

	PAGINA		PAGINA
18 de enero, y 1994/1972, de 13 de julio, con indicación de la resolución recaída.	16767	convocado por la de 15 de enero de 1974 para la concesión de beneficios en los Polos de Desarrollo Industrial.	16768
MINISTERIO DE PLANIFICACION DEL DESARROLLO		ADMINISTRACION LOCAL	
Orden de 24 de julio de 1975, complementaria de la de 2 de junio de 1975, que resolvió la primera fase del concurso convocado por Orden de 6 de diciembre de 1974 para la concesión de beneficios en el Gran Area de Expansión Industrial de Galicia.	16767	Resolución del Ayuntamiento de Lérida referente al concurso para proveer una plaza de Ingeniero municipal.	16758
Orden de 24 de julio de 1975, complementaria de la de 18 de septiembre de 1974, que resolvió el concurso		Resolución del Ayuntamiento de Linares referente al concurso para proveer la plaza de Suboficial Jefe y la de Sargento de la Policía Municipal.	16756

I. Disposiciones generales

JEFATURA DEL ESTADO

16753 INSTRUMENTO de Ratificación del Convenio Internacional sobre Transporte de Mercancías por Ferrocarril (CIM), hecho en Berna el 7 de febrero de 1970. (Continuación.)

ARTICULO 45

Comprobación de la pérdida parcial o de una avería sufrida por una mercancía

§ 1. Cuando el ferrocarril descubriese o presumiese una pérdida parcial o una avería, o cuando el derechohabiente alegara su existencia, estará obligado aquél a levantar sin demora, y a ser posible en presencia del referido derechohabiente, un acta en que se haga constar, según la naturaleza del daño, el estado de la mercancía, su peso y, en la medida de lo posible, la cuantía del daño, su causa y el momento en que se produjo.

Al derechohabiente se le entregará gratuitamente una copia del acta.

§ 2. Si el derechohabiente no aceptara las comprobaciones del acta, podrá pedir la comprobación judicial del estado y del peso de la mercancía, así como de las causas y del importe del daño; el procedimiento estará sujeto a las Leyes y Reglamentos del Estado en que tuviere lugar la comprobación judicial.

ARTICULO 46

Extinción de la acción contra el ferrocarril derivada del contrato de transporte

§ 1. La aceptación de la mercancía por el derechohabiente extinguirá toda acción contra el ferrocarril nacida del contrato de transporte por exceder del plazo de entrega, pérdida parcial o avería.

§ 2. Sin embargo, la acción no se extinguirá:

a) Si el derechohabiente probara que el daño fué causado por dolo o falta grave imputable al ferrocarril.

b) En el caso de reclamación por rebasarse el plazo de entrega, cuando susodicha reclamación se formulara contra uno de los ferrocarriles de que se hace mérito el artículo 43, § 3, dentro de un plazo no superior de sesenta días, sin contar el de la aceptación de la mercancía por el derechohabiente.

c) En el caso de reclamación por pérdida parcial o por avería:

1.º Si la pérdida o la avería se hubiera comprobado antes de la aceptación de la mercancía por el derechohabiente, de conformidad con el artículo 45.

2.º Si la comprobación que hubiera debido hacerse con arreglo al artículo 45 no se hubiera omitido sino por falta del ferrocarril.

d) En el caso de reclamación por daños no aparentes cuya existencia se comprobase después de la aceptación de la mercancía por el derechohabiente, con la doble condición:

1.º De que inmediatamente después de descubrirse el daño, y a lo sumo dentro de los siete días siguientes a la aceptación de la mercancía, se formule por el derechohabiente la petición de comprobación, de acuerdo con el artículo 45; cuando dicho plazo haya de finalizar en domingo o en día festivo legal, su expiración se prorrogará hasta el primer día laborable siguiente.

2.º De que el derechohabiente pruebe que el daño se ha producido en el intervalo entre la aceptación al transporte y la entrega.

§ 3. Cuando se hubiera reexpedido la mercancía en las condiciones previstas en el artículo 29, § 1, las acciones de indemnización por pérdida parcial o averías nacidas de uno de los contratos de transporte anteriores, se extinguirán como si se tratase de un contrato único.

ARTICULO 47

Prescripción de la acción

§ 1. La acción nacida del contrato de transporte prescribirá al año. Sin embargo, prescribirá a los dos años si se trata:

a) De una acción en pago de un reembolso cobrado por el ferrocarril al destinatario.

b) De una acción en pago del saldo de una venta efectuada por el ferrocarril.

c) De una acción fundada en un daño causado por dolo.

d) De una acción fundada en un caso de fraude.

e) En el caso previsto en el artículo 29, § 1, de la acción fundada en uno de los contratos de transporte anteriores a la reexpedición.

§ 2. El plazo de prescripción correrá:

a) Para las acciones de indemnización por pérdida parcial, avería o rebasamiento del plazo de entrega desde el día en que hubiera tenido lugar la entrega.

b) Para las acciones de indemnización por pérdida total a partir del trigésimo día siguiente al de la expiración del plazo de entrega.

c) Para las acciones de pago o restitución del precio de transporte, de los gastos accesorios, de otros gastos o de las sobretasas, o para las acciones de rectificación en el caso de aplicación irregular de la tarifa o de error de cálculo.

1.º Si medió pago: desde el día del pago.

2.º Si no medió pago: desde el día de la aceptación de la mercancía al transporte, si el pago incumbe al remitente, o desde el día en que el destinatario hubiera retirado la carta de porte, si el pago es de la incumbencia de éste.

3.º Si se tratara de sumas franqueadas por medio de un boletín de franqueo: desde el día en que el ferrocarril entregara al remitente la cuenta de gastos prevista en el artículo 17, § 7. A falta de tal entrega, el plazo para los créditos del ferrocarril se contará desde el trigésimo día siguiente al de expiración del plazo de entrega.

d) Para las acciones del ferrocarril en pago de una cantidad abonada por el destinatario en lugar y vez del remitente, o viceversa, y que el ferrocarril estuviera obligado a restituir al derechohabiente: desde el día en que se formulara la petición de restitución.

e) Para las acciones relativas a los reembolsos previstos en el artículo 19: a partir del trigésimo día que siga a la expiración del plazo de entrega.

f) Para las acciones en pago de un suplemento de derechos reclamado por la Aduana o por otras Autoridades administrativas: desde el día de la reclamación por la Aduana o por dichas Autoridades.

h) En todos los demás casos: desde el día en que pueda ejercitarse el derecho.

El día señalado como punto de partida para la prescripción nunca estará comprendido en el plazo.

§ 3. En caso de reclamación administrativa dirigida al ferrocarril de acuerdo con el artículo 41, se suspenderá la prescripción hasta el día en que el ferrocarril rechace la reclamación por escrito y restituya los documentos a ella unidos. En el caso de aceptación parcial de la reclamación, sólo reanudará su curso la prescripción para aquella parte de la reclamación que siga en litigio. La prueba de la recepción de la reclamación o de la respuesta y la de la restitución de los documentos correrán a cargo de la parte que invoque este hecho.

Las reclamaciones ulteriores que tuvieran el mismo objeto no suspenderán la prescripción.

§ 4. La acción prescrita no se podrá volver a ejercitar, ni siquiera en forma de demanda reconvenzional o de excepción.

§ 5. Sin perjuicio de las disposiciones que anteceden, la suspensión y la interrupción de la prescripción se regularán por las Leyes y Reglamentos del Estado en que se incoe la acción.

CAPITULO III

Liquidación de cuentas. Recursos de los ferrocarriles entre sí

ARTICULO 48

Liquidación de cuentas entre ferrocarriles.

§ 1. Todo ferrocarril que haya cobrado, a la salida o a la llegada, los gastos u otros créditos resultantes del contrato de transporte, estará obligado a pagar a los ferrocarriles interesados la parte que les corresponda en tales gastos y créditos.

Las modalidades de pago se fijarán en los acuerdos concertados entre los ferrocarriles.

§ 2. A reserva de sus derechos contra el remitente, el ferrocarril de salida será responsable del precio de transporte y de los demás gastos que no hubiera cobrado, aun cuando el remitente los hubiera tomado a su cargo en virtud de la carta de porte.

§ 3. Si el ferrocarril de destino entregara la mercancía sin haber recaudado los gastos u otros créditos resultantes del contrato de transporte, será responsable ante los ferrocarriles que le precedieron y los demás interesados.

§ 4. En el caso de falta de pago por uno de los ferrocarriles, comprobada por la Oficina Central de transportes internacionales por ferrocarril, a instancia de uno de los ferrocarriles acreedores, soportarán las consecuencias todos los demás ferrocarriles que hubieran participado en el transporte, proporcionalmente a su parte en el precio de transporte.

Queda reservado el derecho de recurrir contra el ferrocarril cuya falta de pago se hubiese comprobado.

ARTICULO 49

Recurso en caso de indemnización por pérdida o por avería

§ 1. El ferrocarril que hubiera pagado una indemnización por pérdida total o parcial o por avería, en virtud de las disposiciones del presente Convenio, tendrá derecho a ejercitar recurso contra los ferrocarriles que hubieran participado en el transporte, de acuerdo con las disposiciones siguientes:

a) Será único responsable el ferrocarril causante del daño.

b) Si son varios los ferrocarriles causantes del daño, cada uno de ellos responderá del daño causado por él. Si la distinción fuese imposible en el caso de que se trata, se repartirá entre ellos la carga de la indemnización de acuerdo con los principios enunciados en la letra c).

c) Si no pudiera probarse que el daño ha sido causado por uno o por varios ferrocarriles, se repartirá la carga de la indem-

nización correspondiente entre todos los ferrocarriles que intervinieron en el transporte, exceptuando aquellos que demostraran que el daño no se produjo en sus líneas. El reparto se hará proporcionalmente al número de kilómetros de distancia de aplicación de las tarifas.

§ 2. En el caso de insolvencia de uno de los ferrocarriles, la parte que le corresponda y que no haya pagado, se repartirá entre todos los demás ferrocarriles que hubieran participado en el transporte, proporcionalmente al número de kilómetros de distancia de aplicación de las tarifas.

ARTICULO 50

Recurso en caso de indemnización por rebasamiento del plazo de entrega.

§ 1. Las reglas enunciadas en el artículo 49 se aplicarán en el caso de indemnización pagada por rebasamiento del plazo de entrega. Si dicho rebasamiento lo hubiesen ocasionado ciertas irregularidades comprobadas en varios ferrocarriles, la carga de la indemnización se repartirá entre estos ferrocarriles proporcionalmente a la duración del retraso en sus redes respectivas.

§ 2. Los plazos de entrega determinados en el artículo 11 se dividirán entre los diversos ferrocarriles que intervengan en el transporte, del modo siguiente:

a) Entre dos ferrocarriles vecinos:

1.º Se dividirá por mitad el plazo de expedición.

2.º El plazo de transporte se dividirá proporcionalmente al número de kilómetros de distancia de aplicación de las tarifas en cada uno de los dos ferrocarriles:

b) Entre tres o más ferrocarriles:

1.º El plazo de expedición se dividirá por mitad entre el ferrocarril de salida y el de destino.

2.º Un tercio del plazo de transporte se dividirá por partes iguales entre todos los ferrocarriles participantes.

3.º Los otros dos tercios del plazo de transporte se dividirán proporcionalmente al número de kilómetros de distancia de aplicación de las tarifas en cada uno de dichos ferrocarriles.

§ 3. Los plazos suplementarios a los que tenga derecho un ferrocarril se atribuirán a éste.

§ 4. El tiempo transcurrido entre la entrega de la mercancía al ferrocarril y el principio del plazo de expedición se atribuirá exclusivamente al ferrocarril de procedencia.

§ 5. La división de que se hace mérito anteriormente sólo se tomará en consideración en el caso de que no se hubiera observado el plazo de entrega total.

ARTICULO 51

Procedimiento de recurso

§ 1. El ferrocarril contra el cual se ejercitara uno de los recursos previstos en los artículos 49 y 50 nunca estará facultado para impugnar lo bien fundado del pago efectuado por la Administración recurrente cuando la indemnización hubiera sido fijada por la autoridad judicial después de habersele citado y dado la facilidad de intervenir en el proceso. El Juez que conociere de la acción principal fijará, según las circunstancias de hecho, los plazos concedidos para la citación y para la intervención.

§ 2. El ferrocarril que desee ejercitar su recurso deberá formular su demanda en una sola y única instancia contra todos los ferrocarriles interesados con los cuales no hubiera transigido, so pena de perder su recurso sobre aquéllos que no hubiera emplazado.

§ 3. El Juez deberá resolver en una misma sentencia todos los recursos sometidos a su decisión.

§ 4. Los ferrocarriles demandados no podrán ejercitar ningún recurso ulterior.

§ 5. No se permitirá deducir acciones de garantía en la instancia relativa a la demanda principal de indemnización.

ARTICULO 52

Competencia para los recursos

§ 1. El Juez de la sede del ferrocarril contra el que se interponga el recurso será el único competente para todas las acciones del recurso.

§ 2. Cuando la acción deba ejercitarse contra varios ferrocarriles, tendrá derecho el ferrocarril demandante a elegir entre los Jueces competentes, en virtud del § 1, aquél ante el cual haya de presentar la demanda.

ARTICULO 53

Acuerdos relativos a los recursos

Los ferrocarriles podrán derogar mediante acuerdos las reglas de recursos recíprocos establecidos en el capítulo III.

TITULO IV

Disposiciones diversas

ARTICULO 54

Aplicación del derecho nacional

A falta de disposiciones en el presente Convenio, en las disposiciones especiales de acuerdo con el artículo 60, § 4, en las disposiciones complementarias conforme al artículo 60, § 5, y en las tarifas internacionales, se aplicarán las disposiciones de las Leyes y Reglamentos nacionales concernientes al transporte en cada Estado.

ARTICULO 55

Reglas generales de procedimiento

Para todos los litigios a que den lugar los transportes sometidos al presente Convenio, el procedimiento que haya de seguirse será el del Juez competente, salvo lo que en contrario disponga el Convenio.

ARTICULO 56

Ejecución de las sentencias. Embargos y cauciones

§ 1. Cuando las sentencias pronunciadas, en virtud de las disposiciones del presente Convenio y en juicio contradictorio o en rebeldía, por el Juez competente lleguen a ser ejecutorias según las Leyes aplicadas por dicho Juez, devendrán ejecutorias en cada uno de los demás Estados contratantes tan luego como se cumplan las formalidades prescritas en el Estado interesado. No se admitirá la revisión del asunto en cuanto al fondo.

Dicha disposición no se aplicará a las sentencias sólo provisionalmente ejecutorias, ni tampoco a las condenas en daños y perjuicios que se pronunciaran además de las costas contra el demandante a causa de la desestimación.

§ 2. Los créditos originados a favor de un ferrocarril por un transporte internacional en un ferrocarril que no dependa del mismo Estado que el primero, sólo podrán embargarse en virtud de sentencia dictada por la autoridad judicial del Estado de que dependa el ferrocarril titular de los créditos embargados.

§ 3. El material móvil del ferrocarril, así como los objetos de toda índole utilizados para el transporte y pertenecientes al ferrocarril, tales como instrumentos de carga, contenedores, toldos, etc., no podrán ser objeto de embargo en territorio que no sea el del Estado de que dependa el ferrocarril propietario, sino en virtud de sentencia dictada por la autoridad judicial de este último Estado.

Los vagones de particulares, así como los objetos de toda índole utilizados para el transporte, contenidos en este material y pertenecientes al propietario del vagón, no podrán ser objeto de embargo en territorio que no sea el del Estado del domicilio del propietario, sino en virtud de sentencia dictada por la autoridad judicial de este último Estado.

§ 4. La caución que haya de prestarse para asegurar el pago de las costas no podrá exigirse con ocasión de acciones judiciales fundadas en el contrato de transporte internacional.

ARTICULO 57

Unidad monetaria. Tipo de conversión o de aceptación de monedas extranjeras

§ 1. Las cantidades indicadas en francos en el presente Convenio o en sus anejos se considerarán referidas al franco oro de un peso de 10/31 de gramo, con ley de 0,900.

§ 2. El ferrocarril estará obligado a publicar los tipos a los cuales efectuará la conversión de los precios de transporte, de los demás gastos y de los reembolsos expresados en unidades monetarias extranjeras que se paguen en moneda del país (tipo de conversión).

§ 3. Asimismo, el ferrocarril que aceptare en pago monedas extranjeras estará obligado a publicar los tipos a los cuales las acepta (tipo de aceptación).

ARTICULO 58

Oficina Central de transportes internacionales por ferrocarril

§ 1. Para facilitar y asegurar la ejecución del presente Convenio, se instituye una Oficina Central de transporte internacionales por ferrocarril, que se encargará:

a) De recibir las comunicaciones de cada uno de los Estados contratantes y de cada uno de los ferrocarriles interesados, y de notificarlas a los demás Estados y ferrocarriles.

b) De recoger, coordinar y publicar las informaciones de todo género que interesen al servicio de transportes internacionales.

c) De facilitar entre los diversos ferrocarriles las relaciones financieras que se precisen para el servicio de transportes internacionales y el reintegro de los créditos pendientes de cobro, y de procurar, desde este punto de vista, la seguridad de las relaciones de los ferrocarriles entre sí.

d) De intentar la conciliación, a petición de uno de los Estados contratantes o de una de las Empresas de transporte cuyas líneas estén inscritas en la lista de las líneas previstas en el artículo 59, ya sea prestando sus buenos oficios o su mediación, ya de cualquiera otra manera, con objeto de arreglar las diferencias entre dichos Estados o Empresas sobre la interpretación o aplicación del Convenio.

e) De emitir, a petición de las partes interesadas —Estados, Empresas de transporte o usuarios—, un dictamen sobre las diferencias dimanantes de la interpretación o aplicación del Convenio.

f) De colaborar al arreglo de los litigios que tengan por objeto la interpretación o la aplicación del Convenio por vía de arbitraje.

g) De instruir las peticiones de modificación del presente Convenio y de proponer la reunión de las Conferencias a que se refiere el artículo 69, cuando así proceda.

§ 2. Un Reglamento especial, constituido por el Anejo II del presente Convenio, determinará la composición y organización de dicha Oficina, así como sus medios de acción. Determinará, además, las condiciones de funcionamiento y de vigilancia.

ARTICULO 59

Lista de las líneas sujetas al Convenio

§ 1. La Oficina Central prevista en el artículo 58 estará encargada de establecer, de tener al día y de publicar la lista de las líneas sujetas al presente Convenio. A tal efecto, recibirá las notificaciones de los Estados contratantes relativas a la inscripción o a la exclusión de las líneas de un ferrocarril o de una de las Empresas mencionadas en el artículo 2.º

§ 2. El ingreso de una línea nueva en el servicio de transportes internacionales sólo tendrá lugar transcurrido un mes desde la fecha de la carta en que la Oficina Central notifique a los demás Estados la inscripción de dicha línea.

§ 3. La exclusión de una línea se llevará a cabo por la Oficina Central tan luego como el Estado contratante, a petición del cual se hubiese consignado en la lista la susodicha línea, haya notificado que debe ser excluida.

§ 4. El mero recibo del aviso procedente de la Oficina Central dará derecho inmediatamente a cada ferrocarril a suspender con la línea suprimida toda relación de transporte internacional, salvo en lo que se refiere a los transportes en curso, que deberán llevarse a término.

ARTICULO 60

Disposiciones especiales para ciertos transportes. Disposiciones complementarias

§ 1. Para el transporte de los vagones de particulares se prevén disposiciones especiales en el anejo IV.

§ 2. Para el transporte de contenedores, se prevén disposiciones especiales en el anejo V.

§ 3. Para el transporte de paquetes exprés podrán concertar los ferrocarriles, por medio de cláusulas apropiadas en sus tarifas, ciertas disposiciones especiales de conformidad con el anejo VI.

§ 4. Para los transportes enumerados a continuación:

- Transportes con documento de transporte negociable,
- Transportes que hayan de entregarse sólo a cambio del duplicado de la carta de porte,
- Transportes de periódicos.

d) Transporte de mercancías destinadas a las Ferias o Exposiciones.

e) Transporte de instrumentos de carga y de medios de protección contra el calor y el frío para las mercancías transportadas.

f) Transportes efectuados al amparo de cartas de porte que no sirvan de documento de tasación y de facturación, dos o más Estados contratantes, mediante acuerdos especiales, o los ferrocarriles mediante cláusulas adecuadas de sus tarifas, podrán convenir determinadas condiciones adaptadas a dichos transportes y que modifiquen el presente Convenio.

§ 5. Las disposiciones complementarias que para la ejecución del Convenio publiquen ciertos Estados contratantes o ciertos ferrocarriles participantes se comunicarán con ellos a la Oficina Central.

Dichas disposiciones complementarias podrán entrar en vigor, en los ferrocarriles que se hubiesen adherido a las mismas en la forma prevista por las Leyes y Reglamentos de cada Estado, sin que por ello quepa derogar lo dispuesto en el presente Convenio.

Su entrada en vigor se notificará a la Oficina Central.

ARTICULO 61

Arreglo de las desavenencias por vías de arbitraje

§ 1. Siempre que no puedan ser dirimidos por las partes mismas los litigios que tengan por objeto, de una parte, la interpretación o aplicación del Convenio, valedero como Ley nacional o a título de derecho convencional y de las disposiciones complementarias dictadas por ciertos Estados contratantes, y de otra parte, de los acuerdos especiales previstos en el artículo 60, § 4, cabrá someterlos, a instancia de las partes, a Tribunales arbitrales cuya composición y procedimiento constituyan el objeto del anejo VII del presente Convenio.

§ 2. Sin embargo, en caso de litigio entre Estados, las disposiciones del anejo VII no obligarán a las partes, que podrán determinar libremente la composición del Tribunal de arbitraje y el procedimiento arbitral.

§ 3. A instancia de las partes, la jurisdicción arbitral podrá conocer:

a) Sin perjuicio del arreglo de la desavenencia en virtud de otras disposiciones legales:

1.º De los litigios entre Estados contratantes.

2.º De los litigios entre Estados contratantes, de una parte, y Estados no contratantes, de otra.

3.º De los litigios entre Estados no contratantes, siempre que, en los dos últimos casos, el Convenio fuere aplicable como Ley nacional o a título de derecho convencional.

b) De los litigios entre Empresas de transporte.

c) De los litigios entre Empresas de transporte y usuarios.

d) De los litigios entre usuarios.

§ 4. La incoación del procedimiento arbitral surtirá, en cuanto a la suspensión y a la interrupción de la prescripción del crédito litigioso, el mismo efecto que el entablamiento de la acción ante el Tribunal ordinario.

§ 5. Las sentencias dictadas por los Tribunales arbitrales en orden a las Empresas de transporte o de los usuarios serán ejecutorias en cada uno de los Estados contratantes no bien se hayan cumplido las formalidades prescritas en el Estado en el cual la ejecución deba tener lugar.

TITULO V

Disposiciones excepcionales

ARTICULO 62

Derogaciones temporales

§ 1. Si la situación económica y financiera de un Estado pudiera ocasionar graves dificultades para la aplicación de lo dispuesto en el título III, capítulo III, del Convenio, cada Estado podrá, ya mediante disposiciones insertas en las tarifas, ya por actos de poder público, tales como autorizaciones generales o particulares dadas a las Administraciones de ferrocarriles, derogar lo dispuesto en los artículos 17, 19 y 21 del Convenio decidiendo para ciertos tráficos:

a) Que las expediciones procedentes de dicho Estado sean franqueadas:

1.º Ora hasta sus fronteras.

2.º Ora, cuando menos, hasta sus fronteras.

b) Que las expediciones con destino a dicho Estado sean franqueadas a la salida:

1.º Ya cuando menos, hasta sus fronteras, siempre que el Estado de procedencia no tenga que recurrir a la restricción prevista en el apartado a), 1.º

2.º Ya, cuando más, hasta sus fronteras.

c) Que las expediciones procedentes del susodicho Estado o con destino al mismo no puedan ser gravadas con reembolso alguno y que no se admitan los desembolsos, o bien que los reembolsos y desembolsos no se admitan sino dentro de ciertos límites.

d) Que no se permita al remitente modificar el contrato de transporte en lo que se refiere al país de destino, al franqueo y al reembolso.

§ 2. En las mismas condiciones, los Estados podrán, mediante autorizaciones generales o particulares concedidas a las Administraciones de ferrocarriles, derogar lo dispuesto en los artículos 17, 19, 21 y 22 del Convenio, decidiendo en sus relaciones recíprocas:

a) Que las reglas para el pago de los gastos se fijen por modo especial, previo concierto entre los ferrocarriles interesados en dichas reglas.

Estas reglas no podrán contener otras modalidades que las previstas en el artículo 17.

b) Que no sean admitidas ciertas peticiones de modificaciones del contrato de transporte.

§ 3. Se comunicarán a la Oficina Central las medidas que se adopten de conformidad con los párrafos 1 y 2.

Las medidas enumeradas en el § 1 entrarán en vigor, lo más pronto, a la expiración de un plazo de ocho días, a contar desde la fecha de la carta en la cual la Oficina Central hubiere notificado la medida a los demás Estados.

Las medidas enumeradas en el § 2 entrarán en vigor, lo más pronto a la expiración de un plazo de dos días, a contar desde la fecha de su publicación en los Estados interesados.

§ 4. Las remesas que se hallen en ruta no quedarán afectadas por las expresadas medidas.

ARTICULO 63

Responsabilidad en el tráfico ferrocarril-mar

§ 1. En los transportes por ferrocarril y mar que se efectuaran en las líneas expresadas en artículo 2, § 1, cada Estado podrá, pidiendo que se consigne en la lista de las líneas sujetas al Convenio la mención pertinente, añadir a las causas de exoneración previstas en el artículo 27 la totalidad de las enunciadas a continuación.

El transportista podrá invocar dichas causas únicamente si probara que la pérdida, avería o el rebase del plazo de entrega se produjeron durante el recorrido marítimo, desde la carga de la mercancía a bordo del buque hasta su descarga de éste.

Tales causas de exoneración son las siguientes:

a) Actos, negligencia o falta de Capitán, Marinero, Piloto o de las personas empleadas por el porteador en la navegación o en la administración del buque.

b) Innavegabilidad del buque, siempre que el porteador probara que dicha innavegabilidad no es imputable a una falta de diligencia razonable por su parte para poner el buque en estado de navegabilidad o para armarlo, equiparlo y abastecerlo convenientemente, o para acondicionar y poner en buen estado todas las partes del buque en que se carguen las mercancías, de suerte que éstas se hallen aptas para el transporte y preservación de la mercancía.

c) Incendio, siempre que el porteador probare que no fué causado por acto o por falta suya, ni por acto o falta del Capitán, Marinero, Piloto o de sus encargados.

d) Peligros, riesgos o accidentes del mar o de otras aguas navegables.

e) Salvamento o tentativa de salvamento de vidas o de bienes en el mar.

f) Carga de la mercancía en el puente del buque, siempre que hubiera sido cargado en el puente con el consentimiento prestado en la carta de porte y no estuviera sobre vagón.

Las causas de exoneración precedentes no suprimirán ni disminuirán en nada las obligaciones generales del porteador, y especialmente su obligación de ejercer una diligencia razonable para poner el buque en estado de navegabilidad o para armarlo, equiparlo o abastecerlo convenientemente, o para acondicionar y poner en buen estado todas las partes del buque en las cuales se

cargue la mercancía, de manera que resulten aptas para la recepción, transporte y preservación de la mercancía.

Aun cuando el porteador alegare las causas de exoneración procedentes, seguirá siendo responsable si el derechohabiente probara que el retroceso en plazo de entrega, la pérdida o la avería fueron ocasionados por una falta del porteador, del Capitán, Marinero, Piloto o de sus encargados, distinta de las previstas en la letra a).

§ 2. Cuando un mismo recorrido marítimo esté servido por diversas Empresas inscritas en la lista mencionada en el artículo 1, deberá ser el mismo para todas estas Empresas el régimen de responsabilidad aplicable a dicho recorrido.

Además, cuando dichas Empresas hayan sido inscritas en la lista a petición de varios Estados, deberá ser objeto de acuerdo previo entre estos Estados la adopción de semejante régimen.

§ 3. Las medidas tomadas de conformidad con el presente artículo se comunicarán a la Oficina Central. Entrarán en vigor, lo más pronto, a la expiración de un plazo de treinta días, a contar de la fecha de la carta en que la Oficina Central hubiera notificado estas medidas a los demás Estados.

Las remesas que se hallen en ruta no quedarán afectadas por las expresadas medidas.

ARTICULO 64

Responsabilidad en caso de accidentes nucleares

El ferrocarril quedará exento de la responsabilidad que le incumba con arreglo al presente Convenio cuando el daño hubiere sido causado por un accidente nuclear y cuando en virtud de las disposiciones especiales vigentes en un Estado contratante, que regulen la responsabilidad en la esfera de la energía nuclear, el explotador de una instalación nuclear o cualquiera otra persona que le sustituya fueran responsables de tal daño.

TITULO VI

Disposiciones finales

ARTICULO 65

Firma

El presente Convenio, cuyos anejos constituyen parte integrante del mismo, estará abierto hasta el 30 de abril de 1970, a la firma de los Estados precedentemente contratantes y a la de aquellos a los que se hubiere invitado a hacerse representar en la Conferencia ordinaria de revisión.

ARTICULO 66

Ratificaciones. Entrada en vigor

El presente Convenio se ratificará y los instrumentos de ratificación se depositarán, lo más pronto posible, en poder del Gobierno suizo.

Cuando el Convenio hubiere sido ratificado por quince Estados o, a más tardar, un año después de la firma, el Gobierno suizo se pondrá en relación con los Gobiernos interesados a fin de examinar con ellos la posibilidad de poner en vigor el Convenio.

ARTICULO 67

Adhesión al Convenio

§ 1. Todo Estado no signatario que desee adherirse al presente Convenio dirigirá su solicitud al Gobierno suizo, el cual la comunicará a todos los Estados contratantes con una nota de la Oficina Central sobre la situación de los ferrocarriles del Estado solicitante desde el punto de vista de los transportes internacionales.

§ 2. Si en el plazo de seis meses, a contar desde la fecha de dicho aviso, dos Estados, cuando menos, no hubieran comunicado su oposición al Gobierno suizo, se admitirá la solicitud «ipso jure», y el Gobierno suizo lo comunicará así al Estado solicitante y a todos los Estados contratantes.

En caso contrario, el Gobierno suizo notificará a todos los Estados contratantes, así como al Estado solicitante, que el examen de la solicitud queda aplazado.

§ 3. Toda admisión surtirá sus efectos un mes después de la fecha del aviso enviado por el Gobierno suizo, y en el caso de que el Convenio no estuviese todavía en vigor a la expiración de dicho plazo, en la fecha de entrada en vigor del mismo.

ARTICULO 68

Duración del compromiso de los Estados contratantes

§ 1. La duración del presente Convenio será ilimitada. Sin embargo, todo Estado contratante podrá desligarse de él en las condiciones siguientes:

El Convenio será válido para todo Estado contratante hasta el 31 de diciembre del quinto año siguiente a su entrada en vigor. Todo Estado que quiera desligarse a la terminación de este período deberá notificar su intención con un año de antelación, por lo menos, al Gobierno suizo, quien lo comunicará a todos los Estados contratantes.

En defecto de notificación en el plazo indicado, el compromiso quedará prorrogado con pleno derecho por un período de tres años, y así sucesivamente, de tres en tres años, salvo denuncia, por lo menos, un año antes del 31 de diciembre del último año de uno de los trienios.

§ 2. Los Estados admitidos a participar en el Convenio en el transcurso del período quinquenal o de uno de los trienales quedarán obligados hasta la terminación de dicho período, y después hasta la terminación de cada uno de los períodos siguientes, mientras no hubieran denunciado su compromiso un año antes, por lo menos, de la expiración de uno de dichos períodos.

ARTICULO 69

Revisión del Convenio

§ 1. Los delegados de los Estados contratantes se reunirán para la revisión del Convenio, previa convocación por parte del Gobierno suizo, a más tardar, cinco años después de la entrada en vigor del presente Convenio.

Se convocará una Conferencia antes de dicha fecha, si así lo solicitara, por lo menos, la tercera parte de los Estados contratantes.

Previo acuerdo con la mayoría de los Estados contratantes, el Gobierno suizo invitará también a Estados no contratantes.

De concierto con la mayoría de los Estados contratantes, la Oficina Central invitará para asistir a la Conferencia a representantes:

- De Organismos internacionales gubernamentales competentes en materia de transportes.
- De Organismos internacionales no gubernamentales que se ocupan de transportes.

La participación en los debates de Delegaciones de los Estados no contratantes, así como de los Organismos internacionales mencionados en el cuarto apartado, se regulará, para cada Conferencia, por el Reglamento de las deliberaciones.

De consuno con la mayoría de los Gobiernos de los Estados contratantes, y con anterioridad a las Conferencias de revisión ordinarias y extraordinarias, podrá la Oficina Central convocar Comisiones para el examen preliminar de la propuesta de revisión. Serán aplicables a dichas Comisiones por analogía, las disposiciones del anejo III; en lo que concierne al artículo 6 del citado anejo, será la disposición relativa a la Comisión de revisión la aplicable a las Comisiones preliminares.

§ 2. La puesta en vigor del nuevo Convenio resultante de una Conferencia de revisión implicará la derogación del Convenio anterior y de sus anejos, incluso por lo que respecta a los Estados contratantes que no ratificaran el nuevo Convenio.

§ 3. En el intervalo de las Conferencias de revisión, los artículos 3, 4, 5, § 5; los artículos 6, 7 (salvo el § 1), 8 (salvo el § 1), 10 (salvo el § 6, apartado segundo), 11, 12 (salvo el § 4), 13, 14 (salvo el § 2, apartado segundo), 15 (salvo el § 1, apartado primero), 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 30, 35, 36, 41, 49, 50, 53, 60 (salvo el § 5) y los anejos VI y VII, podrán ser modificados por una Comisión de revisión. La organización y el funcionamiento de dicha Comisión serán objeto del anejo III del presente Convenio.

Se notificará inmediatamente a los Gobiernos de los Estados contratantes, por conducto de la Oficina Central, las decisiones de la Comisión de revisión. Estas se reputarán aceptadas si dentro del plazo de cuatro meses, contados desde el día de la notificación, cinco Gobiernos, por lo menos, no hubiesen formulado objeciones. Entrarán en vigor el primer día del octavo mes subsiguiente al mes en el transcurso del cual la Oficina Central las haya puesto en conocimiento de los Gobiernos de los Estados contratantes. La Oficina Central señalará dicho día al notificar la aceptación de las decisiones.

§ 4. Para notificar:

- a) El Reglamento internacional relativo al transporte ferroviario de mercancías peligrosas (anejo I).
 b) El Reglamento internacional concerniente al transporte de vagones de particulares (anejo IV), y
 c) El Reglamento internacional referente al transporte de contenedores (anejo V),

se crean Comisiones de expertos, cuya organización y funcionamiento son objeto de un Estatuto que constituye el anejo III del presente Convenio.

Se notificarán inmediatamente a los Gobiernos de los Estados contratantes, por conducto de la Oficina Central, las decisiones de las Comisiones de expertos. Tales decisiones se reputarán aceptadas si dentro del plazo de cuatro meses, contados desde el día de la notificación, cinco Gobiernos, por lo menos, no hubieran formulado objeciones. Dichas decisiones entrarán en vigor el primer día del octavo mes subsiguiente al mes en el transcurso del cual la Oficina Central haya puesto la aceptación en conocimiento de los Gobiernos de los Estados contratantes. La Oficina Central indicará dicho día al notificar la aceptación de las decisiones.

ARTICULO 70

Textos del Convenio. Traducciones oficiales

El presente Convenio se ha concluido y firmado en lengua francesa, según el uso diplomático establecido:

Al texto francés se ha añadido un texto en lengua alemana, un texto en lengua inglesa, un texto en lengua italiana y un texto en lengua árabe, que tienen el valor de traducciones oficiales.

En caso de divergencia, el texto francés hará fe.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios siguientes, provistos de sus plenos poderes que se encuentran en buena y debida forma, han firmado el presente Convenio.

Hecho en Berna, el 7 de febrero de 1970, en un solo ejemplar, que quedará depositado en los Archivos de la Confederación suiza y del cual se enviará una copia auténtica a cada una de las Partes.

ANEJO I

REGLAMENTO INTERNACIONAL CONCERNIENTE AL
 TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR
 FERROCARRIL

(R I D)

Texto resultado de las deliberaciones de la XVII Sesión de la Comisión de Expertos

PUESTA EN VIGOR EN 1 DE ABRIL DE 1967

Esta edición anula y reemplaza la del 1 de junio de 1962

SUMARIO

PARTE I. PRESCRIPCIONES GENERALES

Prescripciones generales.

PARTE II. PRESCRIPCIONES PARTICULARES PARA LAS DIVERSAS CLASES

- Clase I. a) Materias y objetos explosivos.
 Clase I. b) Objetos cargados con materias explosivas.
 Clase I. c) Inflamadores, piezas de artificio y mercancías similares.
 Clase I. d) Gases comprimidos, licuados o disueltos a presión.
 Clase I. e) Materias que, en contacto con el agua, desprenden gases inflamadores.
 Clase II. Materias sujetas a inflamación espontánea.
 Clase III. a) Materias líquidas inflamables.
 Clase III. b) Materias sólidas inflamables.
 Clase III. c) Materias carburantes.
 Clase IV. a) Materias tóxicas.
 Clase IV. b) Materias radiactivas.
 Clase V. Materias corrosivas.
 Clase VI. Materias repugnantes o susceptibles de producir una infección.
 Clase VII. Peróxidos orgánicos.

PARTE III. APENDICES

Apéndice I. A) Condiciones de estabilidad y de seguridad relativas a las materias explosivas, sólidas inflamables y peróxidos orgánicos.

B) Reglas relativas a las pruebas.

Apéndice II. A) Directrices relativas a la naturaleza de los recipientes de aleaciones de aluminio para ciertos gases de la clase I, d).

B) Prescripciones y directrices concernientes a los materiales y la construcción de los recipientes de los vagones-cisterna destinados al transporte de los gases licuados fuertemente refrigerados de la clase I, d).

C) Prescripciones relativas a las pruebas en cajas y cartuchos de gas a presión de los apartados 16 y 17 de la clase I, d).

Apéndice III. Pruebas relativas a las materias líquidas inflamables de las clases III, a), y IV, a).

Apéndice IV. Condiciones de utilización de los vagones provistos de instalación eléctrica.

Apéndice V. Prescripciones relativas a las pruebas en los recipientes de acero destinados al transporte de materias líquidas inflamables de la clase III, a).

Apéndice VI. Cuadros, método para la aplicación de los criterios de la clase de seguridad nuclear I, y métodos de prueba para embalajes destinados a las materias de la clase IV, b).

Apéndice VII (reservado).

Apéndice VIII (reservado).

Apéndice IX. 1. Prescripciones relativas a las etiquetas de peligro.

2. Explicación de las figuras.

Etiquetas de peligro.

Observación de la Oficina Central concerniente al dominio de aplicación.

I PARTE

Prescripciones generales

1.

(1) El anexo I constituye el reglamento de ejecución del artículo 3, letra d), y del artículo 4, § 1, letra a), del Convenio internacional que entiendo en el transporte de mercancías por ferrocarril (CIM). Se designa como RID que es la abreviatura de «Reglamento internacional que concierne al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril».

(2) Las materias y objetos del RID se clasifican en las clases siguientes:

- Clase I. a) Materias y objetos explosivos.
 Clase I. b) Objetos cargados de materias explosivas.
 Clase I. c) Inflamadores, piezas de artificio y mercancías similares.
 Clase I. d) Gases comprimidos, licuados o disueltos a presión.
 Clase I. e) Materias que al contacto con el agua producen gases inflamables.
 Clase II. Materias sujetas a inflamación espontánea.
 Clase III. a) Materias líquidas inflamables.
 Clase III. b) Materias sólidas inflamables.
 Clase III. c) Materias carburantes.
 Clase IV. a) Materias tóxicas.
 Clase IV. b) Materias radiactivas.
 Clase V. Materias corrosivas.
 Clase VI. Materias repugnantes o susceptibles de producir infección.
 Clase VII. Peróxidos orgánicos.

(3) Las materias y objetos indicados en los títulos de las clases I a), I b), I c), I d), I e), II, IV b), VI y VII (clases limitativas) quedan excluidos del transporte a reserva de las excepciones siguientes: Se admiten al transporte las materias y objetos reseñados en los números marginales (marg.) 21 61, 101, 131, 181, 201, 451, 601 y 701, siempre que cumplan las condiciones previstas para las diferentes clases.

(4) Las materias y objetos mencionados en los marginales 301, 331, 371, 401 y 501 de las clases III a), III b), III c), IV a) y V (clases no limitativas) no se admiten al transporte más que bajo las condiciones prescritas para las diferentes clases. Las otras materias y objetos que entran en los títulos de las clases III a), III b), III c), IV a) y V se admiten al transporte sin condiciones especiales.

(5) No pueden admitirse al transporte las materias y objetos que están expresamente excluidos del transporte en los términos de las notas insertas en las diferentes clases.

(6) Las condiciones del transporte normales son aplicables a las materias y objetos del RID, a menos que este último no disponga otra cosa.

Nota: Las disposiciones del artículo 4, párrafo 2, del CIM están así concebidas:

«§ 2. Dos o más Estados contratantes podrán convenir, mediante acuerdos, que ciertas materias u objetos excluidos del transporte por el anejo I del presente Convenio sean admitidos en determinadas condiciones al transporte internacional entre estos Estados, o que las materias y objetos designados en el anejo I sean admitidos en condiciones menos rigurosas que las previstas por dicho anejo.

Los ferrocarriles podrán, asimismo, mediante cláusulas insertas en sus tarifas, bien admitir ciertas materias o ciertos objetos excluidos del transporte por el anejo I del presente Convenio, o bien adoptar condiciones menos rigurosas que las previstas en el anejo I para las materias y objetos admitidos condicionalmente por dicho anejo.

Los acuerdos y cláusulas tarifadas de este género deberán comunicarse a la Oficina Central de transportes internacionales por ferrocarril.»

2.

(1) Las condiciones de transporte aplicables a cada clase están repartidas en los capítulos siguientes:

A) Bultos

1. Condiciones generales de embalaje.
2. Embalaje de materias aisladas o de objetos de la misma especie.
3. Embalaje en común.
4. Inscripciones y etiquetas de peligro sobre los bultos.

B) Forma de envío, restricciones de expedición.

C) Menciones en la carta de porte.

D) Materias y medios de transporte.

1. Condiciones relativas a los vagones y a la carga.
2. Inscripciones y etiquetas de peligro en los vagones y en los pequeños contenedores («containers»).

E) Prohibiciones de carga en común.

F) Embalajes vacíos.

G) Otras prescripciones.

Los apéndices contienen:

El apéndice I, las condiciones de estabilidad y de seguridad relativas a las materias explosivas, a las materias sólidas inflamables y a los peróxidos orgánicos, así como las prescripciones relativas a los métodos de verificación.

El apéndice II, las directrices relativas a la naturaleza de los recipientes de aleaciones de aluminio para ciertos gases de la clase I, d), las prescripciones y las directrices que conciernen a los materiales y a la construcción de los recipientes de los vagones-cisterna destinados al transporte de los gases licuados fuertemente refrigerados de la clase I, d), así como las prescripciones relativas a las pruebas de las cajas y cartuchos de gases a presión del 16 y 17 de la clase I, d).

El apéndice III, las verificaciones relativas a las materias líquidas inflamables de las clases III, a), y IV, a).

El apéndice IV, las condiciones de utilización de los vagones provistos de instalaciones eléctricas.

El apéndice V, las prescripciones relativas a las pruebas de toneles de acero destinados al transporte de las materias líquidas inflamables de la clase III, a).

El apéndice VI, las tablas, el método para la aplicación de los criterios de la clase de seguridad nuclear I y métodos de verificación de embalajes destinados a las materias de la clase IV, b).

El apéndice VII (reservado).

El apéndice VIII (reservado).

El apéndice IX, prescripciones relativas a las etiquetas de peligro y explicación de las figuras.

(2) Se observarán, además, las prescripciones necesarias para el cumplimiento de las formalidades exigidas por las Aduanas y otras autoridades administrativas (ver artículo 13, párrafo 1, del CIM).

Es totalmente necesario inscribir en la carta de expedición además de las menciones y atestados prescritos por el RID los atestados prescritos por las autoridades administrativas y unir los documentos de acompañamiento anexos exigidos por dichas autoridades.

(3) De acuerdo con el § 2 del RIEx (anexo VI del CIM) las materias y objetos del RID sólo se admitirán al transporte expreso cuando este modo de transporte esté taxativamente previsto en el capítulo B de las diferentes clases.

(4) De acuerdo con el artículo 15, letra c), del Convenio internacional referente al transporte de viajeros y equipajes por ferrocarril (CIV), las materias y objetos del RID están excluidos del transporte como equipajes, a no ser que las tarifas permitan excepciones.

(5) Para los transportes mixtos en el sentido del artículo 2, párrafos 1 a 3 del CIM, se aplican igualmente, al lado de las prescripciones del RID, los reglamentos especiales nacionales o internacionales para el transporte de mercancías peligrosas, por carretera o por barco, en tanto que no estén en contradicción con las prescripciones del RID.

3.

(1) Una materia no radiactiva (ver definición de materia radiactiva en la nota preliminar I, de la clase IV, b), que entra en una designación colectiva de una clase cualquiera, está excluida del transporte si además está incluida por el título de una clase limitativa donde no está enumerada.

(2) Una materia no radiactiva (ver definición de materia radiactiva en la nota preliminar I para la clase IV, b), que no esté expresamente citada en ninguna clase, pero que entra en dos o más designaciones colectivas de clases diferentes, está sometida a las condiciones de transporte previstas:

a) En la clase limitativa, si una de las clases interesadas es limitativa.

b) En la clase que corresponde a la sustancia que presenta mayor peligro durante el transporte cuando ninguna de las clases es limitativa.

(3) Si soluciones de materias del RID no están mencionadas expresamente en la enumeración de la clase a la cual pertenecen las materias disueltas, se considerarán sin embargo como materias del RID si la concentración es tal que siguiesen presentando el peligro inherente a dichas materias; su embalaje deberá estar de acuerdo con las prescripciones del capítulo A de esta clase de materias, bien entendido que no pueden utilizarse embalajes que no sean apropiados para el transporte de líquidos.

(4) Las mezclas de materias del RID con otras materias se considerarán como materias del RID cuando presenten el mismo peligro que la propia materia RID.

4.

(1) Salvo indicación explícita contraria el signo % representa en el RID:

a) Para las mezclas de materias sólidas o de materias líquidas, así como para las soluciones y para las materias sólidas mojadas por un líquido, un porcentaje en peso referido al peso total de la mezcla, de la solución o de la materia mojada.

b) Para las mezclas de gases, un porcentaje en volumen referido al volumen total de la mezcla gaseosa.

(2) Las presiones de cualquier clase para los recipientes (por ejemplo, presión de prueba, presión interior, presión de apertura de las válvulas de seguridad) se indican siempre en kilogramos por centímetros cuadrados de presión manométrica (exceso de presión con relación a la presión atmosférica); la tensión de vapor de las materias se expresará siempre, por el contrario, en kilogramos por centímetro cuadrado de presión absoluta.

(3) El grado de llenado previsto por el RID para los recipientes se refiere siempre a una temperatura de las materias de 15° C, en tanto que no se indique expresamente otra temperatura.

(4) Cuando el peso de los bultos se menciona en el RID, se trata, salvo indicación contraria, de pesos brutos.

(5) Por bultos frágiles, se entienden bultos que encierran recipientes de vidrio, porcelana, gres o materias similares, que no están rodeados de un embalaje compacto que les proteja eficazmente contra los choques.

(6) Los recipientes frágiles, tanto solos como en grupos asegurados por interposición de materias acolchantes en un recipiente resistente no se considerarán como recipientes frágiles a condición de que el recipiente resistente sea estanco y concebido de tal manera que en caso de rotura o de escape de los recipientes frágiles el contenido no pueda derramarse fuera del recipiente resistente y que la resistencia mecánica de este último no se debilite por la corrosión durante el transporte.

5. Cuando se admiten como embalaje recipientes de materias plásticas, la administración del ferrocarril del país de partida puede exigir la verificación de que la materia plástica es apropiada para el objeto previsto.
6. No se puede transportar una materia del RID a granel en vagones-cuba o en pequeños «containers» más que cuando estas formas de transporte están expresamente autorizadas para esta materia en la clase correspondiente.
7. (1) No se consideran como contenedores (containers) en el sentido del RID más que aquellos que satisfacen las condiciones prescritas por el RICO (anexo V en el CIM).
(2) Todas las prescripciones del RID correspondientes a los transportes en vagones se aplican por asimilación a los transportes en grandes contenedores.
(3) Para los contenedores pequeños destinados al transporte de mercancías a granel serán aplicables las prescripciones relativas a los grandes contenedores, a reserva de las condiciones que conciernen a los depósitos pequeños en el capítulo D) de cada clase.
(4) Para pequeños contenedores cisterna se aplicarán las prescripciones relativas a los recipientes expedidos como bultos, a menos que las prescripciones propias de cada clase no especifiquen otra cosa.
8. (1) Si de acuerdo con las disposiciones del capítulo A), 3, de las diferentes clases, está autorizado el embalaje en común de materias u objetos entre ellos o con otras mercancías, los embalajes interiores que contienen las materias u objetos diferentes deben estar cuidadosa y eficazmente separados los unos de los otros dentro de los embalajes colectores si son susceptibles de producir reacciones peligrosas, tales como la producción de calor peligroso, combustión, formación de mezclas sensibles al frotamiento o al choque, desprendimiento de gases inflamables o tóxicos, como consecuencia de la avería o destrucción de los embalajes interiores. Cuando se utilizan recipientes frágiles y muy especialmente cuando estos recipientes contienen líquidos, es importante evitar el riesgo de mezclas peligrosas y es necesario a este objeto tomar todas las medidas útiles, tales como empleo de materias de relleno apropiadas en cantidad suficiente, afianzamiento de los recipientes en un segundo embalaje resistente, subdivisión del embalaje colector en varios compartimientos.
(2) Si se realiza el embalaje en común, las prescripciones del RID relativas a las indicaciones en los documentos de transporte se harán para cada una de las mercancías peligrosas de diferentes denominaciones contenidas en el bulto colector, y este bulto colector debe llevar todas las inscripciones y todas las etiquetas de peligro impuestas por el RID para las mercancías peligrosas que contiene.
9. Además de los embalajes prescritos por el RID pueden utilizarse embalajes exteriores suplementarios a condición de que no contravengan el espíritu de las prescripciones RID para embalajes exteriores. Si se hace uso de tales embalajes suplementarios las inscripciones y etiquetas deben estar fijadas sobre estos embalajes.

10-19.

PARTE II

Prescripciones especiales para las diferentes clases

CLASE I. a) MATERIAS Y OBJETOS EXPLOSIVOS

Nota. Las materias que no pueden explotar al contacto con una llama y que no son más sensibles al choque y al frotamiento que al dinitrobenceno, no están sometidas a las prescripciones de la clase I, a).

1. Enumeración de las materias y objetos

20.

(1) De las materias y objetos señalados en el título de la clase I, a), no se admiten al transporte más que las que están enumeradas en el margen 21, esto a reserva de las condiciones

previstas en los márgenes 28 (2) a 47. Estas materias y objetos admitidos al transporte bajo ciertas condiciones son llamadas materias y objetos del RID.

(2) Dentro de los explosivos admitidos al transporte, la nitroglicerina puede ser reemplazada en todo o en parte por:

- Nitroglicol, o
- Dinitrodietilenglicol, o
- Azúcar nitrada (sacarosa nitrada), o
- Una mezcla de los cuerpos precedentes.

21.

1.º La nitrocelulosa fuertemente nitrada (como el algodón colvero), es decir, con un contenido en nitrógeno superior al 12,6 por 100 bien estabilizado y conteniendo además:

Cuando no está comprimida, 25 por 100, como mínimo, de agua o alcohol (metílico, etílico, propílico normal o isopropílico, butílico, amílico, o sus mezclas), aunque sea desnaturalizado, o mezclas de agua y alcohol.

Cuando está comprimida, 15 por 100, como mínimo, de agua o 12 por 100 al menos, de parafina o de otras sustancias análogas.

Ver también apéndice I, marginal 1.101.

Notas:

1. Las nitrocelulosas cuyo contenido en nitrógeno no sea superior al 12,6 por 100 son materias de la clase III, b), cuando su composición responde a las especificaciones previstas en el margen 331, 7.º, a), b) o c).

2. Las nitrocelulosas, en forma de desperdicios de película exentas de gelatina, en cintas, en hojas o en recortes, son materias de la clase II (ver marginal 201, 4.º).

2.º Materia bruta de pólvora no gelatinizada (llamada galleta) que sirve para la fabricación de pólvoras sin humo y que contiene, como máximo, 70 por 100 de materia anhidra y un mínimo de 30 por 100 de agua; la materia anhidra no debe contener más de 50 por 100 de nitroglicerina o explosivos líquidos análogos.

3.º Pólvoras a la nitrocelulosa gelatinizada y pólvoras a la nitrocelulosa gelatinizada conteniendo nitroglicerina (pólvoras a la nitroglicerina):

- No porosas y no pulverulentas.
- Porosas o pulverulentas.

Ver también apéndice I, marginal 1.102.

4.º Nitrocelulosas plastificadas con un contenido mínimo de 12 por 100 y máximo de 18 por 100 de sustancias plastificantes (como ftalato de butilo o un plastificante cuya calidad sea equivalente, al menos, a la del ftalato de butilo) y en las cuales la nitroglicerina tiene un contenido en nitrógeno que no excede al 12,6 por 100, también si está en forma de hojas (recortes).

Nota: Las nitrocelulosas plastificadas con un mínimo de 18 por 100 de ftalato de butilo, o de un plastificante de calidad, al menos, equivalente al ftalato de butilo, son materias de la clase III b) (ver marginal 331, 7.º, b) y c).

Ver también apéndice I, marginal 1.102, 1.º.

5.º Pólvoras a la nitrocelulosa no gelatinizada. Ver también apéndice I, marginal 1.102.

6.º Trinitrotolueno (trilita), también la comprimida o colada, al trinitrotolueno mezclado con aluminio, las mezclas llamadas trinitrotolueno líquido y trinitroanisol. Ver también apéndice I, marginal 1.103.

7.º a) Hexilo (hexanitrodifanilamina) y ácido picrico.

b) Pentolitas (mezclas de tetranitrato de pentaeritrina y de trinitrotolueno) y hexolitas (mezclas de trimetilnitrato de pentaeritrina y de trinitrotolueno) cuando su contenido en trinitrotolueno es tal que su sensibilidad al choque de estas materias no sea mayor que la del tetrito.

c) Pentrita (tetranitrato de pentaeritrina) flegmatizada y hexógeno (trimetileno-trinitramina), flegmatizada por incorporación de cera, parafina u otras sustancias análogas en cantidad tal que la sensibilidad al choque de estas materias no sea superior a la del tetrito.

Para a), b) y c), ver también apéndice I, marginal 1.103.

Nota: Las materias del 7.º, b), y el hexógeno flegmatizado del 7.º, c), también pueden contener aluminio.

8.º Cuerpos nitrados orgánicos explosivos.

a) Solubles en agua, por ejemplo, trinitroresorcina.
b) Insolubles en agua, por ejemplo, tetrito (trinitrofenilmetilnitrato).

c) Bandas (relés) de tetrito sin envoltura metálica.

Para a) y b), ver también apéndice I, marginal 1.103.

Nota: Excepto el trinitrotolueno líquido (6.º), los cuerpos nitrados orgánicos explosivos en estado líquido están excluidos del transporte.

9.º a) Pentrita (tetranitrato de pentaeritrita) húmeda y hexógeno (trimetileno-trinitramina) húmeda, que contiene en cualquier punto de la sustancia un porcentaje mínimo de agua de un 20 por 100 para la primera y de un 15 por 100 para la segunda.

b) Pentolitas (mezclas de pentrita y trinitrotolueno) húmedas y hexolitas (mezclas de hexógeno y trinitrotolueno) húmedas cuya sensibilidad al choque en estado seco sea mayor que la del tetrito y con un porcentaje mínimo en agua de un 15 por 100 en cualquier punto de la sustancia.

c) Mezclas húmedas de pentrita o de hexógeno con cera, parafina o con sustancias análogas a la cera y a la parafina, cuya sensibilidad al choque en estado seco sea mayor a la del tetrito y que contenga un porcentaje mínimo en agua de un 15 por 100 en cualquier punto de la sustancia.

d) Relés de pentrita comprimida, sin envoltura metálica. Para a), b) y c), ver también apéndice I, marginal 1.103.

10. a) Peróxido de benzoilo:

- (1) En estado seco o con menos del 10 por 100 de agua.
- (2) Con menos de 30 por 100 de flegmatizante.

Notas:

1. El peróxido de benzoilo con un mínimo de 10 por 100 de agua y un mínimo de 30 por 100 de flegmatizante es una materia de la clase VII (ver marginal 701, 8.º, a) y b).
2. El peróxido de benzoilo con un mínimo de 70 por 100 de materias sólidas, secas o inertes, no está sometido a las prescripciones del RID.

b) Peróxido de ciclohexano (peróxido de 1-hidroxi-1-hidroperoxi-diciclohexilo y peróxido de bis (1-hidroxidiciclohexilo) y mezclas de estos dos compuestos):

Notas:

1. Los peróxidos de ciclohexano y sus mezclas, al menos del 5 por 100 como mínimo de agua y al menos 30 por 100 de flegmatizante, son materias de la clase VII (ver marginal 701, 9.º a) y b).
 2. Los peróxidos de ciclohexanona y sus mezclas con un mínimo del 70 por 100 de materias sólidas, secas o inertes no están sometidos a las prescripciones del RID.
- c) Peróxido de paraclorobenzoilo:
- (1) En estado seco o con menos de 10 por 100 de agua.
 - (2) Con menos del 30 por 100 de flegmatizante.

Notas:

1. El peróxido de paraclorobenzoilo con al menos 10 por 100 de agua o un mínimo de 30 por 100 de flegmatizante es una materia de la clase VII (ver marginal 701, 17.º, a) y b).
2. El peróxido de paraclorobenzoilo con un mínimo de 70 por 100 de materias sólidas, secas o inertes no está sometido a las prescripciones del RID.

11. a) Pólvora negra (al nitrato de potasio) en forma de pólvora en grano o en papilla.

b) Pólvoras de mina lentas análogas a la pólvora negra (compuestas de nitrato de sodio, azufre y carbón de madera, hulla o lignito, o compuestos de nitrato de potasio, con o sin nitrato de sodio, azufre, hulla o lignito);

c) Cartuchos de pólvora negra comprimida o de pólvora análoga a la pólvora negra comprimida.

Nota: La densidad de la masa comprimida no debe ser inferior a 1,50.

Para a) y b), ver también apéndice I, marginal 1.104.

12. a) Explosivos a base de nitratos en polvo, que no estén incluidos en los números 11 ó 14 a) ó c), compuestos esencialmente de nitrato amónico o de una mezcla de nitratos alcalinos con cloruro de amonio o una mezcla de nitrato amónico con nitratos alcalinos o alcalino-terroso y cloruro amónico. Pueden contener además sustancias combustibles (por ejemplo, harina de madera u otra harina vegetal o hidrocarburos), combinaciones nitradas aromáticas, así como nitroglicerina o nitroglicol o una mezcla de las dos, además de productos inertes, estabilizantes o colorantes;

b) Explosivos exentos de nitratos inorgánicos en polvo, compuestos esencialmente de una mezcla de materias inertes (por ejemplo, cloruros alcalinos) con nitroglicerina o nitroglicol o una mezcla de los dos. Pueden contener además combinaciones nitradas aromáticas, y productos que tengan efecto flegmatizante, estabilizante o gelatinizante, o colorante.

Para a) y b), ver también apéndice I, marginal 1.105.

13. Explosivos clorados o perclorados, es decir, mezclas de cloratos o de percloratos de metales alcalinos o alcalinoterosos con combinaciones ricas en carbono. Ver también apéndice I, marginal 1.106.

14. a) Dinamitas con absorbente inerte y explosivos análogos a las dinamitas con absorbente inerte.

b) Dinamitas-goma compuestas de nitroalgodón y de un 93 por 100 de nitroglicerina como máximo y dinamitas gelatinizadas con un contenido en nitroglicerina no mayor de un 85 por 100.

c) Explosivos gelatinosos a base de nitratos compuestos esencialmente de nitrato amónico o una mezcla de nitrato amónico con nitratos de los metales alcalinos o alcalino-terroso con un contenido en nitroglicerina o en nitroglicol gelatinizado o una mezcla de los dos no superior al 40 por 100. Pueden contener además combinaciones nitradas o de sustancias combustibles (por ejemplo, harina de madera u otra harina vegetal o hidrocarburos), así como otras materias inertes o colorantes).

Para a), b) y c), ver también apéndice I, marginal 1.107.

15. Los embalajes vacíos, sin limpiar, que hayan encerrado materias u objetos de la clase I, a).

2. Condiciones de transporte

(Las prescripciones relativas a los embalajes vacíos están recopiladas en el apartado F.).

A) Bultos.

1. Condiciones generales de embalaje:

22.

(1) Los embalajes serán de tal forma cerrados y estancos que no pueda derramarse nada de su contenido. Está prohibido utilizar bandas o hilos metálicos para garantizar el cierre, a menos que este procedimiento esté especialmente autorizado por las prescripciones particulares relativas al embalaje de la materia o de los objetos expresados.

(2) Los materiales que constituyen los embalajes y sus cierres no deben ser atacados por el contenido, ni formar con él combinaciones nocivas o peligrosas.

(3) Los embalajes, incluidos sus cierres, deben ser resistentes y fuertes en todas sus partes, de forma que excluya toda posibilidad de aflojarse en ruta y que respondan con seguridad a las exigencias normales del transporte. Las materias sólidas estarán fuertemente aseguradas en sus embalajes, tanto en los embalajes interiores como en los exteriores. Si no se dan prescripciones contrarias en el capítulo «Embalaje de materias aisladas», los embalajes interiores pueden estar encerrados en los embalajes de expedición, bien solos o bien en grupos.

(4) Las botellas y otros recipientes de vidrio deben estar exentos de defectos que debiliten su resistencia; las tensiones internas, en particular, deben estar convenientemente atenuadas. El espesor de las paredes será de dos milímetros, como mínimo.

(5) Las materias de relleno utilizadas como acolchantes se adaptarán a las propiedades del contenido; serán absorbentes cuando se trate de líquidos o de mercancías que puedan exudar líquidos.

2. Embalaje de materias aisladas:

23.

(1) Las materias de los números 1.º y 2.º serán embaladas:

a) En recipientes de madera o en barriles de cartón impermeable; estos recipientes o barriles estarán provistos interiormente de un revestimiento impermeable a los líquidos contenidos en ellos; su cierre será estanco; o

b) En sacos impermeables (por ejemplo, de goma o materia plástica apropiada, difícilmente inflamable) colocados en una caja de madera; o

c) En bidones de hierro revestidos interiormente de cinc o de plomo; o

d) En recipientes de hojalata, chapa de cinc o de aluminio que se afianzarán dentro de cajas de madera, interponiendo materias acolchantes.

(2) Los recipientes de metal deben estar provistos de cierres o de dispositivos de seguridad, que cedan cuando la presión interior alcance un valor igual a tres kilogramos por centímetro cuadrado; la presencia de estos cierres o dispositivos de seguridad no debe afectar la resistencia del recipiente, ni comprometer su cierre.

(3) La nitrocelulosa del número 1, si está humedecida exclusivamente por agua, puede ser embalada en barriles de cartón; el cartón deberá haber sufrido un tratamiento especial

para hacerlo completamente impermeable; el cierre de los barriles deberá ser estanco al vapor de agua.

(4) Un bulto conteniendo materias del número 1, no debe pesar más de 120 kilogramos o, en caso de que sea susceptible de ser rodado, más de 300 kilogramos; sin embargo, bajo forma de barril de cartón, un bulto no debe pesar más de 75 kilogramos.

Un bulto que contenga materias del número 2 no debe pesar más de 75 kilogramos.

24.

(1) Las materias de los números 3.º, a), y 4.º se embalarán:

a) Para expediciones por vagón completo:

1. En tambores de cartón impermeable; o
2. En embalajes de madera o metal, estando, sin embargo, excluido el empleo de chapa negra.

b) Para envíos al detalle:

1. En cajas de cartón, hojalata, chapa de cinc o de aluminio o en materia plástica apropiada, difícilmente inflamable, o en bolsas de tejido impermeable, en papel fuerte de dos capas como mínimo o en papel fuerte forrado de una hoja de aluminio o de materia plástica apropiada. Estos embalajes se colocarán en cajas de madera; o
2. Sin embalaje previo en cajas o en bolsas:

a) En barriles de cartón impermeable o en toneles de madera; o

b) En embalajes de madera revestidos interiormente de chapa de cinc o de aluminio; o

c) En recipientes de metal, excluyendo el empleo de chapa negra.

(2) Si la pólvora está en forma de cañón, bastones, hilos, bandas, o placas, puede también embalsarse en cajas de madera, sin haberlas empaquetado previamente en cajas o bolsas.

(3) Los recipientes de metal deben estar provistos de cierres o dispositivos de seguridad que cedan cuando la presión interior alcance un valor igual al menos a tres kilogramos por centímetro cuadrado; la presencia de estos cierres o dispositivos de seguridad no debe debilitar la resistencia del recipiente ni comprometer su cierre.

(4) El cierre de las cajas de madera puede asegurarse por medio de bandas o de hilos de metal apropiado enrollados y tensados a su alrededor. Si son de hierro, estarán revestidos de un material que no pueda producir chispas por choque o por frotamiento.

(5) Un bulto no debe pesar más de 120 kilogramos; en forma de barril de cartón, el bulto no deberá pesar, sin embargo, más de 75 kilogramos.

25.

(1) Las materias de 3.º, b), y 5.º se embalarán:

a) Para expediciones por vagón completo:

1. En tambores de cartón impermeable; o
2. En embalajes de madera o de metal, excluyendo el empleo de chapa negra.

b) Para envíos al detalle:

1. En cajas de cartón, hojalata o en chapas de aluminio. Una caja no debe contener más de un kilogramo de pólvora y debe estar envuelta en papel. Estos embalajes estarán colocados en cajas de madera; o

2. En bolsas de tela parafinada, en papel fuerte de dos capas como mínimo, o en papel fuerte forrado de una hoja de aluminio o de materia plástica apropiada. Estos sacos se colocarán en tambores de cartón o en toneles de madera o en otras cajas de madera revestidas interiormente de chapa de cinc o de aluminio o en recipientes de chapa de cinc o de aluminio. El interior de los recipientes de chapa de cinc o de aluminio estará completamente revestido de madera o de cartón.

(2) Los recipientes de metal deben estar provistos de cierres o de dispositivos de seguridad que cedan cuando la presión interior alcance un valor igual al menos a tres kilogramos por centímetro cuadrado; la presencia de estos cierres o dispositivos de seguridad no debe reducir la resistencia del recipiente ni comprometer su cierre.

(3) El cierre de las cajas de madera puede asegurarse por bandas o hilos de un metal apropiado tensados y arrollados a su alrededor. Si son de hierro, estarán revestidos de una materia que no pueda producir chispas por choque o frotamiento.

(4) Un bulto según (1), a), no debe pesar más de 100 kilogramos; sin embargo, bajo forma de barril de cartón, un bulto no debe pesar más de 75 kilogramos. Un bulto según (1), b), no debe pesar más de 75 kilogramos. No puede contener más de 30 kilogramos de pólvora a la nitrocelulosa.

26.

(1) Las materias del 6.º se embalarán en recipientes de madera. Para el trinitrotolueno sólido y para el trinitranicol se admiten asimismo barriles de cartón impermeable y para las mezclas llamadas trinitrotolueno líquido, recipientes de hierro.

(2) Los recipientes de metal deben estar provistos de cierres y dispositivos de seguridad que cedan cuando la presión interior alcance un valor igual como máximo a tres kilogramos por centímetro cuadrado; la presencia de estos cierres o dispositivos de seguridad no debe reducir la resistencia del recipiente ni comprometer su cierre.

(3) Un bulto no debe pesar más de 120 kilogramos, o 300 kilogramos como máximo cuando pueda ser rodado; sin embargo, en forma de barril de cartón, un bulto no debe pesar más de 75 kilogramos.

27.

(1) Las materias del 7.º serán embalsadas:

a) Materias del 7.º, a): En recipientes de madera o en barriles de cartón impermeable. Para el embalaje del hexilo (hexanitrodifenilamina) y del ácido pícrico, no debe emplearse el plomo ni las materias que contengan plomo (aleaciones o combinaciones).

El ácido pícrico, a razón de 500 gramos como máximo por recipiente podrá asimismo ser empaquetado en recipientes de vidrio, porcelana, gres o materias similares o de materia plástica apropiada que se aseguren en una caja de madera por interposición de materias acolchantes (por ejemplo, cartón ondulado). Los recipientes se cerrarán por medio de un tapón de corcho o de goma o materia plástica apropiada, que se asegurará por medio de un dispositivo complementario (como una caperuza, casquete, precinto o ligadura) para evitar cualquier relajamiento del sistema de cierre durante el transporte.

b) Materias del 7.º, b) y c): A razón de 30 kilogramos como máximo por bolsa o saco: En bolsas de tela que no permita pasar a su través la materia, o en sacos de papel fuerte o de materia plástica apropiada, que se colocarán en recipientes estancos de madera o en barriles de cartón rígido que puedan cerrarse de forma estanca y cuyo fondo y tapas estarán contrachapados. La tapa de la caja estará fijada por medio de tornillos, y la de los barriles, por una argolla a presión.

(2) Un bulto que contenga materias de 7.º, a), no debe pesar más de 120 kilogramos si se trata de un recipiente de madera; en forma de barril de cartón, el peso del bulto será de 75 kilogramos como máximo. Los bultos que contengan ácido pícrico embalado en recipientes frágiles o en materia plástica no deben pesar más de 15 kilogramos. Un bulto que contenga materias del 7.º, b) o c), no debe pesar más de 75 kilogramos; las cajas que con su contenido pesen más de 30 kilogramos irán provistas de asas.

28.

(1) Las materias y objetos del 8.º se embalarán:

a) Para expediciones por vagón completo:

1. Materias del 8.º, a): En recipientes de acero inoxidable o en otra materia apropiada (excluidos especialmente el plomo y sus aleaciones). Los cuerpos nitrados se humedecerán de tal forma que durante toda la duración del transporte el contenido en agua sea en cualquier punto al menos del 25 por 100 como mínimo.

Los recipientes de metal estarán provistos de cierres y dispositivo de seguridad que cedan cuando la presión alcance un valor igual a tres kilogramos por centímetro cuadrado; la presencia de estos cierres y dispositivos de seguridad no debe debilitar la resistencia del recipiente ni comprometer su cierre. Los recipientes, excepto aquellos que sean de acero inoxidable, se colocarán en cajas de madera, asegurándolos con materias acolchantes interpuestas entre ellos.

2. Materias del 8.º, b): A razón de 15 kilogramos como máximo por bolsa, en bolsas de tela o de materia plástica apropiada, colocadas en embalajes de madera.

3. Objetos del 8.º, c): Aisladamente en papel fuerte y colocados en cajas de chapa, a razón de 100 como máximo por caja; 100 como máximo de estas cajas se embalarán en una caja de expedición de madera.

b) Para envíos al detalle:

1. Materias de los 8.º a) y b): A razón de 500 gramos como máximo por recipiente, en recipientes de vidrio, porcelana, gres o materias similares o de materia plástica apropiada, que se colocan en una caja de madera, asegurándolos con materias acolchantes (por ejemplo, cartón ondulado), que se interponen entre los recipientes.

Un bulto no debe contener más de cinco kilogramos de cuerpos nitrados.

Los recipientes se cerrarán con un tapón de corcho o de goma o de materia plástica apropiada, que se asegura con un dispositivo complementario (cofia, caperuza, precinto o ligadura), para evitar cualquier relajamiento del sistema de cierre durante el transporte.

2. El tetrilo, 8.º b): A razón de 15 kilogramos como máximo por bolsa, en bolsas de tela o de materia plástica apropiada, colocadas en un embalaje de madera. Un bulto no debe contener más de 30 kilogramos de tetrilo.

3. Objetos del 8.º c): Como en a), 3, más arriba.

(2) Un bulto de acuerdo con (1), a), no debe pesar más de 75 kilogramos; debe contener como máximo 25 kilogramos de materias del 8.º a), o 50 kilogramos como máximo de materias del 8.º b). Un bulto para (1), b), 1, no debe pesar más de 15 kilogramos, y para (1), b), 2 o 3, 40 kilogramos.

29.

(1) Las materias y objetos del 9.º serán embaladas:

a) Para expediciones por vagón completo:

1. Materias del 9.º a) al c):

a) A razón de 10 kilogramos como máximo por bolsa, en bolsas de tela o de materia plástica apropiada, colocadas en una caja de cartón impermeable o en una caja de hojalata o en chapa de aluminio o de cinc, o

b) A razón de 10 kilogramos como máximo por recipiente, en recipientes de cartón suficientemente fuertes, parafinados o impermeabilizados de otra manera. Las cajas de hojalata o de chapa de aluminio o de cinc, o las cajas o recipientes de otra clase, se colocarán en una caja de madera recubiertas interiormente de cartón ondulado. Las cajas de metal se aislarán las unas de las otras por medio de una envoltura de cartón ondulado. Una caja no podrá contener más de cuatro cajas o recipientes de otra clase. La tapa de las cajas se fijará por medio de tornillos.

2. La pentrita, 9.º a): Bien de acuerdo con el 1 arriba indicado, bien en las condiciones siguientes: A razón de cinco kilogramos como máximo por recipiente, en recipientes de vidrio, porcelana, gres o materias semejantes o de materia plástica apropiada, cerrados por un tapón de corcho, goma o materia plástica apropiada; cada recipiente debe colocarse en un recipiente metálico herméticamente cerrado por medio de una soldadura o emplomado con interposición de materias elásticas que llenen perfectamente todos los huecos sin dejar ningún espacio vacío. Cuatro recipientes metálicos como máximo se embalarán en una caja de madera revestida interiormente de cartón ondulado y se aislarán los unos de los otros por medio de varias capas de cartón ondulado o de otra materia susceptible de jugar el mismo papel.

3. Objetos del 9.º d): Para aislamiento con papel fuerte y colocados a razón de tres kilogramos como máximo por caja, dentro de cajas de cartón donde se inmovilizarán con materias acolchantes; estas cajas, en número de 10 como máximo, se colocarán asegurándolas con materias acolchantes, dentro de una caja de madera cerrada con tornillos y de forma que entre las cajas de cartón y la de expedición exista un espacio de tres centímetros como mínimo, que se llenará con materias de relleno.

b) Para envíos al detalle:

1. Materias de 9.º a) a c):

a) A razón de 10 kilogramos o más por bolsa, dentro de bolsas, de acuerdo con las prescripciones dadas más arriba para a), 1, a); o

b) A razón de 10 kilogramos máximo por recipiente, en recipientes, conforme a las prescripciones dadas más arriba para a), 1, b); o

c) Pentrita, 9.º a): Conforme a a) y b), ver más arriba, o en las condiciones prescritas a continuación para el hexógeno;

d) Hexógeno, 9.º a): De acuerdo con a) y b) descritos más arriba, o en las condiciones siguientes: a razón de 500 gramos

como máximo de producto calculado en seco por recipiente, en recipientes de vidrio, porcelana, gres o materias similares o en materia plástica apropiada, cerrados por un tapón de corcho, de goma o de materia plástica apropiada. Estos recipientes se colocarán en una caja de madera. Se aislarán entre sí por una envoltura de cartón ondulado y de las paredes de la caja por un espacio de tres centímetros como mínimo lleno de materias de relleno.

2. Los objetos del 9.º d), como para a), 3. Un bulto no debe contener más de 25 kilogramos de explosivos.

(2) Un bulto de (1), a), no debe pesar más de 75 kilogramos; de (1), b), 1, a), o b), 60 kilogramos como máximo; de d), 10 kilogramos como máximo, y de c) y (1), b), 2, 35 kilogramos. Cualquiera bulto de (1), b), que pese más de 30 kilogramos irá provisto de asas.

30.

(1) Las materias del 10 se embalarán a razón de 500 gramos como máximo por bolsa, dentro de bolsas bien atadas, de materia flexible apropiada; cada bolsa se colocará en una caja de metal, de cartón o de fibra; estas cajas, en número de 30 como máximo, se colocarán aseguradas por interposición de materias acolchantes, dentro de una caja de expedición de madera de paredes compactas de un espesor de 12 milímetros como mínimo.

(2) Un bulto no debe pesar más de 25 kilogramos.

31.

(1) Las materias y objetos del 11 se embalarán:

a) Materias de los números 11, a) y b):

1. A razón de 2,5 kilogramos como máximo por bolsa, en bolsas colocadas en cajas de cartón, hojalata o aluminio. Estas se colocarán asegurándolas por interposición de materias acolchantes en embalajes de madera; o

2. En sacos de tejido compacto, colocados en toneles o cajas de madera.

b) Los objetos del 11, c): Enrollados en papel resistente; cada rollo no debe pesar más de 300 gramos, se colocarán en una caja de madera recubierta interiormente de papel resistente.

(2) La tapa de las cajas de madera se fijará por medio de tornillos; si son de hierro, estarán revestidos de una materia que no pueda producir chispas por choque o frotamiento.

(3) Un bulto no debe pesar más de 75 kilogramos en el caso de carga por vagón completo, ni más de 35 kilogramos en el caso de envíos al detalle.

32.

(1) Las materias del 12 se encartucharán en envolturas de materia plástica apropiada o en papel. Los cartuchos pueden sumergirse en un baño de parafina, cerasina o resina o envolverse en una materia plástica apropiada, a fin de protegerlos contra la humedad. Los explosivos que contengan más de 6 por 100 de ésteres nítricos líquidos deberán encartucharse en papel parafinado o cersinado o en una materia plástica impermeable, como el polietileno. Los cartuchos se colocarán en embalajes de madera.

(2) Los cartuchos no parafinados o no cersinados o los cartuchos en envolturas permeables se reunirán en paquetes de un peso máximo de 2,5 kilogramos por peso unitario. Los paquetes así acondicionados, cuya envoltura debe estar constituida al menos de papel fuerte, serán sumergidos en un baño de parafina, de cerasina o de resina, o envueltos con una materia plástica apropiada, a fin de protegerlos de la humedad. Los paquetes se colocarán en embalajes de madera.

(3) El cierre de los embalajes de madera puede asegurarse por medio de bandas o hilos metálicos arrollados y tensados a su alrededor.

(4) Un bulto no debe pesar más de 75 kilogramos y no debe contener más de 50 kilogramos en explosivos.

(5) Se permite utilizar igualmente, en vez de los embalajes de madera prescritos en los párrafos (1) y (2), cajas de cartón compacto o de cartón ondulado apropiado de una resistencia mecánica suficiente, y en el cual las solapas (charnelas) de la tapa y del fondo se cerrarán con bandas engomadas lo suficientemente fuertes. El modelo de cajas de cartón compacto o de cartón ondulado debe estar aprobado por la autoridad competente del país de partida. Un bulto no debe pesar más de 30 kilogramos y no debe contener más de 25 kilogramos en explosivos.

33.

(1) Las materias del apartado 13 se encartucharán en fundas de papel. Los cartuchos que no estén parafinados o ceresinados se enrollarán antes en papel impermeabilizado. Y se agruparán en paquetes de un máximo de 2,5 kilogramos (peso unitario) por medio de una envoltura de papel, y se colocarán, asegurándolos por medio de materias acolchantes, en embalajes de madera, cuyo cierre puede garantizarse con bandas o hilos metálicos enrollados y tensados a su alrededor.

(2) Un bulto no debe pesar más de 35 kilogramos, o cuando se trate de una muestra su peso será 10 kilogramos como máximo.

34.

(1) Las materias del 14 se embalarán:

a) Las materias del 14, a), encartuchadas en fundas de papel impermeabilizado. Los cartuchos deben envolverse en paquetes de papel o reunirse en cajas de cartón, sujetos con interposición de materias formando tapón. Estos paquetes o cajas de cartón, se colocarán a su vez en cajas de madera interponiendo entre ellos para su seguridad materias acolchantes; el cierre de estas cajas de madera puede asegurarse por bandas o hilos metálicos enrollados y tensados a su alrededor.

b) Las materias del 14, b), encartuchadas en fundas de papel impermeabilizado. Los cartuchos se colocarán en una caja de cartón. Las cajas de cartón, envueltas en papel impermeabilizado, se colocarán bien aseguradas sin dejar espacios vacíos en embalajes de madera, cuyo cierre puede asegurarse por medio de bandas o hilos metálicos enrollados y tensados a su alrededor.

c) Las materias del 14, c):

1. Encartuchadas en fundas de materia plástica apropiada o de papel. Los cartuchos pueden sumergirse en un baño de parafina, ceresina o resina, o envueltos en una materia plástica apropiada, a fin de protegerlos de la humedad. Los explosivos que contengan más de un 6 por 100 de ésteres nítricos líquidos deben encartucharse en papel parafinado o ceresinado o en una materia plástica impermeable, como el polietileno. Los cartuchos se colocarán en embalajes de madera.

2. Los cartuchos no parafinados o ceresinados o los cartuchos en fundas permeables se agruparán en paquetes, cuyo peso unitario será de 2,5 kilogramos como máximo. Los paquetes así acondicionados, cuya envoltura debe ser, al menos, de papel fuerte, se sumergirán en un baño de parafina, ceresina o resina, o se envolverán en una materia plástica apropiada, a fin de protegerlos de la humedad. Los paquetes se colocarán en embalajes de madera.

3. El cierre de los embalajes de madera puede asegurarse por bandas o hilos metálicos enrollados y tensados a su alrededor.

4. Está permitido utilizar asimismo, en vez de los embalajes prescritos más arriba en 1 y 2, cajas de cartón compacto o de cartón ondulado apropiado, de una resistencia mecánica suficiente, y en los cuales los rebordes de la tapa y el fondo se cerrarán con bandas engomadas suficientemente fuertes. El modelo de las cajas de cartón compacto o de cartón ondulado debe ser admitido por la autoridad competente del país de partida.

(2) Un bulto que contenga materias del 14, a) o b), no debe pesar más de 35 kilogramos, o cuando se trate de una muestra, 10 kilogramos como máximo. Un bulto que contenga materias del 14, c), no debe pesar más de 75 kilogramos y no debe contener más de 50 kilogramos de explosivos; si se trata de un embalaje de acuerdo con (1), c), 4, el bulto no debe pesar más de 30 kilogramos ni contener más de 25 kilogramos de explosivos.

3. Embalaje en común:

35.

Las materias enumeradas bajo un número cualquiera del marginal 21 no pueden agruparse en un mismo bulto ni con materias agrupadas bajo el mismo número, o bajo otro número de este marginal, ni con materias u objetos pertenecientes a otras clases ni con otras mercancías.

Nota: Los bultos designados en el marginal 28, (1), b), 1, pueden contener cuerpos orgánicos nitrados de composición y denominación diferentes.

4. Inscripciones y etiquetas de peligro en los bultos (ver apéndice IX).

36.

Los bultos que contengan ácido pícrico, 7.º a), llevarán la inscripción del nombre de la materia en caracteres rojos bien legibles e indelebles. Esta inscripción estará redactada en la lengua oficial del país de partida y además en francés, alemán o italiano, a menos que las tarifas internacionales o los acuerdos entre las administraciones ferroviarias no dispongan otra cosa.

37.

(1) Los bultos que contengan materias u objetos de la clase I, a), irán provistos de etiquetas, de acuerdo con el modelo número 1.

(2) Un bulto que contenga recipientes frágiles no visibles al exterior irá provisto de una etiqueta conforme al modelo número 9. Si estos recipientes frágiles contienen líquidos, los bultos irán provistos además, salvo en el caso de ampollas de vidrio soldadas, de etiquetas del modelo número 8; estas etiquetas se colocarán en la parte superior de las dos caras laterales opuestas cuando se trate de cajas, o de forma equivalente, cuando se trate de otros embalajes.

B) Modo de envío, restricciones de expedición.

38.

Las materias de los números 8.º, a) y b); 9.º, a), b) y c); 13 y 14, a) y b), no se transportarán más que por vagón completo. Sin embargo, se admiten envíos al detalle de 300 kilogramos, como máximo, de las materias de los números 8.º, a) y b), embalados de acuerdo con las disposiciones del marginal 28 (1), b), y de las materias de los números 9.º, a), b) y c), embaladas de acuerdo con las disposiciones del marginal 29, (1), b), así como envíos de muestras de 100 kilogramos, como máximo, de las materias de los números 13 y 14, a) y b) (ver marginal 33, (2), y 34, (2)).

C) Indicaciones en la carta de porte.

39.

(1) La designación de la mercancía en la carta de porte debe estar de acuerdo con alguna de las denominaciones que figuran en el marginal 21. Cuando el nombre de la materia no esté indicado en los números 8.º, a) y b), se inscribirá el nombre comercial. La designación de la mercancía debe estar subrayada en rojo, seguida de la indicación de la clase, cifra de enumeración, completado por la letra y sigla RID (por ejemplo, I a), 3.º a), RID).

(2) El expedidor tiene que certificar en la carta de porte: «La naturaleza de la mercancía y el embalaje están de acuerdo con las prescripciones del RID».

(3) Para las materias que no se admiten a expedición más que por vagón completo, las cartas de porte llevarán la indicación del peso de cada bulto además de los signos y números, así como el número y la clase del embalaje.

D) Material y medios auxiliares de transporte.

1. Condiciones relativas a los vagones y a la carga.

a) Para bultos.

40.

(1) Las materias de la clase I, a), se cargarán en vagones cubiertos.

(2) Para las materias admitidas a expedición únicamente por vagón completo se emplearán vagones provistos de topes y aparatos de tracción elásticos, de techo fuerte y seguro que no presente fisuras, provisto de puertas y postigos (ventiladores) que cierren bien y desprovistos, si es posible, de dispositivos de freno. En caso de que se utilicen vagones provistos de dispositivos de freno, se cuidará de que no puedan ser accionados. En el interior del vagón no debe haber ningún objeto de hierro, que no pertenezca a la estructura del vagón. Las puertas y postigos deben mantenerse cerrados.

(3) Los vagones cuyas paredes estén revestidas de plomo provistos de armaduras y guarnecidos de plomo, y cuyo techo esté recubierto de plomo, no deben emplearse para el transporte de hexilo (hexanitrodifenilamina) ni de ácido pícrico, 7.º, a), o de cuerpos nitrados orgánicos explosivos solubles en agua, 8.º a).

(4) Para la utilización de vagones provistos de instalaciones eléctricas, ver apéndice IV.

41.

(1) Los bultos se cargarán en los vagones de forma que no puedan moverse. Estarán protegidos contra toda clase de choques o frotamientos. Los toneles, barriles y recipientes de forma similar estarán echados, con su eje longitudinal en sentido de la longitud del vagón y asegurados contra todo movimiento lateral por calzos de madera. Los accesorios especiales de carga serán suministrados por el expedidor y se entregarán al destinatario con la mercancía.

(2) Pueden cargarse en un vagón como envíos al detalle los envíos de los números 8.º, a) y b), y 9.º, a), b) y c), que, en total, no pesen más de 300 kilogramos, y los de muestras de materias de los números 13 y 14. a) y b), que no pesen más de 100 kilogramos.

b) Para los contenedores pequeños.

42.

(1) Los bultos que encierran materias clasificadas en la presente clase pueden ser transportados en «containers» pequeños.

(2) Las prohibiciones de carga en común previstas en el marginal 44 deberán respetarse tanto en el interior de un «container» pequeño como en el vagón que transporta uno o varios «containers» pequeños.

2. Inscripciones y etiquetas de peligro en los vagones y en los pequeños «containers» (ver apéndice IX).

43.

(1) En los vagones dentro de los cuales se carguen bultos provistos de etiquetas del modelo número 1, llevarán esta misma etiqueta sobre sus dos lados.

(2) Los «containers» pequeños en los que se carguen materias de la clase I, a), llevarán una etiqueta de acuerdo con el modelo número 1.

Los pequeños «containers» que encierren bultos que lleven una etiqueta del modelo número 9 llevarán también esta etiqueta.

E) Prohibiciones de carga en común.

44.

(1) Las materias y objetos de la clase I, a), no deben cargarse en común en el mismo vagón:

- a) Con objetos de los números 1.º, d); 3.º, 4.º, c); 4.º, d); 5.º, 6.º y 8.º a 11 de la clase I, b) (marginal 61).
- b) Con objetos de los números 1.º, 2.º, 4.º a 6.º, 7.º, b), y 8.º a 27 de la clase I, a) (marginal 101).
- c) Con materias de la clase I, d) (marginal 131).
- d) Con materias de la clase I, a) (marginal 181).
- e) Con materias de la clase II (marginal 201).
- f) Con materias de la clase III, a) (marginal 301).
- g) Con materias de la clase III, b) (marginal 331).
- h) Con materias de la clase III, c) (marginal 371).
- i) Con materias de la clase IV, a) (marginal 401).
- k) Con materias de la clase IV, b) (marginal 451).
- l) Con materias de la clase V (marginal 501).
- m) Con materias de la clase VII (marginal 701).

(2) El hexilo (hexanitrodifenilamina) y el ácido pícrico, 7.º, a), así como los cuerpos nitrados orgánicos explosivos solubles en agua, 8.º, a), no deben ser cargados en común en el mismo vagón con materias u objetos que contengan plomo o combinaciones de plomo.

(3) Entre las materias de la clase I, a), los explosivos cloratados del número 13 no deben cargarse en común, en el mismo vagón con los explosivos a base de nitrato de amonio de los números 12, a), y 14, c).

45.

Deben establecerse cartas de porte diferentes para los envíos que no puedan ser cargados en común en el mismo vagón (artículo 6, § 10, d), del CIM).

F) Embalajes vacíos.

46.

(1) Los embalajes del número 15 deben estar bien cerrados y presentar las mismas garantías de estanqueidad que si estuviesen llenos.

(2) La designación en la carta de porte debe ser: «Embalaje vacío, I, a), 15, RID». Este texto debe estar subrayado en rojo.

G. Otras prescripciones.

47.

El hexilo (hexanitrodifenilamina) y el ácido pícrico, 7.º, a), así como los cuerpos nitrados orgánicos explosivos solubles en agua, 8.º, a), se mantendrán aislados del plomo y de los recipientes de plomo en los muelles de mercancías.

48-59.

CLASE I. b) OBJETOS CARGADOS CON MATERIAS EXPLOSIVAS

1. Enumeración de los objetos

60.

(1) De los objetos indicados en el título de la clase I, b), no se admiten al transporte más que los que estén enumerados en el marginal 61, y éstos se admiten al transporte solamente bajo las condiciones previstas en los marginales 60 (2) a 84. Los objetos admitidos al transporte bajo ciertas condiciones son llamados objetos del RID.

(2) Si los objetos enumerados en 7.º, 10 u 11, del marginal 61 están constituidos o cargados por materias explosivas enumeradas en el marginal 21, estas materias deben satisfacer las condiciones de estabilidad y seguridad prescritas para ellas en el apéndice I.

61.

1.º Mechas no cebadas:

a) Mechas de combustión rápida (mechas que consisten en un tubo grueso con alma de pólvora negra, o un alma de filamentos impregnados de pólvora negra o con alma de filamentos de nitroalgodón).

b) Cordones detonantes en forma de tubos metálicos de paredes delgadas, de sección reducida, con alma llena de una materia explosiva, ver también apéndice I, marginal 1.108.

c) Cordones detonantes flexibles, con envoltura de tela o de materia plástica, de sección reducida, con alma llena de una materia explosiva, ver también apéndice I, marginal 1.109.

d) Mechas detonantes instantáneas (cuerdas tejidas, de sección reducida, con alma llena de una materia explosiva que ofrezca más peligro que la penitrita).

En lo que se refiere a otras mechas, ver en la clase I, c) (marginal 101, 3.º).

2.º Fulminantes no detonantes que no producen efecto destructivo ni con ayuda de detonantes ni por otros medios.

a) Cápsulas para armas de fuego y municiones.

b) Vainas con fulminante de cartuchos de percusión central, sin carga con pólvora propulsiva, para armas de fuego de todos los calibres.

Vainas con fulminante de cartuchos de percusión anular, sin carga con pólvora de propulsión, para armas Flobert y de calibres análogos.

c) Estopines, fulminantes a tornillo y otros semejantes que encierren una carga débil (pólvora negra u otros explosivos) accionados por fricción, percusión o electricidad.

d) Espoletas, sin dispositivos que produzcan efecto destructivo; por ejemplo, detonador, y sin carga de transmisión.

3.º Petardos de ferrocarril.

4.º Cartuchos para armas de fuego portátiles a excepción de los que llevan carga explosiva (ver número 11):

a) Cartuchos de caza.

b) Cartuchos Flobert.

c) Cartuchos de carga luminosa.

d) Cartuchos de carga incendiaria.

e) Otros cartuchos de percusión central.

Nota: Aparte de los cartuchos de caza con perdigones, sólo se consideran como objetos del número 4 los cartuchos cuyo calibre no sea superior a 13,2 milímetros.

5.º Fulminantes detonantes:

a) Detonantes con o sin dispositivo retardador, records de retardo para cuerdas detonantes.

b) Detonantes provistos de fulminantes eléctricos con o sin dispositivo retardador.

c) Detonadores unidos sólidamente a una mecha de pólvora negra.

d) Detonadores con relé (detonadores combinados con una carga de transmisión compuesta de un explosivo comprimido), ver apéndice I, marginal 1.110).

e) Espoletas con detonador (espoletas-detonadores) con o sin carga de transmisión.

f) Detonadores con pistón, con o sin dispositivo retardador, con o sin dispositivo mecánico de encendido y sin carga de transmisión.

6.º Cápsulas de sondeo, llamadas bombas de sondeo (detonadores con o sin fulminante contenidos en tubos de chapa).

7.º Objetos con carga propulsiva, distintos de los que están enumerados en el número 8.º, objetos con carga explosiva, objetos con carga propulsiva y de explosión, a condición de que no contengan materias explosivas de la clase I, a), todos ellos sin dispositivo que produzca efecto destructivo; por ejemplo, detonador.

La carga de estos objetos puede llevar una materia luminosa (ver también números 8.º y 11).

Nota: Los fulminantes no detonantes (2.º) son admitidos entre estos objetos.

8.º Los objetos cargados con materias luminosas o destinados a la señalización, con o sin carga propulsora, con o sin carga de lanzamiento y sin carga explosiva, cuya materia propulsiva o luminosa esté comprimida de forma que no pueda hacer explosión por incendio.

9.º Objetos fumígenos que encierren clorato, provistos de una carga explosiva o de una carga de inflamación explosiva. En cuanto a las materias productoras de humo que se emplean para fines agrícolas o forestales, ver clase I, c), marginal 101, 27.

10. Torpedos perforadores que encierren una carga de dinamita o de explosivos análogos a la dinamita sin espoleta y sin dispositivo; por ejemplo, detonador que produzca efecto destructivo; aparatos con carga hueca destinados a fines económicos que encierren, como máximo, un kilogramo de explosivo inmovilizado dentro de la cubierta y desprovistos de detonador.

11. Objetos con carga explosiva y objetos con cargas propulsiva y explosiva, provistos de un dispositivo, por ejemplo, detonador, que produzca efecto destructivo, ofreciendo todo ello seguridad. El peso de cada objeto no debe pasar de 25 kilogramos.

2. Condiciones de transporte

A) Bultos.

1. Condiciones generales de embalaje:

62.

(1) Los embalajes serán cerrados y estancos, de forma que impidan cualquier pérdida del contenido. Se admite asegurar el cierre de los bultos con ayuda de flejes o alambres metálicos dispuestos alrededor de los bultos. Su utilización será obligatoria en el caso de cajas que tengan bisagras en las tapas, cuando no vayan provistas de un dispositivo eficaz que se oponga al aflojamiento del cierre.

(2) Las materias de que estén hechos los embalajes y los cierres no deben ser atacadas por el contenido ni formar con éste combinaciones nocivas o peligrosas.

(3) Los embalajes, incluidas sus cerraduras, deben ser sólidos y resistentes en todas sus partes, de forma que no puedan aflojarse en ruta y que respondan con seguridad a las exigencias normales del transporte. Los objetos se sujetarán fuertemente dentro de sus embalajes, y de la misma forma, los embalajes interiores dentro de los exteriores. Salvo prescripción contraria en el capítulo «Embalaje de objetos de la misma especie», los embalajes interiores pueden estar contenidos en los embalajes de expedición bien solos o bien en grupos.

(4) Las materias de relleno que sirvan de protección se adaptarán a las propiedades del contenido.

2. Embalaje de objetos de la misma especie.

63.

Los objetos del 1.º se embalarán como sigue:

a) Objetos del 1.º, a) y b): En embalajes de madera o barriles de cartón impermeable. Un bulto no debe pesar más de 120 kilogramos; sin embargo, bajo forma de barril de cartón, el peso del bulto no debe ser mayor de 75 kilogramos.

b) Objetos del 1.º, c): Enrollados sobre cilindros de madera o cartón, podrán alcanzar hasta una longitud de 250 metros. Los rollos se colocarán en cajas de madera de forma que no puedan estar ni en contacto entre sí ni con las paredes de la caja. Una caja no puede contener más de 1.000 metros de cuerda.

c) Objetos del 1.º, a): Enrollados sobre cilindros de madera o de cartón, pueden alcanzar una longitud de 125 metros. Se

embalarán en una caja de cartón sujeta con tornillos y cuyas paredes tengan un espesor de 18 milímetros, como mínimo, de forma que los rollos no puedan estar en contacto ni entre sí ni con las paredes de la caja. Una caja no debe contener más de 1.000 metros de mechas detonantes instantáneas.

64.

(1) Los objetos del número 2.º se embalarán como sigue:

a) Objetos del 2.º, a): Las cápsulas con carga explosiva sin protección a razón de 500, como máximo, por caja o cajita, y cápsulas con carga explosiva protegida a razón de 5.000, como máximo, por caja, en cajas de chapa, cajas de cartón o cajitas de madera. Estos embalajes se colocarán dentro de una caja de expedición de madera o de chapa.

b) Objetos del 2.º, b), 1: Las vainas con fulminante de cartuchos de percusión central, no cargadas de pólvora propulsiva, para armas de fuego de todos los calibres, en cajas de madera o de cartón o en sacos de tejido.

c) Objetos del 2.º, b), 2: Las vainas con fulminante de cartuchos de percusión anular sin carga de propulsión para armas Flobert o de calibres análogos, a razón de 5.000, como máximo, por caja, en cajas de chapa o en cajas de cartón, que se colocarán en una caja de expedición de madera o de chapa; sin embargo, estas vainas pueden también embalsarse a razón de 25.000, como máximo, en un saco que debe protegerse con cartón ondulado dentro de una caja de madera o de hierro.

d) Objetos del 2.º, c) y d): Dentro de cajas de cartón, de madera o de chapa que se colocarán en embalajes de madera o de metal.

(2) Un bulto que contenga objetos del 2.º, a), c) o d), no debe pesar más de 100 kilogramos.

65.

(1) Los objetos del 3.º se embalarán en cajas formadas por planchas de un espesor de 18 milímetros, como mínimo, sujetas por tornillos de madera.

Los petardos se sujetarán interponiendo materias acolchantes en las cajas, de forma que no puedan estar en contacto ni entre sí ni con las paredes de las cajas.

(2) Un bulto no debe pesar más de 50 kilogramos.

66.

(1) Los objetos de 4.º, a) y c), se colocarán sin libertad de movimiento en cajas de chapa, de madera o de cartón bien cerradas; estas cajas se colocarán sin espacios vacíos en cajas de expedición de metal, de madera o de paneles de fibra de cartón compacto o de cartón ondulado; los cartones deben estar impermeabilizados por impregnación y presentar una resistencia mecánica suficiente.

Las cajas de cartón se cerrarán por medio de cintas adhesivas lo suficientemente fuertes. El modelo de cajas de cartón compacto o de cartón ondulado deberá estar admitido por la autoridad competente del país de expedición.

(2) Los objetos del 4.º, c) y d) se colocarán a razón de 400, como máximo, por caja, en cajas de chapa, madera o cartón. Estas cajas estarán sólidamente embaladas en cajas de expedición de metal o de madera.

(3) Un bulto no debe pesar más de 100 kilogramos. Sin embargo, en forma de caja de paneles de fibra o de cartón, un bulto que contenga objetos del número 4, a), b) o e), no debe pesar más de 40 kilogramos.

67.

(1) Los objetos del 5.º se embalarán de la siguiente forma:

a) Objetos del 5.º, a): Bien protegidos contra la inflamación, a razón de 100, como máximo, si se trata de detonadores y a razón de 50, como máximo, si se trata de racords, dentro de recipientes de chapa o de cartón impermeabilizado, interponiendo materias acolchantes para sujetarlos.

Los recipientes de chapa irán provistos en su interior de una materia elástica. Las tapas se fijarán por medio de cintas adhesivas colocadas alrededor de las mismas. Los recipientes, a razón de cinco, como máximo, si se trata de detonadores, y a razón de 10, como máximo, si se trata de racords, se reunirán en un paquete o se colocarán en una caja de cartón. Los paquetes o las cajas se embalarán dentro de una caja de madera sujeta con tornillos, cuyas paredes tengan un espesor de 18 milímetros, como mínimo, o en un embalaje de chapa; tanto los unos como las otras irán protegidos por medio de materias acolchantes interpuestas, dentro de una caja de expedición cuyas paredes tengan un espesor de 18 milímetros como mínimo, de

forma que entre la caja de madera o el embalaje de chapa y la caja de expedición exista en todas sus partes un espacio de 3 centímetros, como mínimo, relleno de materia acolchante.

b) Objetos del 5.º, b): Reunidos en paquetes, a razón de 100 como máximo por paquete y de tal forma que los detonadores vayan colocados alternativamente a uno y otro extremo del paquete; con 10 como máximo de estos paquetes se forma un paquete colector, y cinco, como máximo, de estos paquetes colectores se colocarán en una caja de expedición con un espesor de pared de 18 milímetros, como mínimo, o un recipiente de chapa, de forma que entre los paquetes colectores y la caja de expedición o el recipiente de chapa exista en todas sus partes un espacio intermedio de 3 centímetros, como mínimo, que se rellena con materias acolchantes.

c) Objetos del 5.º, c): Las mechas provistas de detonadores enrolladas en anillos, 10 anillos, como máximo, se reunirán en un cilindro que se embalará en papel; 10 cilindros, como máximo, se sujetarán interponiendo materias acolchantes, dentro de una cajita de madera que se cierre por medio de tornillos y cuyas paredes tengan un espesor mínimo de 12 milímetros. Las cajitas a razón de 10, como máximo, se colocarán dentro de una caja de expedición, cuyas paredes tengan un espesor mínimo de 18 milímetros, y de forma que entre las cajitas y la caja de expedición exista en todas sus partes un espacio de tres centímetros, como mínimo, relleno de materias acolchantes.

d) Objetos del 5.º, d):

1. A razón de 100 detonadores, como máximo, por caja, dentro de cajas de madera cuyas paredes tengan un espesor de 18 milímetros, como mínimo, de forma que exista una separación de un centímetro, como mínimo, entre ellos, así como de las paredes de la caja. Estas estarán machihembradas, y el fondo y la tapa se fijarán por medio de tornillos. Si la caja va revestida interiormente de cinc o de aluminio, un espesor de pared de 16 milímetros es suficiente. Esta caja se colocará, asegurándola con materias acolchantes, dentro de una caja de expedición cuyas paredes tengan un espesor de 18 milímetros, como mínimo, de forma que exista entre ellas en todas las partes un espacio de 3 centímetros, como mínimo, relleno de materias acolchantes.

2. A razón de cinco detonadores, como máximo, por caja, en cajas de chapa. Se colocarán los detonadores dentro de un enrejado de madera o listones de madera perforados. La tapa se fijará colocando a su alrededor cintas adhesivas. Veinte cajas de chapa, como máximo, se colocarán dentro de una caja de expedición cuyas paredes tengan un espesor de 18 milímetros como mínimo.

e) Objetos del 5.º, e): A razón de 50, como máximo, por caja, dentro de cajas de madera cuyas paredes tengan un espesor de 18 milímetros como mínimo. Dentro de las cajas los objetos se sujetarán con ayuda de un dispositivo de madera, de forma que queden separados un centímetro, como mínimo, los unos de los otros y de las paredes de la caja. Las paredes de la caja estarán machihembradas y el fondo y la tapa se fijarán por medio de tornillos. Seis cajas, como máximo, se colocarán dentro de una caja de expedición cuyas paredes tengan un espesor mínimo de 18 milímetros, asegurándolas con materias acolchantes, de forma que existan en todas las partes entre las cajas y la caja de expedición un espacio de tres centímetros, como mínimo, relleno de materias acolchantes. Este espacio puede reducirse a un centímetro cuando está relleno de placas porosas de fibra de madera. Si los objetos se embalan individualmente y se inmovilizan dentro de cajas de chapa o de materia plástica que cierren herméticamente, pueden colocarse dentro de una caja de expedición de madera cuyas paredes tengan un espesor de 18 milímetros como mínimo. Los objetos deben estar separados los unos de los otros e inmovilizados por cartón o placas de fibra de madera.

f) Objetos del 5.º, f):

1. A razón de 50, como máximo, por caja, dentro de cajas de madera o metálicas. Dentro de estas cajas, cada detonador se colocará entre unos listoncitos de madera, siendo la distancia entre dos detonadores contiguos, así como la distancia entre los detonadores extremos y la pared de la caja, de dos centímetros como mínimo; y se garantizará con el cierre de la tapa, la inmovilización del conjunto; tres cajas, como máximo, se colocarán sin intersticios dentro de una caja de expedición de madera cuyas paredes tengan un espesor de 18 milímetros como mínimo.

2. Dentro de cajas de madera o de metal; en estas cajas cada detonador se mantendrá fijo por medio de un enrejado de forma que la distancia entre dos detonadores y entre los detonadores extremos, y la pared de la caja sea de dos centímetros,

como mínimo, y que la inmovilización del conjunto quede garantizada; estas cajas se colocarán dentro de una caja de expedición cuyas paredes tengan al menos 18 milímetros de espesor, de forma que exista en todas las partes entre las cajas, y entre éstas y la caja de expedición, un espacio de tres centímetros, como mínimo, relleno de materias acolchantes; un bulto no debe contener más de 150 detonadores.

(2) La tapa de la caja de expedición se cerrará por medio de tornillos, de charnelas y de abrazaderas de hierro.

(3) Cada bulto que contenga objetos del 5.º irá provisto de un cierre precintado, bien por precintos de plomo o sellos (impronta o marca) aplicados en las cabezas del tornillo, en los extremos del eje de la tapa o en las abrazaderas de hierro, bien por medio de una banda que lleve la marca de fábrica pegada sobre la junta de la tapa y las paredes de la caja.

(4) Un bulto no debe pesar más de 75 kilogramos; los bultos que pesen más de 35 kilogramos irán provistos de asas.

68.

(1) Los objetos del 6.º irán enrollados aisladamente en papel y colocados dentro de envolturas de cartón ondulado. Se embalarán a razón de 25, como máximo, por caja, dentro de cajas de cartón o chapa. Las tapas se fijarán pegando a su alrededor cintas adhesivas. Veinte cajas, como máximo, se colocarán dentro de una caja de expedición de madera.

(2) Un bulto no debe pesar más de 50 kilogramos. Los bultos que pesen más de 30 kilogramos irán provistos de asas.

69.

(1) Los objetos del 7.º se embalarán dentro de cajas de madera, cerradas con tornillos, o con charnelas o con abrazaderas de hierro y cuyas paredes tengan un espesor de 16 milímetros, como mínimo, o en recipientes de metal o de materia plástica apropiada y de una resistencia adecuada. La tapa y fondo de las cajas de madera pueden ser asimismo de paneles de fibras sometidos a altas presiones y con una resistencia equivalente a la de las paredes. Los objetos que pesen más de 20 kilogramos podrán ser expedidos en jaulas o sin embalaje.

(2) Un bulto no debe pesar más de 100 kilogramos, siempre que contenga objetos que no pesen más de un kilogramo cada uno. Las cajas que con su contenido pesen más de 30 kilogramos irán provistas de asas.

70.

(1) Los objetos del 8.º se embalarán en cajas de madera, en barriles de cartón impermeabilizado o en recipientes de metal o de materia plástica apropiada, de una resistencia adecuada. La cabeza de encendido se protegerá de forma que se impida el derramamiento de la carga fuera del conjunto.

(2) Un bulto no debe pesar más de 100 kilogramos; sin embargo, en forma de barril de cartón, un bulto no debe pesar más de 75 kilogramos. Las cajas que, con su contenido, pesen más de 30 kilogramos irán provistas de asas.

71.

Los objetos del 9.º se encerrarán en embalajes de madera. Un bulto no debe pesar más de 75 kilogramos. Los bultos que pesen más de 30 kilogramos irán provistos de asas.

72.

Los objetos del 10 se embalarán en cajas de madera. Los bultos que pesen más de 30 kilogramos irán provistos de asas.

73.

Los objetos del 11 se embalarán como sigue:

a) Objetos de un diámetro inferior a 13,2 milímetros, a razón de 25 como máximo por caja, inmovilizados dentro de cajas de cartón que cierren bien o en recipientes de materia plástica apropiada; estas cajas o recipientes se colocarán, sin dejar espacios vacíos, dentro de una caja de madera cuyas paredes tengan un espesor de 18 milímetros, como mínimo, y que podrá estar guarnecido interiormente de hojalata, chapa de cinc, aluminio, materia plástica apropiada o de una materia semejante y de una resistencia adecuada. Un bulto no debe pesar más de 60 kilogramos. Los bultos que pesen más de 30 kilogramos irán provistos de asas.

b) Los objetos con un diámetro comprendido entre 13,2 milímetros y 57 milímetros:

1. Aisladamente dentro de un tubo de cartón o de una materia plástica apropiada, fuerte, bien adaptada y que cierre bien en los dos extremos; o aislados en un tubo de cartón o de ma-

tería plástica apropiada, fuerte bien adaptada, cerrado por un extremo y abierto por el otro; o aislados en un tubo de cartón o de materia plástica apropiada, abierto por los dos extremos, pero que lleve en su parte interior una escotadura u otro dispositivo apropiado capaz de inmovilizar el objeto.

Embalados de esta forma, se colocarán los objetos: De un diámetro de 13,2 a 21 milímetros, a razón de 300 como máximo; de un diámetro de 21 hasta 37 milímetros, a razón de 60 como máximo; de un diámetro de 37 hasta 57 milímetros, a razón de 25 como máximo; en capas dentro de una caja de madera cuyas paredes tengan un espesor de 18 milímetros, como mínimo, y que estará guarnecida interiormente de un revestimiento de hojalata, chapa de cinc o aluminio.

Para los objetos embalados en tubos abiertos en los dos extremos o en uno de los extremos, la caja de expedición irá provista interiormente, y por el lado de los extremos abiertos de los tubos, bien de una placa de fieltro de 7 milímetros de espesor, como mínimo, bien de una hoja del mismo espesor de cartón ondulado de doble faz o de una materia semejante. Un bulto no debe pesar más de 100 kilogramos. Los bultos que pesen más de 30 kilogramos estarán provistos de asas.

2. Los objetos con un diámetro de 20 milímetros pueden ser embalados también a razón de 10, como máximo, por caja, dentro de cajas de cartón bien adaptadas, fuertes, parafinadas, provistas de una guarnición alveolada en el fondo y con paredes de separación de cartón parafinado. Las cajas se cierran con una tapa que se asegura por medio de un pegamento. Treinta cajas, como máximo, se colocarán sin intersticios dentro de una caja de madera cuyas paredes tengan un espesor de 18 milímetros, como mínimo, y que irá guarnecida interiormente por un revestimiento de hojalata, de chapa de cinc o de aluminio. Un bulto no debe pesar más de 100 kilogramos. Los bultos que pesen más de 30 kilogramos se proveerán de asas.

3. Los objetos cuyo diámetro sea igual o inferior a 30 milímetros pueden también ir atados en un número de piezas que no será superior al que se indica en 1, y embalsarse en un recipiente de acero fuerte. Este recipiente puede ser cilíndrico. Los objetos así colocados deben ir rodeados de un dispositivo apropiado, de forma que constituyan una unidad compacta e impedir que los objetos aislados se desprendan. Una o varias de estas unidades se fijarán en el recipiente de forma que no puedan desplazarse.

Los extremos de los objetos que vayan atados reposarán sobre placas no metálicas que amortigüen los choques.

La tapa del recipiente estará cerrada de forma estanca y asegurada por un cerrojo que se precintará de forma que los objetos no puedan salirse fuera del mismo.

Un bulto no debe pesar más de 100 kilogramos. Los bultos que pesen más de 30 kilogramos irán provistos de asas. Los recipientes que puedan ser rodados llevarán la tapa provista de una fuerte empuñadura que permita transportarlos.

4. Los objetos con un diámetro de 30 a 57 milímetros pueden embalsarse también aisladamente dentro de una caja cilíndrica de cartón, fibra o materia plástica apropiada, cerrada herméticamente. A razón de 40, como máximo, estas cajas se colocarán en capas dentro de una caja de madera cuyas paredes tengan un espesor de 18 milímetros como mínimo.

Un bulto no debe pesar más de 100 kilogramos. Los bultos que pesen más de 30 kilogramos irán provistos de asas.

c) Los otros objetos del 11, según la prescripción del marginal 69 (1): Un bulto no debe pesar más de 100 kilogramos. Los bultos que pesen más de 30 kilogramos irán provistos de asas.

Nota: Para objetos que contengan tanto cargas de propulsión como cargas de explosión, el diámetro debe referirse a la parte cilíndrica de los objetos que contienen la carga explosiva.

3. Embalaje en común.

74.

Los objetos relacionados bajo un número en el marginal 61 no pueden reunirse en un mismo bulto ni con objetos de especie diferente del mismo número ni con objetos de otro número del mismo marginal ni con materias u objetos que pertenezcan a otras clases ni con otras mercancías.

Sin embargo pueden reunirse en un mismo bulto:

a) Los objetos del 1.º entre sí, esto es: Los objetos del 1.º, a) y b), en el embalaje previsto en marginal 63, a). Cuando objetos del 1.º, c), se reúnen en un mismo bulto con objetos del 1.º, a) o b), o con los dos, los del 1.º, c), deben ser embalados como bultos de acuerdo con las prescripciones

qu le son propias y el embalaje de la expedición debe ser el que está prescrito para los objetos 1.º, a) y b). Un bulto no debe pesar más de 120 kilogramos.

b) Los objetos del 2.º, a), con los del 2.º, b), caso que ambos estén embalados en cajas, se reunirán en una caja de madera. Un bulto no debe pesar más de 100 kilogramos.

c) Los objetos del 4.º entre sí, siempre que cumplan las prescripciones que se refieren al embalaje interior; dentro de un embalaje de expedición de madera. Un bulto no debe pesar más de 100 kilogramos.

d) Los objetos del 7.º con los que pertenezcan al 5.º, a), d), e) y f), a condición de que el embalaje de estos últimos impida la transmisión de una detonación eventual sobre los objetos del 7.º. Dentro del bulto, el número de los objetos del 5.º, a), d), e) o f), debe coincidir con el número de objetos del 7.º. Un bulto no debe pesar más de 100 kilogramos.

4. Inscripciones y etiquetas de peligro sobre los bultos (ver apéndice IX).

75.

Los bultos que contengan objetos de la clase I, b), irán provistos de etiquetas del modelo número 1.

B) Forma de envío, restricciones de expedición:

76.

(1) Los objetos del 3.º y 5.º no se admiten en gran velocidad más que por vagón completo. Los objetos del 10 y 11 están excluidos del transporte en gran velocidad, y no se admiten en pequeña velocidad más que por vagón completo.

Para remitir un paquete con objetos del 7.º como envío al detalle en gran velocidad debe contener un máximo de cinco de estos objetos.

(2) Los objetos del 4.º, a) y b), pueden ser expedidos como bultos exprés; en este caso, un bulto no debe pesar más de 40 kilogramos.

C) Indicaciones en la carta de porte:

77.

(1) La denominación de la mercancía en la carta de porte debe estar de acuerdo con una de las denominaciones impresas en el marginal 61, debe de estar subrayada en rojo y seguida de la indicación de la clase, de la cifra de enumeración, completa, si hubiera lugar a ello, por la letra y la sigla «RID» (por ejemplo, I, b), 2.ª, a), RID).

(2) El expedidor debe certificar en la carta de porte: «La naturaleza de la mercancía y el embalaje están de acuerdo con las prescripciones del RID.»

D) Material y elementos auxiliares del transporte:

1. Condiciones relativas a los vagones y a la carga.

a) Para bultos.

78.

(1) Los objetos de la clase I, b), se cargarán en vagones cubiertos.

(2) Los objetos del 7.º sin embalaje se colocarán dentro de los vagones de forma que no puedan desplazarse.

(3) En expediciones como mercancías al detalle en gran velocidad, deberá cargarse en un vagón únicamente un solo bulto con objetos del 7.º.

(4) No deben emplearse para los objetos del 10 y 11 más que vagones cubiertos provistos de aparatos de choque y de tracción de muelle, de techo fuerte y seguro, que no presenten fisuras, provistos de puertas y ventanas que cierren bien y desprovisto, si es posible, de aparatos de freno. En caso de que se utilicen vagones provistos de freno, se acondicionarán éstos de forma que no puedan accionarse. Deberá evitarse que en el interior de los vagones sobresalgan otros objetos de hierro que no sean los que forman parte del vagón. Las puertas y las ventanas del vagón deben tenerse siempre cerradas.

(5) Los bultos que contengan objetos del 10 y 11 se cargarán en los vagones de forma que no puedan desplazarse y estarán protegidos contra cualquier clase de choque o frotamiento.

(6) Para la utilización de vagones provistos de instalaciones eléctricas, ver apéndice IV.

b) Para pequeños contenedores:

79.

(1) Los bultos que contengan objetos clasificados en la clase presente pueden ser transportados en contenedores pequeños.

(2) Las prohibiciones de carga en común previstas en el marginal 81 deberán respetarse tanto en el interior de un contenedor pequeño como dentro del vagón que transporte uno o varios contenedores pequeños.

2. Inscripciones y etiquetas de peligro en los vagones y contenedores pequeños (ver apéndice IX).

80.

(1) Los vagones dentro de los cuales se carguen bultos que contengan objetos de la clase I, B), llevarán sobre sus dos lados una etiqueta del modelo número 1.

(2) Los contenedores pequeños dentro de los cuales se carguen objetos de la presente clase llevarán una etiqueta del modelo número 1.

E) Prohibiciones de carga en común.

81.

(1) Los objetos de la clase I, b), no deben ser cargados juntos dentro del mismo vagón:

a) Con flúor del 3.º de la clase I, d) (marginal 131).

b) Con materias de la clase I, e) (marginal 181).

c) Con materias de 3.º, 4.º y 11 del marginal 201, así como con todas las otras materias de la clase II, cuando su embalaje exterior no esté formado por recipientes de metal.

d) Con materias de la clase III, c) (marginal 371).

e) Con materias del 5.º de la clase IV, a) (marginal 401).

f) Con materias de la clase IV, b) (marginal 451); sin embargo, los bultos que encierren objetos de 4.º, a) y b), expedidos como bultos exprés. pueden ser cargados juntos en el mismo furgón con bultos que contengan materias radiactivas dentro de los embalajes del tipo A.

g) Con materias de 2.º, a), y 3.º, a), de la clase V (marginal 501).

h) Con materias de la clase VII (marginal 701).

(2) Los objetos de 1.º, d); 3.º, 4.º, c) y d); 5.º, 6.º y 8.º a 11, no deben cargarse juntos en el mismo vagón con materias y objetos de la clase I, a) (marginal 21).

(3) Los objetos del 1.º, d); 3.º; 5.º; 10, y 11 no deben cargarse juntos dentro del mismo vagón:

a) Con objetos del 6.º de la clase I, b) (marginal 61).

b) Con materias de la clase III, a) (marginal 301).

(4) Además de éstos, no deben ser cargados en el mismo vagón:

a) Los objetos de 1.º, d); 3.º, y 5.º, con objetos de 7.º, 8.º y 11 de la clase I, b) (marginal 61).

b) Los objetos de 10 con los objetos de 3.º, 5.º, 7.º, 8.º y 11 de la clase I, b) (marginal 61).

c) Los objetos de 11 con los objetos de 3.º, 5.º, 7.º, 8.º y 10 de la clase I, b) (marginal 61).

(Continuará)

MINISTERIO DE COMERCIO

16813 RESOLUCION de la Dirección General de Exportación sobre exportación de aceites «Extra de Levante y similares».

El Decreto 1573/1975, de 10 de los corrientes, modifica el apartado V «Exportaciones de aceite de oliva» del Decreto 2991/1974, en el que se establecían las limitaciones a la exportación de aceite de oliva en la presente campaña y señala en su artículo primero que «la exportación de aceites extras de Levante y similares tendrá un límite de 20.000 toneladas métricas».

Teniendo en cuenta que las 10.000 primeras toneladas métricas fueron ya distribuidas por cupos para cada firma, y considerando, por otra parte, las especiales características del mercado de los aceites «extras», esta Dirección general ha resuelto lo siguiente:

Artículo 1.º Las firmas exportadoras inscritas en el Registro Especial de Exportadores de Aceite de Oliva y Orujo de Aceituna podrán presentar en el Ministerio de Comercio, a través del Grupo de Exportadores del Sindicato Nacional del Olivo, las correspondientes solicitudes de exportación. Aquellas firmas a las que se les hubiera adjudicado en la presente campaña algún contingente de estos aceites deberán agotar previamente los cupos que les hubiesen correspondido con cargo a las primeras 10.000 toneladas métricas distribuidas, antes de solicitar nuevas operaciones con cargo a la ampliación del contingente.

Art. 2.º Las exportaciones de aceite «extra de Levante», se realizarán únicamente por la Aduana de Tarragona.

Art. 3.º Las licencias de exportación tendrán como plazo de validez el del 31 de octubre de 1975.

Art. 4.º Las correspondientes solicitudes de exportación deberán ser presentadas en el Grupo, acompañadas de los siguientes documentos:

1. Crédito irrevocable y confirmado, o abierto en las Cajas de un Banco español.

2. Fotocopia de la declaración al Ministerio de Agricultura sobre movimiento de almazaras, en la que se especifique la salida del aceite de almazara y el destino del mismo, así como la calidad, justificándose así el origen del aceite que se proyecta exportar.

3. Una garantía bancaria que asegure a la Administración del Estado de la total ejecución de la licencia de exportación que se conceda, por un importe del 15 por 100 del valor total de la licencia. Esta garantía será remitida al Ministerio de Comercio juntamente con la solicitud.

Esta Resolución entrará en vigor el día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 30 de julio de 1975.—El Director general, Luis Medina.

II. Autoridades y personal

NOMBRAMIENTOS, SITUACIONES E INCIDENCIAS

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

16814. ORDEN de 8 de julio de 1975 por la que se anula y adjudica el destino que se cita al personal que se menciona.

Excmos. Sres.: Como continuación a la Orden de 5 de junio de 1975 («Boletín Oficial del Estado» número 146), por la que se adjudicaban con carácter definitivo a todos los efectos los destinos o empleos civiles puestos a disposición de esta Junta Calificadora y que fueron anunciados como formando parte del concurso número 80.

Esta Presidencia del Gobierno dispone lo siguiente:

Artículo único.—Reconocido por el Tribunal Médico de la segunda Región Militar el Guardia primera de la Guardia Civil perteneciente a la Segunda Comandancia Móvil afecta al 21. Tercio de la Guardia Civil don Miguel Mora Ortiz y por haber sido declarado inútil para el servicio de las armas y no encontrándose en condiciones de prestar sus servicios civiles como Subalterno, queda nulado su destino, «Presidencia del Gobierno.—Cuerpo General Subalterno de la Administración Civil del Estado.—Subalterno para el Ministerio de Hacienda.—Cádiz», que le había sido adjudicado provisionalmente por Orden de 22 de abril de 1975 («Boletín Oficial del Estado» número 112).