.	Comprendido, lo cumpliré.
3	Día.-Volar en circuito alrededor del aeródromo, desplegar el tren de aterrizaje y sobrevolar la pista en la dirección de aterrizaje o, si la aeronave interceptada es un helicóptero, sobrevolar la zona de aterrizaje de helicópteros. Noche.-Igual y, además, llevar continuamente encendidos los faros de aterrizaje.	Aterrice en este aeródromo	Aviones: Día.-Desplegar el tren de aterrizaje, seguir a la aeronave interceptora y, si después de sobrevolar la pista se considera que se puede aterrizar sin peligro, proceder al aterrizaje. Noche.-Igual y, además, llevar continuamente encendidos los faros de aterrizaje (si los posee). Helicópteros: Día o noche.-Seguir a la aeronave interceptora y proceder al aterrizaje, llevando encendidos continuamente los faros de aterrizaje (si los posee).	Comprendido, lo cumpliré.

Señales iniciadas por la aeronave interceptada y respuesta de la aeronave interceptora

Serie	Señales de la aeronave interceptada	Significado	Respuesta de la aeronave interceptora	Significado
4	Aviones: Día.-Replegar el tren de aterrizaje mientras se pasa sobre la pista de aterrizaje a una altura de más de 300 metros (1.000 pies) pero sin exceder de 600 metros (2.000 pies) sobre el nivel del aeródromo, y continuar volando en circuito alrededor del aeródromo. Noche.-Encender y apagar los faros de aterrizaje pasando sobre la pista a una altura de más de 300 metros (1.000 pies) pero sin exceder de 600 metros (2.000 pies) sobre el nivel del aeródromo, y continuar volando en circuito alrededor del aeródromo. Si no está en condiciones de utilizar los faros de aterrizaje, hágase con cualquier otras luces disponibles.	El aeródromo que usted ha designado es inadecuado.	Día o noche.-Si se desea que la aeronave interceptada siga a la aeronave interceptora hasta un aeródromo de alternativa, la aeronave interceptora repliega el tren de aterrizaje y utiliza las señales de la serie 1, prescritas para las aeronaves interceptoras. Si se decide dejar en libertad a la aeronave interceptada, la aeronave interceptora utilizará las señales de la serie 2, prescritas para las aeronaves interceptoras.	Comprendido, sigame. Comprendido, prosiga.
5	Aviones: Día o noche.-Encender y apagar repetidamente todas las luces disponibles a intervalos regulares, pero de manera que se distinga de las luces de destellos.	Imposible cumplir.	Día o noche.-Utilice las señales de la serie 2, prescritas para las aeronaves interceptoras.	Comprendido.
6	Aviones: Día o noche.-Encender y apagar todas las luces disponibles a intervalos irregulares. Helicópteros: Día o noche.-Encender y apagar todas las luces disponibles a intervalos irregulares	En peligro.	Día o noche.-Utilice las señales de la serie 2, prescritas para las aeronaves interceptoras.	Comprendido.

Hoja C-16.3

MANIOBRAS

1. Maniobras de identificación

1.1 La aeronave interceptora se aproximará a la interceptada por detrás.

1.2 La aeronave interceptora principal o única interceptora adoptará una posición a la izquierda (lado de babor) de la interceptada, al mismo nivel, dentro del campo de visión del piloto de la aeronave interceptada y a no menos de 300 metros de la misma.

Cualquier otra aeronave participante quedará apartada de la interceptada por encima y detrás.

1.3 Una vez establecida la velocidad y posición, la aeronave interceptora principal o única, comenzará la aproximación lentamente, al mismo nivel, tomando las precauciones necesarias para evitar que la maniobra pueda ser considerada como peligrosa por los pasajeros o la tripulación.

1.4 Completada la identificación si no procede continuar la interceptación, cambiará la dirección lentamente, efectuando un picado poco pronunciado.

1.5 Las restantes aeronaves participantes, si las hubiere, deberán permanecer bien apartadas de la interceptada y con igual maniobra reunirse con la interceptora principal.

2. Maniobras de guía

2.1 Si se considera necesario intervenir en la navegación de la aeronave interceptada, la interceptora principal o única interceptora adoptará una posición ligeramente adelantada y a la izquierda (lado de babor) de la aeronave interceptada, para permitir que el piloto al mando de esta última vea las señales visuales dadas.

2.2 Condiciones meteorológicas o topográficas pueden obligar a la aeronave interceptora ocasionalmente a colocarse a la derecha (lado de estribor) de la aeronave interceptada, cuidando especialmente de quedar en todo momento dentro del campo de visión de la aeronave interceptada.

3. Guiado de la aeronave interceptada

3.1 Se cuidará de no llevar a la aeronave interceptada a volar en condiciones en que la visibilidad está por debajo de la necesaria para mantener el vuelo en VMC y que las maniobras que se exijan no disminuyan la eficacia operacional de la misma.

3.2 En el caso de que se exija a una aeronave interceptada que aterrice en el territorio que vuela, se cuidará de que sea el adecuado para el aterrizaje sin peligro del tipo de aeronave de que se trate.

3.3 En el caso de que se exija a una aeronave interceptada que aterrice en el territorio que vuela, se cuidará de que el aeródromo designado sea el adecuado para el aterrizaje sin peligro del tipo de aeronave de que se trate.

3.4 Si es posible, deberá proporcionarse por radiotelefonía a la aeronave interceptada toda la información necesaria para facilitar una aproximación y aterrizaje seguros.

MINISTERIO DE JUSTICIA

17956 ORDEN de 26 de junio de 1986 por la que se modifica el artículo 40 de la Orden de 15 de noviembre de 1982 por la que se aprobó la Ordenanza para el Registro de Venta a Plazos de Bienes Muebles.

Ilustrísimo señor:

El artículo 40 de la Orden de 15 de noviembre de 1982 establecía que el pago de los derechos arancelarios correspondientes a las operaciones registrales practicadas en los Registros de Venta a Plazos de Bienes Muebles se efectuaría mediante la utilización de sellos arancelarios, en la cuantía necesaria según las normas que el mismo artículo establece.

Este sistema de pago está ofreciendo numerosos inconvenientes en la práctica, después de la entrada en vigor del Impuesto sobre el Valor Añadido, que obliga a la utilización de los sellos arancelarios y a un pago complementario en metálico equivalente a la cuantía del Impuesto que se devenga por razón de los honorarios en las operaciones registrales correspondientes. Estos problemas se agudizan en los supuestos de envío de contratos por correo, al tener que hacer efectivo por separado el importe del impuesto.

Los citados inconvenientes prácticos hacen aconsejable la sustitución de los citados sellos arancelarios por el pago en metálico de los derechos correspondientes, sin variar la cuantía de los mismos.

En su virtud, este Ministerio ha acordado:

Artículo único.-Se modifica el artículo 40 de la Orden de 15 de noviembre de 1982 por la que se aprobó la Ordenanza para el Registro de Venta a Plazos de Bienes Muebles, el cual quedará redactado en la forma siguiente: