

## DISPOSICION ADICIONAL

Por los Ministerios de Educación y Ciencia y de Comercio, teniendo en cuenta la disposición final cuarta de la Ley General de Educación, números uno y dos, se regulará la adaptación de las situaciones y derechos previstos en la Ley de Reorganización de Enseñanzas Náuticas, ciento cuarenta y cuatro/mil novecientos sesenta y uno, de veintitrés de diciembre, que se considera derogada en lo que se refiere a la organización de dichas enseñanzas.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintiséis de junio de mil novecientos setenta y cinco.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de la Presidencia del Gobierno,  
ANTONIO CARRO MARTINEZ

## MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

14169

*RECOMENDACION de 5 de junio de 1972 del Consejo de Cooperación Aduanera sobre un procedimiento simplificado de control aduanero de los pasajeros que lleguen por vía marítima, basado en el sistema de doble circuito.*

El Consejo de Cooperación Aduanera,

Vista la Recomendación de 8 de junio de 1971 sobre un procedimiento simplificado de control aduanero de los pasajeros que lleguen por vía aérea, basado en el sistema de doble circuito;

En consideración al deseo expresado por la Organización Intergubernamental Consultiva de Navegación Marítima (OMCI), quien pretende que el sistema de doble circuito sea también adoptado para el control de los pasajeros que llegan por vía marítima;

Deseando contribuir a los esfuerzos que tiendan a mejorar la fluencia de los pasajeros dentro de los puertos marítimos internacionales;

Considerando que este objetivo puede alcanzarse mediante la adopción de un procedimiento simplificado de control aduanero de los pasajeros, de sus equipajes y de sus vehículos, basado en el sistema de doble circuito;

Considerando que tal sistema puede llevarse a la práctica, especialmente para el control de los pasajeros que efectúen unas travesías marítimas cortas (por ejemplo, los que utilicen servicios regulares de transbordadores), sin perjudicar la eficacia del control, permitiendo al mismo tiempo a las autoridades aduaneras hacer frente en condiciones satisfactorias al incremento del número de pasajeros, sin por ello aumentar los efectivos de sus servidores;

Considerando que la armonización de las características de este sistema en los diferentes países es una condición esencial para su buen funcionamiento,

Recomienda que los Estados miembros adopten el sistema de doble circuito para controlar la entrada de los pasajeros, de sus equipajes y de sus vehículos en puertos marítimos internacionales apropiados; dicho sistema se adoptaría en estrecha colaboración con las autoridades portuarias, Compañías de navegación y demás servicios interesados, según las directrices siguientes:

1. El sistema permitirá a los pasajeros, acompañados o no de sus vehículos, elegir entre dos tipos de circuito:

a) Uno (circuito verde) para los pasajeros que no lleven mercancías o lleven sólo mercancías admisibles en franquicia de derechos e impuestos a la importación y que no sean objeto de prohibiciones o de restricciones a la importación, y

b) Otro (circuito rojo) para los pasajeros que no reúnan estas condiciones.

2. Cada circuito estará clara y diferenciadamente señalizado, a fin de permitir a los pasajeros elegir, fácilmente y con conocimiento de causa, el circuito que deben utilizar. Las principales características de esta señalización serán las siguientes:

a) Para el circuito mencionado en el párrafo 1, a), símbolo de color verde con forma de octógono regular y la inscripción: «Nada que declarar».

b) Para el circuito mencionado en el párrafo 1, b) símbolo de color rojo, con forma cuadrada y la inscripción: «Mercancías a declarar».

Además, los circuitos deberían estar señalizados mediante una inscripción que lleve la palabra «Aduana».

3. Las inscripciones a que se refiere el párrafo 2 se redactarán en francés y/o en inglés, así como en cualquier otra lengua estimada necesaria.

4. En lo tocante a los pasajeros acompañados de sus vehículos, cuando merced a ello se faciliten el encaminamiento de estos vehículos hacia los dos circuitos y el procedimiento de despacho aduanero, se podrá distribuir al conductor de cada vehículo unas hojas viñetadas o viñetas de color rojo o verde con las características mencionadas en el párrafo 2, a) y b), para que él las coloque sobre el parabrisas de su vehículo:

a) La viñeta verde, si el vehículo y las mercancías que contiene, incluidas las pertenecientes a los ocupantes del vehículo o las que obren en su posesión, pueden admitirse sin formalidades aduaneras y no son objeto de prohibiciones o de restricciones a la importación, y

b) La viñeta roja, en los demás casos.

5. Los pasajeros deben ser informados suficientemente para que estén en condiciones de elegir entre los dos circuitos y, en su caso, entre las viñetas de color rojo o verde. Es importante, a este respecto, que:

a) Los pasajeros sean informados sobre el funcionamiento del sistema y sobre las clases y cantidades de mercancías que pueden obrar en su poder al encaminarse por el circuito verde. Estas instrucciones podrían darse bien por medio de anuncios o paneles dispuestos en las instalaciones portuarias, bien por medio de prospectos que estén a disposición del público en el puerto de embarque o a bordo del buque, o bien hayan sido difundidos por las agencias de turismo, las Compañías de navegación y otros Organismos interesados.

b) Cuando procede utilizar las viñetas de color rojo o verde, mencionadas en el párrafo 4, éstas sean distribuidas al conductor de cada vehículo antes de su llegada al puerto de destino.

c) El itinerario que conduce hacia los circuitos esté claramente señalizado.

6. Los circuitos estarán emplazados al otro lado del área de entrega de equipajes, a fin de que los pasajeros tengan en su poder todos sus equipajes en el momento de elegir el circuito apropiado. Además, los circuitos estarán dispuestos de tal forma que la fluencia de los pasajeros hacia las salidas del puerto marítimo sea lo más directa posible.

7. La distancia entre el buque, o el área de entrega de los equipajes, y la entrada de los circuitos deberá ser suficiente para permitir a los pasajeros que elijan un circuito e ingresen en él sin producir atascos.

En el circuito verde, los pasajeros no deberán cumplir ninguna formalidad aduanera, pero la Aduana podrá proceder en él a controles por prueba o sondeo. En el circuito rojo los pasajeros cumplirán todas las formalidades requeridas por la Aduana;

Puntualiza que un sistema que implique la utilización de un solo camino, pero que prevea que aquellos vehículos que llevan la viñeta roja o los que se han designado para ser objeto de un reconocimiento por pruebas o sondeos, habrán de dirigirse hacia una zona de estacionamiento determinada, puede ser considerado como un sistema que responde a las condiciones requeridas por el de doble circuito;

Puntualiza que el sistema de doble circuito no es necesariamente incompatible con la aplicación de otros controles, tales como el control de cambios y el control de certificados internacionales del seguro de vehículos especialmente, a menos que la reglamentación correspondiente exija la inspección o el reconocimiento completo de todos los pasajeros y de sus equipajes o vehículos;

Pide a los Estados miembros que aceptaren la presente Recomendación, que participen al Secretario general:

a) Su aceptación y fecha de la puesta en vigor de la Recomendación.

b) Los puertos marítimos en que rija el sistema de doble circuito y las modalidades de tráfico marítimo a las que dicho sistema se aplique en tales puertos.

El Secretario general transmitirá estas informaciones a las Administraciones aduaneras de los Estados miembros, así como al Secretario general de la Organización Intergubernamental Consultiva de Navegación Marítima (OMCI).

Con fecha 27 de enero de 1975 se notificó la aceptación por parte de España.

La presente Recomendación entró en vigor para España el día 27 de enero de 1975.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 28 de abril de 1975.—El Secretario general técnico, Enrique Thomas de Carranza.

14170

*RECOMENDACION de 8 de junio de 1971 del Consejo de Cooperación Aduanera sobre un procedimiento simplificado de control aduanero de los pasajeros que lleguen por vía aérea, basado en el sistema de doble circuito.*

El Consejo de Cooperación Aduanera,

Vista la Recomendación número B e formulada en el 7.º período de sesiones de la División de Facilitación de la Organización de Aviación Civil Internacional y adoptado por el Consejo de dicha Organización en diciembre de 1968, sobre creación en los aeropuertos internacionales de sistemas de doble circuito para un rápido despacho aduanero de los equipajes a su llegada;

Vista la Recomendación número 11 adoptada en el 2.º período intermedio de sesiones de la Comisión Europea de Aviación Civil en julio de 1969, sobre el sistema de doble circuito o sistema rojo/verde;

Deseando contribuir a los esfuerzos tendentes a mejorar la fluencia de pasajeros dentro de los aeropuertos internacionales;

Considerando que este fin puede alcanzarse mediante la adopción de un procedimiento simplificado de control aduanero de pasajeros y sus equipajes, basado en el sistema de doble circuito;

Considerando que dicho sistema puede ser instalado sin perjudicar la eficacia del control y que permite a las autoridades aduaneras hacer frente, en condiciones satisfactorias, al aumento del número de pasajeros sin que hayan de reforzar correlativamente su personal;

Considerando que la armonización de las características de este mismo sistema, en los diferentes países, es una condición esencial para su buen funcionamiento,

Recomienda que los Estados miembros establezcan, en sus principales aeropuertos internacionales, en estrecha colaboración con las autoridades aeroportuarias y con los demás servicios interesados, un sistema de doble circuito para control a la entrada de pasajeros y sus equipajes, según las directrices siguientes:

1. El sistema permitirá a los pasajeros elegir entre dos tipos de circuitos:

a) El uno (circuito verde) para aquellos pasajeros que no lleven mercancías o lleven sólo mercancías admisibles en franquicia de derechos e impuestos y que no sean objeto de prohibiciones o de restricciones a la importación, y

b) El otro (circuito rojo) para los viajeros que no estén en dicha situación.

2. Cada circuito estará clara y diferenciadamente señalizado, a fin de permitir a los pasajeros elegir fácilmente y con conocimiento de causa el circuito que debe utilizar; las principales características de esta señalización serán las siguientes:

a) Para el circuito mencionado en el párrafo 1, a), símbolo de color verde, en forma de un octógono regular y la inscripción: «Nada que declarar».

b) Para el circuito mencionado en el párrafo 1, b), símbolo de color rojo, de forma cuadrada, y la inscripción: «Mercancías a declarar».

Además, los circuitos deberían señalarse con una inscripción que contenga en sí la palabra «Aduana».

3. Las inscripciones a que se refiere el párrafo 2 estarán redactadas en francés y/o en inglés, así como en cualquier otra lengua que se estime útil en el aeropuerto considerado.

4. A los pasajeros se les deberá informar suficientemente para que se hallen en condiciones de elegir entre los dos circuitos. Es importante, a este respecto, que:

a) Los pasajeros sean informados sobre el funcionamiento del sistema y sobre las clases y cantidades de mercancías que pueden llevar en sus manos o consigo cuando utilicen el circuito verde. Estas indicaciones podrán darse bien por medio de anuncios o paneles dispuestos en los locales aeroportuarios, bien mediante prospectos puestos en manos del público en estos mismos locales o difundidos por agencias de turismo, Compañías aéreas y otros Organismos interesados.

b) El itinerario conducente hacia los circuitos sea objeto de una señalización ostensible.

5. Los circuitos estarán situados fuera del área de entrega de los equipajes, a fin de que los viajeros tengan en su poder todos sus equipajes en el momento de elegir el circuito que hayan de utilizar. Además, estos circuitos estarán preparados de tal forma que la fluencia de pasajeros desde el área de entrega de equipajes hasta la salida del aeropuerto sea lo más directa posible.

6. La distancia entre el área de entrega de equipajes y la entrada de los circuitos deberá ser suficiente para que permita a los pasajeros elegir un circuito y entrar en él sin originar aglomeramientos o atascos.

7. En el circuito verde los pasajeros no habrán de cumplir ninguna formalidad aduanera, pero la Aduana podrá proceder en él a controlar por sondeo. En el circuito rojo los viajeros cumplirán los trámites o formalidades requeridos por la Aduana;

Hace constar que el sistema de doble circuito no es necesariamente incompatible con la aplicación de otros controles, tal como el control de cambios, salvo si las reglamentaciones correspondientes exigieren un control completo de viajeros y sus equipajes;

Pide a los Estados miembros que aceptaren la presente Recomendación que participen al Secretario general:

a) Su aceptación y la fecha en que se ponga en aplicación la Recomendación.

b) El nombre de los aeropuertos donde se aplique el sistema de doble circuito.

El Secretario general transmitirá estas informaciones a las Administraciones aduaneras de los Estados miembros, así como al Secretario general de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) y al Director general de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA).

España comunicó su aceptación con fecha 10 de enero de 1972.

Las disposiciones de la presente Recomendación son aplicadas por España desde el 16 de diciembre de 1971 en el aeropuerto de Barcelona.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 7 de mayo de 1975.—El Secretario general técnico, Enrique Thomas de Carranza.

14171

*RECOMENDACION de 8 de junio de 1971 del Consejo de Cooperación Aduanera sobre intercambio espontáneo de información en lo relativo al tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas.*

El Consejo de Cooperación Aduanera,

Considerando que el uso abusivo de estupefacientes y de sustancias psicotrópicas constituye un peligro para la salud pública y causa perjuicios a los intereses económicos y sociales de los Estados miembros;

Considerando que, a escala internacional, el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas contribuye en gran medida y en muchos países a alimentar el mercado ilegal con estas sustancias;

Teniendo en cuenta el Convenio único sobre estupefacientes (Nueva York, 30 de marzo de 1961) y el Convenio sobre sustancias psicotrópicas (Viena, 21 de febrero de 1971), elaborados bajo los auspicios de la Organización de las Naciones Unidas;

Vista la Recomendación del Consejo de Cooperación Aduanera de 5 de diciembre de 1963 sobre asistencia mutua administrativa;

Vista la Resolución del Consejo de Cooperación Aduanera de 7 de junio de 1967 relativa a la prevención del tráfico ilícito de estupefacientes, excitantes y productos similares;

Considerando que la lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes y de sustancias psicotrópicas a escala internacional puede hacerse aún más eficaz mediante intercambios espontáneos de información entre Administraciones aduaneras,

Recomienda a los Estados miembros que sus Administraciones