

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.

De otra parte, de conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto-ley 12/1978, de 27 de abril, y en la Orden de 8 de noviembre de 1979, modificada por la Orden de la Presidencia del Gobierno de 11 de febrero de 1985, el Reglamento debe revestir la forma del Real Decreto a propuesta conjunta de los Ministros de Defensa y de Obras Públicas y Transportes.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Defensa y de Obras Públicas y Transportes, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 31 de enero de 1992, dispongo:

Artículo único.-Se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea y sus apéndices que figuran como anexo a este Real Decreto.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.-Se faculta a los Ministros de Defensa y de Obras Públicas y Transportes para introducir, con sujeción a lo dispuesto en la Orden de 8 de noviembre de 1979 por la que se crea la Comisión Interministerial prevista en el artículo 6.º del Real Decreto-ley 12/1978, de 27 de abril, sobre fijación y delimitación de facultades entre los Ministerios de Defensa y de Obras Públicas y Transportes, en materia de aviación, cuantas modificaciones de carácter técnico, fuesen precisas para la adaptación de los procedimientos de las operaciones de vuelo a lo dispuesto en la normativa contenida en los anexos OACI y en los tratados y Convenios Internacionales de los que España fuera parte.

Segunda.-Queda derogado el Reglamento de Circulación Aérea, aprobado por Decreto 3063/1965, de 16 de junio, a excepción de lo dispuesto en sus apéndices K, M, O y R.

Dado en Madrid a 31 de enero de 1992.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Relaciones con las Cortes
y de la Secretaría del Gobierno.

VIRGILIO ZAPATERO GOMEZ

En suplementos anexos se publican el Reglamento y los Apéndices correspondientes.

COMUNIDAD AUTONOMA DE CATALUÑA

3900 LEY 28/1991, de 23 de diciembre, de las Mutualidades de Previsión Social.

EL PRESIDENTE DE LA GENERALIDAD DE CATALUÑA

Sea notorio a todos los ciudadanos que el Parlamento de Cataluña ha aprobado y yo, en nombre del Rey y de acuerdo con lo que establece el artículo 33.2 del Estatuto de Autonomía de Cataluña, promulgo la siguiente

LEY 28/1991, DE 13 DE DICIEMBRE, DE LAS MUTUALIDADES DE PREVISION SOCIAL

Las mutualidades de previsión social tienen una larga tradición en Cataluña, con el origen en los gremios artesanales y las cofradías, en la Edad Media, hasta llegar a las sociedades de socorros mutuos, en el siglo XIX, que ya tienen como finalidad esencial la previsión social. La supervivencia actual de esta tradición denota el sentido asociativo del pueblo de Cataluña al buscar soluciones desde la colaboración y la solidaridad a los problemas planteados por hechos y circunstancias que pueden poner en peligro la vida de las personas o sus recursos.

La presente Ley permite desarrollar adecuadamente las competencias exclusivas que el artículo 9.21 del Estatuto de Autonomía atribuye a la Generalidad en materia de mutualismo no integrado en el sistema de la Seguridad Social, respetando la legislación mercantil.

El marco jurídico general en el que debe situarse la presente Ley viene definido por una serie de disposiciones estatales que contienen normas básicas respecto a esta materia, cuyo contenido es respetado por la presente Ley. Entre estas normas cabe destacar la Ley 33/1984, de 2 de agosto, sobre Ordenación del Seguro Privado, que por primera vez incluye a las mutualidades entre las Entidades de seguros.

Como características principales de la presente Ley destacan las siguientes:

a) El carácter innovador, tanto por la voluntad de adecuación a la diversidad de propuestas que presenta actualmente el fenómeno mutua-

lista como por la inexistencia de ninguna norma catalana vigente con rango de Ley que regule este mismo objeto material.

b) La preocupación del legislador por elaborar un texto único y omnicompreensivo, con la pretensión de que regule las peculiaridades organizativas de estas Entidades, juntamente con los aspectos de carácter asegurativo y económico.

c) Su carácter de texto consensuado con las fuerzas sociales implicadas, puesto que al elaborarlo se han tenido en cuenta la mayoría de las sugerencias y propuestas aportadas por el sector, a través de la Federación de Mutualidades de Previsión Social de Cataluña y de los estamentos afectados.

Los objetivos fundamentales que se propone la presente Ley son los siguientes:

a) Dotar al sector de un instrumento operativo que facilite el desarrollo de las mutualidades de previsión social.

b) Fomentar la libertad de actuación y la capacidad de expansión de las mutualidades.

c) Clarificar la naturaleza de las mutualidades, de forma que engloben las múltiples experiencias e Instituciones cuyo último fin es ejercer la previsión social, sin afán de lucro.

d) Facilitar un marco legal adecuado a las manifestaciones específicas del mutualismo en Cataluña.

e) Garantizar unos criterios de transparencia en la gestión y de participación democrática de los socios en las actividades de gobierno de las mutualidades.

f) Salvaguardar en todo momento los derechos de los asociados.

g) Establecer unos medios de control idóneos que garanticen la solvencia y el buen funcionamiento económico de las mutualidades.

Para conseguir estos objetivos la presente Ley regula diversos aspectos desde una perspectiva innovadora.

En primer lugar, los artículos 2.º y 7.1 instauran la posibilidad de que las mutualidades se dediquen de una forma secundaria a las otras actividades de cariz social que les sean autorizadas; de esta manera, se adecúa la legislación a la realidad de estas Entidades.

Los artículos 9.3 y 42.2 simplifican los trámites administrativos para agilizar, bajo el principio de economía procesal, la relación entre la Administración y las mutualidades, salvaguardando el control necesario ejercido por la Administración a favor de los asociados y de terceros.

En cuanto a la resolución de las divergencias que puedan surgir entre los mutualistas y beneficiarios y las respectivas mutualidades, el artículo 39 prevé la posibilidad de que se creen comisiones de conciliación que deben ser reguladas por reglamento.

La regulación de las federaciones y de las agrupaciones de mutualidades, que otorga a las primeras personalidad jurídica propia y naturaleza de Entidades de previsión social, favorece la colaboración entre los distintos colectivos que integran el mutualismo catalán y facilita al mismo tiempo la representación del sector. Entre las funciones de las federaciones, por otro lado, cabe destacar la realización de coseguros y reaseguros con las mutualidades. Todo ello, juntamente con la regulación del servicio de refugio mutuo como garantía del mantenimiento de las prestaciones de los mutualistas en caso de disolución de una mutualidad, completa la estructura del mutualismo en Cataluña, que queda dotado de un gran dinamismo.

Por otro lado, la declaración que contiene el artículo 49 implica también el compromiso de los poderes públicos de adoptar las medidas necesarias para el fomento y la promoción del mutualismo.

En relación con el control administrativo de la actuación de las mutualidades, la regulación extensiva de las medidas cautelares y del régimen disciplinario, en el capítulo X, permite garantizar la protección del mutualista y el principio de seguridad jurídica, de acuerdo con los objetivos antes enunciados.

La presente Ley procura, asimismo, establecer una regulación del régimen económico y financiero de estas Entidades, en el capítulo IX, que potencie las garantías financieras y el principio de solvencia, regulación que debe ser desarrollada por reglamento.

Finalmente, la inclusión de un período transitorio permite la adaptación progresiva de las mutualidades a las disposiciones de la presente Ley.

CAPITULO PRIMERO

Objeto, ámbito y requisitos

Artículo 1.º *Objeto y ámbito de la Ley*.-1. El objeto de la presente Ley es la regulación de la previsión social y de las Entidades que la ejercen, en el ámbito de Cataluña.

2. A los efectos de la presente Ley se entiende que son de previsión social las actividades previsoras, basadas en la solidaridad entre personas, que se realizan sin afán de lucro, según una modalidad aseguradora de carácter voluntario encaminada a proteger a los socios, las personas que ellos designen o sus bienes contra circunstancias o hechos de carácter fortuito y previsible, mediante aportaciones de los socios o de Entidades o personas protectoras o bien en régimen de concierto.