

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. (Conclusión.)

1647.

(1) Exenciones:

- a) Los embalajes del tipo A destinados a líquidos y que satisfagan las prescripciones del marginal 452 (5), b), 1 ó 2.
b) Las envueltas de confinamiento de los embalajes del tipo A destinados al tritio, de una actividad inferior a 200 Ci, o de otros gases, de una actividad total inferior a 20 Ci.

(2) Método:

- a) i) Para los embalajes del tipo A destinados a líquidos, se hace caer el bulto sobre el blanco, de manera que se le haga sufrir el máximo daño desde el punto de vista del confinamiento.
ii) Para los embalajes del tipo A destinados a gases, se hace caer la envuelta de confinamiento sobre el blanco, de modo que se le haga sufrir el máximo daño desde el punto de vista del confinamiento.
b) La altura de caída, medida entre la parte inferior del bulto modelo, en el caso indicado en a), i), o de la envuelta de confinamiento, en el caso indicado en a), ii), y la superficie superior del blanco, debe ser de nueve metros.

(3) Blanco:

El blanco debe ser una superficie plana horizontal, tal que todo crecimiento de su resistencia a un despiazamiento o a una deformación al choque no agrave sensiblemente el daño experimentado por el bulto modelo o la envuelta de confinamiento. Una superficie tal puede ser, por ejemplo, una placa de acero colocada sobre un bloque de hormigón, de una masa, al menos, diez veces superior a la de todo bulto modelo sometido a esta prueba. El bloque de hormigón debe reposar sobre un suelo firme, y la placa de acero, de un espesor mínimo de 1,25 centímetros, se debe colocar sobre el hormigón cuando éste está fresco, a fin de asegurar una perfecta adhesión.

Métodos previstos para los ensayos indicados en los marginales 452, (3), i), y (6), a); 455, (1), b); (4), a), d), f) y h); (6), b); 456, (7), a), 1, y b), 2; (10), a) y b), 2, y 1622, (1), b).

1648.

El bulto modelo debe someterse a los efectos acumulativos de la prueba mecánica de la que se trata en el marginal 1649, de la prueba térmica indicada en el marginal 1650 y, a menos que esté específicamente exento, de la prueba de inmersión indicada en el marginal 1651, y en el orden así indicado.

Prueba mecánica:

1649.

(1) Exenciones: Ninguna.

(2) El ensayo consiste en las dos caídas mencionadas a continuación, cuyo orden se debe elegir de forma que los daños experimentados sean tales que la prueba térmica a la que se debe someter al bulto produzca el máximo efecto. Estas dos caídas están definidas en los párrafos (3) y (4) a continuación:
(3) a) Se hace caer el bulto modelo sobre un blanco de manera que experimente el máximo daño.

b) El blanco debe ser tal como se define en el marginal 1647 (3).

c) La altura de caída, medida entre el punto más bajo del bulto modelo y la cara superior del blanco, debe ser de nueve metros.

(4) a) Se hace caer el bulto modelo sobre el blanco, de manera que experimente el daño máximo.

b) El blanco está constituido por un barra de acero dulce que tenga una sección circular de 15 centímetros \pm 0,5 centímetros de diámetro, montada verticalmente de una manera rígida sobre el plano descrito en el marginal 1647 (3).

La superficie del blanco debe ser plana y horizontal, redondeándose la arista con un radio de seis milímetros, como máximo; debe tener una anchura de 20 centímetros, a menos que una barra más larga pueda causar daños más graves, en cuyo caso se utilizará una barra suficientemente larga para causar un máximo de daño.

c) La altura de caída medida entre el punto más bajo del bulto modelo y la superficie superior de la plataforma debe ser de un metro.

Ensayo térmico:

1650.

(1) Exenciones: Ninguna.

(2) Un ensayo térmico se considerará como satisfactorio si la cantidad de calor recibida por el bulto modelo no es inferior a la que resultaría de la exposición del bulto entero, durante treinta minutos, a un medio radiante de 800° C, que tenga un coeficiente de radiación de 0,9, admitiendo que las superficies del bulto tengan un coeficiente de absorción de 0,8.

Si el embalaje lleva consigo un aislamiento térmico susceptible de ser parcialmente perdido en condiciones distintas de las simuladas por los ensayos previstos en los marginales 1643 a 1646 y 1649 (por ejemplo, manejo brusco del bulto), se admitirá además que sólo el 50 por 100 de la superficie del embalaje está protegido por esta estructura.

(3) Método.

El método de ejecución del ensayo térmico que se describe a continuación se considera que satisface las condiciones antes especificadas en (2):

a) El bulto modelo, a la temperatura ambiente, se expone a un fuego al aire libre en las condiciones del párrafo b) a continuación. El bulto se mantiene de tal forma que su parte inferior esté situada a un metro por encima del fondo del depósito que contenga el combustible. La estructura que sostenga el bulto debe ser tal que no sustraiga a la acción directa del calor más que una fracción mínima de la superficie del bulto. La posición del bulto debe ser tal que se produzca un máximo de daños.

b) El fuego debe proceder de la combustión al aire libre de un hidrocarburo obtenido por destilación del petróleo a una temperatura máxima de 330° C, que tenga un punto de inflamación no inferior a 46° C, y un poder calorífico de 11.100 a 11.700 kilocalorías por kilogramo. El fuego debe ser tal que todos los lados del bulto se expongan a una llama luminosa de un espesor comprendido entre 0,7 y tres metros. El depósito tendrá una profundidad suficiente para que el combustible lo rellene prácticamente hasta el borde.

c) El bulto modelo se expone al fuego durante treinta minutos en las condiciones antes definidas. No debe ser refrigerado artificialmente antes de que transcurra un plazo de tres horas, a menos que se pueda demostrar, con ayuda de un par térmico o por cualquier otro procedimiento, que la temperatura interior haya comenzado a bajar.

Ensayo de inmersión:

1651.

(1) Exenciones:

Los bultos que no sean los de las clases de seguridad nuclear I o II.

(2) Método:

a) El bulto se debe sumergir de forma que la junta o las juntas a ensayar (*) estén bajo una altura de agua de, al menos, 0,9 metros durante ocho horas, como mínimo.

b) En el momento de la inmersión, la temperatura del bulto modelo debe ser superior de 5 a 15° C a la del agua.

Verificación del confinamiento y de la función-pantalla.

1652.

(1) Estanqueidad.

Se puede utilizar cualquier ensayo normalmente aceptable, para establecer que se respetan las condiciones del marginal 1641 (4).

(2) Función-pantalla.

a) Para los embalajes de los tipos A y B, a continuación de los ensayos descritos en los marginales 1642 a 1646:

1. Por medio de una película radiográfica o de un instrumento apropiado, se verificará toda la superficie del bulto modelo que contenga una fuente apropiada que la eficacia de la función-pantalla no haya disminuido sensiblemente.

2. La frase «la eficacia de la función-pantalla no ha disminuido sensiblemente» significa que el caudal de dosis de la radiación en un punto cualquiera de la superficie del bulto modelo, cuando éste contiene una fuente de iridio-192, no ha aumentado de forma notable tras los ensayos pertinentes. Si el embalaje no está destinado más que a un nucleido particular, este último puede servir de fuente en lugar del iridio-192.

b) Para los embalajes del tipo B, a continuación de los ensayos descritos en los marginales 1648 a 1651:

1. Se verificará, por medio de un instrumento apropiado, la superficie del bulto modelo que contenga una fuente adecuada si la eficacia de la función-pantalla hubiera disminuido.

2. Si se comprueba que la función-pantalla ha perdido su eficacia en un punto cualquiera de la superficie del bulto modelo, es preciso establecer, por medidas o por cálculo, que las radiaciones que emanan del bulto satisfacen las condiciones previstas en el marginal 452, (6), a), ii).

1653-1660.

II. Cápsulas (marginal 450, nota 4, b).

1661.

Generalidades:

(1) La construcción de la cápsula modelo a ensayar debe ser la que está prevista para el transporte, y su contenido debe ser tan semejante como se pueda a la materia radiactiva que la cápsula modelo debe contener, especialmente en lo referente a las radiaciones y a la actividad específica.

(2) Una cápsula modelo diferente puede ser utilizada para cada una de las pruebas enumeradas en el marginal 1662.

(3) Después de cada ensayo se procederá a una verificación de estanqueidad por un método que no deberá ser menos sensible que el descrito en el marginal 1663.

Métodos de ensayo:

1662.

(1) Ensayo de resistencia al choque.

Se hace caer la cápsula modelo sobre un blanco desde una altura de nueve metros. El blanco debe estar constituido por una superficie plana horizontal tal que todo crecimiento de su resistencia a un desplazamiento o a una deformación bajo el choque de la cápsula no agrave sensiblemente el daño sufrido por ésta.

(2) Ensayo de percusión.

La cápsula modelo se coloca sobre una hoja de plomo que repose sobre una superficie dura y lisa; se golpea con la cara plana de un martillo de acero, de manera que produzca un choque equivalente al que provocaría un peso de 1,4 kilogramos

(*) Se entiende por junta a ensayar cada grupo de juntas que se sitúan en un mismo recipiente del embalaje; se comenzará por el recipiente exterior y se proseguirá la prueba hasta un nivel estanco.

que cayera libremente desde una altura de un metro. La cara plana del martillo debe tener un diámetro de 2,5 centímetros, redondeándose su arista por un radio mínimo de 3 milímetros. El plomo, cuyo coeficiente de dureza será de 3,5 a 4,5 según la escala de Vickers, tendrá un espesor máximo de 25 milímetros y dimensiones mayores que las de la cápsula. Si se repite el ensayo, cada vez se debe repetir poniendo la cápsula sobre una parte intacta del plomo.

(3) Ensayo térmico.

La cápsula modelo se calienta en aire hasta la temperatura de 800° C; se mantiene a esta temperatura durante diez minutos, tras lo cual se dejará enfriar.

(4) Ensayo de inmersión.

La cápsula modelo se sumerge durante veinticuatro horas en el agua a la temperatura ambiente. El agua debe tener un pH comprendido entre seis y ocho y una conductividad máxima de 10 microhmios por centímetro.

Método de evaluación de la estanqueidad:

1663.

(1) Ensayo 1:

Sumergir la cápsula modelo en una disolución que no pueda atacar la materia de la cual se compone y que, en las condiciones de este ensayo, se haya revelado capaz de arrastrar el radionucleido en cuestión. Calentar la disolución hasta 50° C ± 5° C y mantenerla durante ocho horas a esta temperatura.

(2) Ensayo 2:

Conservar la cápsula modelo durante siete días, al menos, y repetir la prueba 1.

Si la actividad total de cada disolución es inferior a 0,05 microcuries, la cápsula se considerará como estanca.

1664-1699.

APENDICE VII
(reservado)

1700-1799.

APENDICE VIII
(reservado)

1800-1899.

APENDICE IX

1. Prescripciones relativas a las etiquetas de peligro

1900.

Con excepción de las etiquetas números 6A, 6B, 6C y 10, las dimensiones prescritas para las etiquetas son las del formato normal A5 (148 por 210 milímetros).

Las dimensiones de las etiquetas a fijar en los bultos se pueden reducir hasta el formato A7 (74 por 105 milímetros). Las etiquetas números 6A, 6B y 6C deben tener 10 centímetros de lado.

1901.

(1) Las etiquetas de peligro deben fijarse en los bultos, en los vagones y en los pequeños contenedores o fijarse de otra manera apropiada. Sólo en el caso en que el estado exterior de un bulto no lo permitiera se pegarán en cartones o tabletas sólidamente fijadas a los bultos. Las etiquetas en los embalajes de expedición se pueden reemplazar por marcas de peligro indelebles que correspondan exactamente a los modelos prescritos.

(2) Incumbe al expedidor colocar las etiquetas:

a) En los bultos que se envían al transporte, como envíos al detalle o como vagones completos.

b) En todos los contenedores.

c) En vagones transportados como vagones completos.

d) En vagones que contengan bultos cargados por el expedidor.

(3) En todos los demás casos incumbe al ferrocarril etiquetar los vagones.

2. Explicación de las figuras

1902.

Las etiquetas de peligro prescritas para materias y objetos de las clases I a VII (véase cuadro adjunto) significan:

- Número 1 (bomba negra sobre fondo naranja): Peligro de explosión.
Para las prohibiciones de carga en común, ver marginales 42, 44, 79 y 81.
- Prescrita en los marginales 37, (1); 43, (1) y (2); 75, 80, (1) y (2).
- Número 2 (llama negra sobre fondo naranja): Peligro de fuego.
Para las prohibiciones de carga en común, ver marginales 219, 221, 312, 314, 350, 352, 716 y 718.
- Prescrita en los marginales 154, (3); 164, (2) y (3); 188, (2); 213, (1); 220, (1) y (2); 307, (1); 313, (1) y (3); 344, (1); 351, (1) y (2); 432, (1); 440, (1); 711, (1); 717, (1) y (2).
- Número 3 (llama encima de un círculo negro sobre fondo naranja): Materia comburente.
Para las prohibiciones de carga en común, ver marginales 387 y 389.
- Prescrita en el marginal 381, (1); 388, (1), (2) y (3).
- Número 4 (calavera negra sobre fondo naranja): Materia tóxica.
Se debe mantener aislada de los géneros alimenticios y otros objetos de consumo en los vehículos en los lugares de carga y descarga o transbordo.
Para las prohibiciones de carga en común, ver marginales 439 y 441.
- Prescrita en los marginales 307, (2); 313, (2) y (3); 316, (3); 432, (1); 440, (1) y (2); 443, (3).
- Número 4 A (cruz de San Andrés negra sobre fondo naranja sin recuadro): Materia nociva.
- Prescrita en los marginales 432, (1); 440, (1) y (2); 443, (3).
- Número 5 (gotas que caen de una probeta sobre una placa y otra probeta sobre una mano, negro sobre fondo naranja): Materia corrosiva.
Para las prohibiciones de carga en común, ver marginales 530 y 533.
- Prescrita en los marginales 381, (1); 388, (2); 524, (1); 532, (1) y (2), y 535, (3).
- Nota.—Se puede utilizar en lugar de la etiqueta número 5, la antigua etiqueta de una bombona negra sobre fondo naranja durante un plazo transitorio que se extiende hasta el término del año 1968.
- Número 6 A (etiqueta en forma de cuadro apoyado sobre la punta, trébol esquematizado, inscripción RADIATIVO, una banda vertical en la mitad inferior con el texto siguiente) (*): Materia radiactiva en bultos de la categoría I-BLANCA; en caso de avería de los bultos, peligro para la salud por ingestión, inhalación o contacto con la materia que se encuentre esparcida.
Para las prohibiciones de carga en común, ver el marginal 467.
- Contenido
Actividad
Símbolo e inscripciones negros sobre fondo blanco, banda vertical roja.
Prescrita en los marginales 459, (1), y 466, (2).
- Número 6 B (como la precedente, dos bandas verticales en la mitad inferior y el siguiente texto) (*): Materia radiactiva en bultos de la categoría II-AMARILLA, bultos a mantener alejados de los que lleven una

etiqueta con la inscripción FOTO (ver marginal 1605); en caso de avería en el bulto, peligro para la salud por ingestión, inhalación o contacto con la materia que se hallare esparcida, así como riesgo de irradiación externa a distancia.
Para las prohibiciones de carga en común, ver marginal 467.

Número 6 C (como la precedente, pero con tres bandas verticales en la mitad inferior): Materia radiactiva en bultos de la categoría III-AMARILLA, bultos que se deben mantener alejados de los que lleven una etiqueta con la inscripción FOTO (ver marginal 1605), y no aproximarse a ellos inútilmente; en caso de avería de los bultos, peligro para la salud por ingestión, inhalación o contacto con la materia que se hallare esparcida, así como riesgo de irradiación externa a distancia.
Para las prohibiciones de carga en común, ver marginal 467.

Número 6 D (trébol esquemático, inscripción RADIATIVO, seguido del texto) (*):
No aproximarse sin necesidad.
Símbolo e inscripciones negras sobre fondo naranja.
Prescrita en el marginal 466, (1).

Número 6 D (trébol esquemático, inscripción RADIATIVO, seguido del texto) (*):
No aproximarse sin necesidad.
Símbolo e inscripciones negras sobre fondo naranja.
Prescrita en el marginal 466, (1).

Número 6 D (trébol esquemático, inscripción RADIATIVO, seguido del texto) (*):
No aproximarse sin necesidad.
Símbolo e inscripciones negras sobre fondo naranja.
Prescrita en el marginal 466, (1).

Número 6 D (trébol esquemático, inscripción RADIATIVO, seguido del texto) (*):
No aproximarse sin necesidad.
Símbolo e inscripciones negras sobre fondo naranja.
Prescrita en el marginal 466, (1).

Número 6 D (trébol esquemático, inscripción RADIATIVO, seguido del texto) (*):
No aproximarse sin necesidad.
Símbolo e inscripciones negras sobre fondo naranja.
Prescrita en el marginal 466, (1).

Número 6 D (trébol esquemático, inscripción RADIATIVO, seguido del texto) (*):
No aproximarse sin necesidad.
Símbolo e inscripciones negras sobre fondo naranja.
Prescrita en el marginal 466, (1).

Número 6 D (trébol esquemático, inscripción RADIATIVO, seguido del texto) (*):
No aproximarse sin necesidad.
Símbolo e inscripciones negras sobre fondo naranja.
Prescrita en el marginal 466, (1).

Número 6 D (trébol esquemático, inscripción RADIATIVO, seguido del texto) (*):
No aproximarse sin necesidad.
Símbolo e inscripciones negras sobre fondo naranja.
Prescrita en el marginal 466, (1).

Número 6 D (trébol esquemático, inscripción RADIATIVO, seguido del texto) (*):
No aproximarse sin necesidad.
Símbolo e inscripciones negras sobre fondo naranja.
Prescrita en el marginal 466, (1).

Número 6 D (trébol esquemático, inscripción RADIATIVO, seguido del texto) (*):
No aproximarse sin necesidad.
Símbolo e inscripciones negras sobre fondo naranja.
Prescrita en el marginal 466, (1).

Número 6 D (trébol esquemático, inscripción RADIATIVO, seguido del texto) (*):
No aproximarse sin necesidad.
Símbolo e inscripciones negras sobre fondo naranja.
Prescrita en el marginal 466, (1).

Número 6 D (trébol esquemático, inscripción RADIATIVO, seguido del texto) (*):
No aproximarse sin necesidad.
Símbolo e inscripciones negras sobre fondo naranja.
Prescrita en el marginal 466, (1).

Número 6 D (trébol esquemático, inscripción RADIATIVO, seguido del texto) (*):
No aproximarse sin necesidad.
Símbolo e inscripciones negras sobre fondo naranja.
Prescrita en el marginal 466, (1).

Número 6 D (trébol esquemático, inscripción RADIATIVO, seguido del texto) (*):
No aproximarse sin necesidad.
Símbolo e inscripciones negras sobre fondo naranja.
Prescrita en el marginal 466, (1).

Número 6 D (trébol esquemático, inscripción RADIATIVO, seguido del texto) (*):
No aproximarse sin necesidad.
Símbolo e inscripciones negras sobre fondo naranja.
Prescrita en el marginal 466, (1).

Número 6 D (trébol esquemático, inscripción RADIATIVO, seguido del texto) (*):
No aproximarse sin necesidad.
Símbolo e inscripciones negras sobre fondo naranja.
Prescrita en el marginal 466, (1).

Número 6 D (trébol esquemático, inscripción RADIATIVO, seguido del texto) (*):
No aproximarse sin necesidad.
Símbolo e inscripciones negras sobre fondo naranja.
Prescrita en el marginal 466, (1).

Número 6 D (trébol esquemático, inscripción RADIATIVO, seguido del texto) (*):
No aproximarse sin necesidad.
Símbolo e inscripciones negras sobre fondo naranja.
Prescrita en el marginal 466, (1).

Número 6 D (trébol esquemático, inscripción RADIATIVO, seguido del texto) (*):
No aproximarse sin necesidad.
Símbolo e inscripciones negras sobre fondo naranja.
Prescrita en el marginal 466, (1).

Número 6 D (trébol esquemático, inscripción RADIATIVO, seguido del texto) (*):
No aproximarse sin necesidad.
Símbolo e inscripciones negras sobre fondo naranja.
Prescrita en el marginal 466, (1).

Número 6 D (trébol esquemático, inscripción RADIATIVO, seguido del texto) (*):
No aproximarse sin necesidad.
Símbolo e inscripciones negras sobre fondo naranja.
Prescrita en el marginal 466, (1).

Número 6 D (trébol esquemático, inscripción RADIATIVO, seguido del texto) (*):
No aproximarse sin necesidad.
Símbolo e inscripciones negras sobre fondo naranja.
Prescrita en el marginal 466, (1).

etiqueta con la inscripción FOTO (ver marginal 1605); en caso de avería en el bulto, peligro para la salud por ingestión, inhalación o contacto con la materia que se hallare esparcida, así como riesgo de irradiación externa a distancia.

etiqueta con la inscripción FOTO (ver marginal 1605); en caso de avería en el bulto, peligro para la salud por ingestión, inhalación o contacto con la materia que se hallare esparcida, así como riesgo de irradiación externa a distancia.

Materia radiactiva en bultos de la categoría III-AMARILLA, bultos que se deben mantener alejados de los que lleven una etiqueta con la inscripción FOTO (ver marginal 1605), y no aproximarse a ellos inútilmente; en caso de avería de los bultos, peligro para la salud por ingestión, inhalación o contacto con la materia que se hallare esparcida, así como riesgo de irradiación externa a distancia.

Materia radiactiva en bultos de la categoría III-AMARILLA, bultos que se deben mantener alejados de los que lleven una etiqueta con la inscripción FOTO (ver marginal 1605), y no aproximarse a ellos inútilmente; en caso de avería de los bultos, peligro para la salud por ingestión, inhalación o contacto con la materia que se hallare esparcida, así como riesgo de irradiación externa a distancia.

Materia radiactiva que presente los peligros descritos en 6 A, 6 B y 6 C.

Materia radiactiva que presente los peligros descritos en 6 A, 6 B y 6 C.

Materia radiactiva que presente los peligros descritos en 6 A, 6 B y 6 C.

Materia radiactiva que presente los peligros descritos en 6 A, 6 B y 6 C.

Materia radiactiva que presente los peligros descritos en 6 A, 6 B y 6 C.

Materia radiactiva que presente los peligros descritos en 6 A, 6 B y 6 C.

Materia radiactiva que presente los peligros descritos en 6 A, 6 B y 6 C.

Materia radiactiva que presente los peligros descritos en 6 A, 6 B y 6 C.

Materia radiactiva que presente los peligros descritos en 6 A, 6 B y 6 C.

Materia radiactiva que presente los peligros descritos en 6 A, 6 B y 6 C.

Materia radiactiva que presente los peligros descritos en 6 A, 6 B y 6 C.

Materia radiactiva que presente los peligros descritos en 6 A, 6 B y 6 C.

Materia radiactiva que presente los peligros descritos en 6 A, 6 B y 6 C.

Materia radiactiva que presente los peligros descritos en 6 A, 6 B y 6 C.

Materia radiactiva que presente los peligros descritos en 6 A, 6 B y 6 C.

Materia radiactiva que presente los peligros descritos en 6 A, 6 B y 6 C.

1903-1999.

(* El texto debe imprimirse en una lengua oficial del país de origen y además en francés, alemán o italiano, a menos que las tarifas internacionales o acuerdos concluidos entre las Administraciones ferroviarias no disponga otra cosa.

ETIQUETAS DE PELIGRO

SIGNIFICACION: VER APENDICE IX (MARG. 1902)

REPRODUCCION REDUCIDA DEL FORMATO NORMAL A-5 (148x210 mm.)

Nº1



MARG. 37,43,75,80

Nº2



MARG. 154, 164, 188, 213, 220, 307, 313, 344, 351, 432, 440, 711, 717,

Nº3



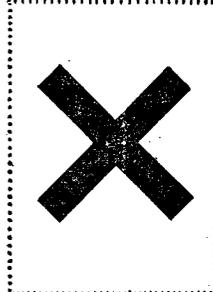
MARG. 381, 388

Nº4



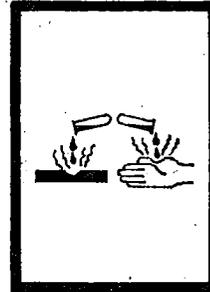
MARG. 307, 313, 316, 432, 440, 443.

Nº4A



MARG. 432, 440, 443

Nº5



MARG. 381, 388, 524, 532, 535

Nº6A



MARG. 459, 466

Nº6B



MARG. 459, 466

Nº6C



MARG. 459, 466

Nº6D



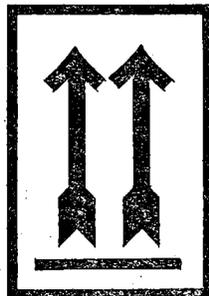
MARG. 466

Nº7



MARG. 188, 195

Nº8



MARG. 37, 154, 188, 213, 307, 344, 381, 432, 459, 524, 614, 711,

Nº9



MARG. 37, 43, 112, 117, 154, 164, 188, 195, 213, 220, 307, 313, 344, 351, 381, 388, 432, 440, 459, 524, 532, 614, 620, 711, 717.

Nº10



MARG. 164, 220, 313

ANEJO II

(Artículo 58)

Reglamento relativo a la Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril (OCTI)

ARTICULO 1

§ 1. La Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril (OCTI) tiene su sede en Berna, bajo los auspicios del Gobierno suizo.

El control de su actividad, tanto en el terreno administrativo como en el financiero, se ejercerá dentro del cuadro establecido por las disposiciones del artículo 58 del Convenio, y estará confiada a un Comité Administrativo.

A este efecto, el Comité Administrativo:

a) Cuidará de la adecuada aplicación, por la Oficina Central, de los Convenios, así como de los demás textos resultantes de las Conferencias de Revisión, y recomendará, si hubiere lugar, las medidas convenientes para facilitar la aplicación de dicho Convenio y textos.

b) Expresará opiniones motivadas sobre las cuestiones que puedan interesar a la actividad de la Oficina Central y que le sean sometidas por un Estado contratante o por el Director de la Oficina.

§ 2. a) El Comité Administrativo se reunirá en Berna. Se compondrá de once miembros, elegidos entre los Estados contratantes.

b) La Confederación suiza dispondrá de un puesto en el Comité, del que asumirá la Presidencia. Los demás Estados miembros se nombrarán por cinco años. Para cada período quinquenal, determinará una Conferencia diplomática, a propuesta del Comité Administrativo en funciones, la composición de dicho Comité, teniendo en cuenta un equitativo reparto geográfico.

c) Si se produjese una vacante entre los Estados miembros, el Comité Administrativo designará por sí mismo a otro Estado contratante para ocupar el puesto vacante.

d) Cada Estado miembro designará como Delegado en el Comité Administrativo a una persona calificada en razón de su experiencia en asuntos relativos a los transportes internacionales.

e) El Comité Administrativo establecerá su Reglamento interior y se constituirá por sí mismo.

Celebrará, cuando menos, una reunión ordinaria cada año; celebrará además reuniones extraordinarias cuando lo soliciten tres Estados miembros, por lo menos.

La Secretaría del Comité Administrativo será ejercida por la Oficina Central.

Las actas de las sesiones del Comité Administrativo se enviarán a todos los Estados contratantes.

f) Las funciones de delegado de un Estado miembro son gratuitas, siendo de cuenta de este Estado los gastos de desplazamiento que acarreen.

§ 3. a) El Comité Administrativo establecerá el Reglamento relativo a la organización, funcionamiento y Estatuto del Personal de la Oficina Central.

b) El Comité Administrativo nombrará el Director general, el Vicedirector general, los Consejeros y los Consejeros adjuntos de la Oficina Central; el Gobierno suizo le presentará propuesta para la designación de Director general y de Vicedirector general. Para estos nombramientos el Comité Administrativo deberá tener en cuenta la competencia de los candidatos y de un equitativo reparto geográfico.

c) El Comité Administrativo aprobará el presupuesto anual de la Oficina Central, teniendo en cuenta las disposiciones del artículo 2 siguiente, como también el informe anual de gestión.

La comprobación de las cuentas de la Oficina Central, que atenderá únicamente a la concordancia de los escritos y de los justificantes contables en el cuadro del presupuesto, será ejercida por el Gobierno suizo. Este enviará estas cuentas, con un informe, al Comité Administrativo.

El Comité Administrativo comunicará a los Estados contratantes, con el informe de gestión de la Oficina Central y el extracto de cuentas anual de dicho Comité, las decisiones, resoluciones y recomendaciones que tenga que formular.

d) El Comité Administrativo dirigirá a cada Conferencia diplomática encargada de determinar su composición, al menos dos meses antes de su apertura, un informe sobre el conjunto de su actividad desde la Conferencia precedente.

ARTICULO 2

Los gastos de la Oficina Central serán sufragados por los Estados contratantes proporcionalmente a la longitud de las líneas ferroviarias o de los recorridos a los cuales se aplique el Convenio. No obstante, las líneas de navegación marítima participarán en los gastos proporcionalmente, pero sólo por la mitad de su recorrido. Para cada Estado la contribución no puede pasar de un importe fijado por kilómetro. A propuesta del Comité Administrativo en funciones, este importe se reglamentará para cada período quinquenal por la Conferencia diplomática encargada de determinar la composición del Comité Administrativo para este mismo período, según las disposiciones del artículo 1, § 2 b), del presente Reglamento. Excepcionalmente, por acuerdo entre el Gobierno interesado y la Oficina Central y aprobación del Comité Administrativo, esta contribución puede reducirse en un 50 por 100 como máximo para las líneas explotadas en condiciones particulares. El importe del crédito anual relativo al kilómetro será fijado para cada ejercicio por el Comité Administrativo, oída, por supuesto, la Oficina Central.

Se percibirá siempre en su totalidad. Cuando los gastos efectivos de la Oficina Central no hayan alcanzado el importe del crédito calculado sobre dicha base, se ingresará el saldo no gastado en un fondo de reserva.

§ 2. Con ocasión del envío a los Estados contratantes del informe de gestión y del extracto de cuentas anuales, la Oficina Central les invitará a abonar su participación en los gastos del ejercicio transcurrido. El Estado que en la fecha del 1 de octubre no hubiese pagado su parte será invitado por segunda vez a que lo haga. En el caso de que dicho requerimiento no surtiera efecto, lo renovará la Oficina Central a principios de año siguiente, con motivo del envío de su informe de gestión relativo para el ejercicio transcurrido. Si en la fecha de 1 de julio siguiente se ha hecho caso omiso de tal requerimiento, se realizará una cuarta gestión cerca del Estado moroso para inducirle al pago de las dos anualidades vencidas. De no tener éxito, la Oficina Central le advertirá, tres meses después, que de no efectuarse el pago esperado antes de finalizar el año se interpretará su abstención como una manifestación tácita de su deseo de retirarse del Convenio. Si no se obtuviera un resultado de esta última gestión antes del 31 de diciembre, la Oficina Central, tomando nota de la voluntad, tácitamente expresada por el Estado moroso, de retirarse del Convenio, procederá a eliminar las líneas de dicho Estado de la lista de las líneas admitidas al servicio de transportes internacionales.

§ 3. En la medida de lo posible, deberán cubrirse las cantidades no recuperadas por medio de los créditos ordinarios de que dispone la Oficina Central, pudiendo repartirse entre cuatro ejercicios. La parte del déficit que no hubiera podido cubrirse de esta manera se llevará, en una cuenta especial, al debe de los demás Estados contratantes, en proporción al número de kilómetros de las líneas sujetas al Convenio en la fecha de la contabilización, y respecto de cada uno, en la medida en que el mismo, durante el período de dos años que terminó con la retirada del Estado, hubiese participado con éste en el Convenio.

§ 4. El Estado cuyas líneas hayan sido eliminadas en las condiciones indicadas en el § 2 que precede no podrá hacer que se readmitan al servicio de los transportes internacionales, sino abonando de antemano las cantidades de que quede deudor por los años que entren en consideración, y ello con un interés del 5 por 100 a contar del fin del sexto mes transcurrido después del día en que la Oficina Central le invitó por primera vez a pagar las cuotas que le incumbían.

ARTICULO 3

§ 1. La Oficina Central publicará un boletín mensual que contendrá la información necesaria para la aplicación del Convenio, especialmente las comunicaciones relativas a la lista de las líneas ferroviarias y de otras Empresas, y a los objetos excluidos del transporte o admitidos en determinadas condiciones, así como los estudios que juzgue oportuno insertar.

§ 2. El boletín estará redactado en francés y en alemán. Se enviará un ejemplar gratuitamente a cada Estado contratante y a cada una de las administraciones interesadas. Los demás ejemplares que se pidan se pagarán a un precio que fijará la Oficina Central.

ARTICULO 4

§ 1. Las facturas y los créditos por transportes internacionales que hubieren quedado sin pagar podrán enviarse por la Empresa acreedora a la Oficina Central para que gestione el reintegro. A tal efecto, intimará a la Empresa de transporte deudora

a que abone la suma adeudada o a que manifieste los motivos de su negativa a pagar.

§ 2. Si la Oficina Central estima que los motivos de la negativa alegados son suficientemente fundados, enviará a las partes a reclamar ante el Juez competente o, de solicitarlo así las partes, ante el Tribunal de Arbitraje previsto en el artículo 61 del Convenio (anejo VII).

§ 3. Cuando la Oficina Central estime que la totalidad o una parte de la suma se adeuda realmente, podrá, previa consulta con un experto, declarar que la Empresa de transporte está obligada a abonar a la Oficina Central todo o parte del crédito; la suma pagada de esa forma deberá quedar depositada hasta que recaiga, en cuanto al fondo, resolución del Juez competente o del Tribunal de Arbitraje previsto en el artículo 61 del Convenio (anejo VII).

§ 4. En el caso de que una Empresa de transporte no haya dado cumplimiento, dentro de la quincena, a los mandatos de la Oficina Central, se le dirigirá una nueva intimación con indicación de las consecuencias de su negativa.

§ 5. Diez días después de dicha nueva intimación, y si ha resultado infructuosa, la Oficina Central dirigirá al Estado contratante del que dependa la Empresa de transporte un informe motivado, invitando a dicho Estado a que reflexione sobre las medidas a adoptar y, especialmente, a que examine si debe mantener en la lista las líneas de la Empresa de transportes deudora.

§ 6. Si el Estado contratante del que depende la Empresa de transporte deudora declarara que, a pesar de la falta de pago, no cree que debe eliminarse de la lista, o si dejara sin respuesta durante seis semanas la comunicación de la Oficina Central, se reputará con pleno derecho que acepta la garantía de la solvencia de dicha Empresa en lo que concierne a los créditos resultantes de los transportes internacionales.

ARTICULO 5

Se percibirá una remuneración para cubrir los gastos particulares que resulten de la actividad prevista en el artículo 58, § 1, letras d) a la f), del Convenio. El importe de esta remuneración se fijará por el Comité Administrativo, a propuesta de la Oficina Central.

ANEJO III

(Artículo 69, §§ 3 y 4)

Estatuto relativo a la Comisión de revisión y a las Comisiones de expertos

ARTICULO 1

Los Gobiernos de los Estados contratantes comunicarán sus propuestas, relativas a los objetos que sean de la competencia de las Comisiones, a la Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril, la cual las pondrá inmediatamente en conocimiento de los demás Estados contratantes.

ARTICULO 2

La Oficina Central invitará a las Comisiones a reunirse cada vez que sea necesario o a petición de cinco Estados contratantes, cuando menos.

Todos los Estados contratantes recibirán aviso de las sesiones de las Comisiones con dos meses de antelación. La convocatoria deberá indicar exactamente los asuntos cuya inscripción en el orden del día haya sido solicitada.

ARTICULO 3

Todos los Estados contratantes podrán tomar parte en los trabajos de las Comisiones.

Un Estado podrá hacerse representar por otro Estado; no obstante, un Estado no podrá representar a más de otros dos. Cada Estado sufragará los gastos de sus representantes.

ARTICULO 4

La Oficina Central instruirá los asuntos a tratar y asumirá el servicio de la Secretaría de las Comisiones.

El Director general de la Oficina Central, o su representante, tomará parte en las reuniones de las Comisiones con voz consultiva.

ARTICULO 5

De acuerdo con la mayoría de los Estados contratantes, la Oficina Central invitará a asistir a las reuniones de las Comisiones, con voz consultiva, a representantes:

- a) De Estados no contratantes.
- b) De Organismos internacionales gubernamentales que tengan competencia en materia de transportes, a condición de reciprocidad.
- c) De organismos internacionales no gubernamentales que se ocupen de transportes, a condición de reciprocidad.

ARTICULO 6

La Comisión de revisión estará válidamente constituida cuando esté representada la mitad de los Estados contratantes; las Comisiones de expertos estarán válidamente constituidas cuando esté representado un tercio de los Estados contratantes.

ARTICULO 7

Las Comisiones designarán para cada sesión un Presidente y uno o dos Vicepresidentes.

ARTICULO 8

Las deliberaciones tendrán lugar en francés y en alemán. Los informes de los miembros de la Comisión se traducirán inmediatamente de viva voz y compendiados. El texto de las propuestas y las comunicaciones del Presidente se traducirán «in extenso».

ARTICULO 9

El voto tendrá lugar por delegación y, a petición, por votación nominal; cada delegación de un Estado contratante representado en la sesión tendrá derecho a un voto.

Se adoptará una propuesta si el número positivo de votos es:

- a) Por lo menos, igual a una tercera parte del número de Estados representados en la Comisión.
- b) Superior al número de votos negativos.

ARTICULO 10

Las actas de las sesiones resumirán las deliberaciones en los dos idiomas.

Las propuestas y los acuerdos deberán incluirse en aquellas textualmente en los dos idiomas. En el caso de divergencias entre el texto francés y el texto alemán del acta en lo que respecta a los acuerdos, el texto francés dará fe.

Las actas se distribuirán a los miembros tan pronto como sea posible.

Si su aprobación no pudiera tener lugar en el transcurso de la sesión, los miembros enviarán a la Secretaría, en un plazo adecuado, las enmiendas eventuales.

ARTICULO 11

A fin de facilitar los trabajos, las Comisiones podrán constituir Subcomisiones; podrán constituir asimismo Subcomisiones encargadas de preparar para una sesión ulterior determinados asuntos.

Cada Subcomisión designará un Presidente, un Vicepresidente y, si fuese necesario, un Ponente. Por lo demás, se aplicarán a las Subcomisiones, por analogía, las disposiciones de los artículos 1 al 5 y 8 al 10.

ANEJO IV

Reglamento Internacional sobre Transportes de Vagones Particulares

(Texto establecido según las resoluciones del sexto período de reuniones de la Comisión de Expertos del R. I. P.)

ARTICULO 1

Objeto y alcance del Reglamento

§ 1. El presente Reglamento se aplica a todas las operaciones de transporte de vagones particulares, vacíos o cargados, aceptados al servicio internacional, conforme a lo dispuesto en el artículo 2 y confiados al transporte con sujeción a las condiciones del Convenio Internacional sobre Transporte de Mercancías por Ferrocarril (CIM).

§ 2. A falta de disposiciones especiales en el presente Reglamento, los demás preceptos del CIM serán los aplicables a las operaciones de transporte especificadas en el § 1.

ARTICULO 2

Admisión de los vagones particulares al servicio internacional

Para que los vagones puedan admitirse al servicio internacional, habrán de estar matriculados o registrados a nombre de un particular (persona física u otro sujeto de derecho)

por una Empresa ferroviaria o Ferrocarril sometido al CIM y provistos por dicho Ferrocarril de la marca distintiva **P**

En el presente Reglamento, a tal particular, cuyo nombre ha de figurar inscrito en el vagón, se le denomina el «Titular».

ARTICULO 3

Utilización de los vagones particulares

El expedidor o remitente no podrá utilizar el vagón, sino para el transporte de aquellas mercancías para las que sea adecuado, según el contrato de matrícula. El remitente será el único responsable de las consecuencias derivables de la inobservancia de este precepto.

ARTICULO 4

Acondicionamientos y dispositivos especiales

Si el vagón estuviere provisto de dispositivos especiales (aparatos de refrigeración, depósitos de agua, mecanismos o dispositivos mecánicos, etc.), será de la incumbencia del remitente el asegurar o hacer que se asegure el servicio. Esta obligación quedará transferida al destinatario tan pronto como haya hecho valer sus derechos de conformidad con el artículo 16 o el artículo 22 del CIM.

ARTICULO 5

Entrega al transporte de un vagón particular

§ 1. El derecho de confiar o entregar al transporte un vagón particular corresponderá al titular.

Cualquier otro remitente que entregue al transporte un vagón particular, vacío o cargado, deberá enviar la carta de porte a la estación de salida u origen, al mismo tiempo que una autorización escrita extendida por el titular, la cual podrá abarcar o referirse a varios vagones.

Dicha autorización no será exigible si el remitente es el destinatario del vagón con ocasión de la expedición o envío precedente y si, antes de concertarse el nuevo contrato de transporte, la estación de salida no ha recibido del titular, por carta o telegrama, la prohibición de expedir el vagón o los vagones particulares de que se trate sin su consentimiento.

§ 2. Salvo orden del titular en sentido contrario, el Ferrocarril queda facultado para enviar de oficio al titular y a la estación de matrícula o registro (donde el vehículo se halle inscrito), por cuenta del titular, amparado por una carta de porte formulada a nombre y dirección postal del propio titular:

— Todo vagón particular llegado vacío, cuya carga no haya comenzado dentro de los quince días siguientes contados desde su puesta a disposición.

— Todo vagón particular llegado cargado que, dentro de los ocho días siguientes a la terminación de su descarga, no haya sido objeto de una nueva expedición o confiado al transporte.

Si el Ferrocarril no hiciera uso de esta facultad, deberá cursar aviso al titular sobre la situación de su vagón, una vez expirados los plazos arriba fijados; en este caso, la reexpedición de oficio del vagón no podrá efectuarse hasta pasados los ocho días siguientes al envío del aviso al titular.

Lo dispuesto en el presente párrafo no se aplicará a los vagones particulares que se encuentren en el país de la red en que esté matriculado, ni a aquellos que se hallen en apartaderos o vías de empalme particulares.

§ 3. El arrendatario cuyo nombre figure inscrito en el vagón particular con asentimiento del Ferrocarril que lo haya matriculado, se subrogará de pleno derecho en lugar del titular en lo tocante a la aplicación de las disposiciones previstas en el presente artículo.

ARTICULO 6

Indicaciones en la carta de porte

§ 1. Además de las menciones previstas en el CIM, el remitente o expedidor ha de inscribir en la carta de porte las indicaciones siguientes:

a) Si se trata de un vagón particular vacío, en la columna o casilla «Especificación de la mercancía», la mención «Vagón particular vacío»; las características del vagón se han de anotar en la columna «Vagones».

b) Si se trata de un vagón cargado, en la columna «Especificación de la mercancía», tras la naturaleza de la mercancía, las palabras «cargado en vagón particular». Las características del vagón se anotarán en la columna «Vagones».

§ 2. Si el remitente o expedidor de un vagón vacío desea obtener una garantía especial de puntualidad en el plazo de en-

trega, conforme a lo dispuesto en el artículo 12, deberá inscribir en la columna «Declaraciones» la mención «Garantía especial de puntualidad en el plazo de entrega».

ARTICULO 7

Reembolso y desembolso

§ 1. Los envíos o expediciones de vagones particulares no podrán gravarse con reembolsos ulteriores ni con desembolsos previos en metálico.

§ 2. Las operaciones de transporte de vagones particulares no podrán gravarse con un reembolso cuyo valor sea superior al de la mercancía cargada.

ARTICULO 8

Declaración de interés en la entrega

§ 1. Los envíos o expediciones de vagones particulares vacíos no podrán ser objeto de una declaración de interés en la entrega.

§ 2. La declaración de interés en la entrega, tratándose de transporte de un vagón particular cargado, no surtirá efecto sino en lo que respecta a la mercancía cargada.

ARTICULO 9

Suspensión del plazo de entrega

§ 1. El curso del plazo de entrega quedará en suspenso no sólo en el caso previsto en el artículo 11, § 7, del CIM, sino también durante cualquier interrupción del transporte motivada por una avería del vagón particular, siempre que el ferrocarril no sea responsable de tal avería, conforme a los términos del artículo 13.

§ 2. Cuando la mercancía cargada en el vagón particular averiado fuere transportada a otro vagón, el plazo reanudará su curso, en lo referente a la mercancía, a partir del momento en que, después del transbordo, ésta pueda ser reexpedida.

ARTICULO 10

Comprobación de una avería en el vagón o de una pérdida de sus elementos componentes

§ 1. Cuando el Ferrocarril descubriera o presumiera la existencia de una avería en el vagón particular, o cuando dicha avería o pérdida fuese alegada por el derechohabiente, el Ferrocarril, conforme a lo dispuesto en el artículo 45 del CIM, estará obligado a levantar un acta en la que se haga constar la naturaleza de la avería o pérdida, así como la causa y el momento en que se produjo, si ello fuera posible.

El acta se dirigirá sin demora al Ferrocarril donde figure matriculado, el cual trasladará una copia al titular.

Si se trata de un vagón particular sobre el que figure inscrito el nombre de un arrendatario con asentimiento del Ferrocarril donde se haya matriculado, se enviará directamente al arrendatario una copia del atestado o exposición de hechos.

§ 2. Si el vagón particular estuviese cargado, se levantará en su caso, un acta distinta para la mercancía, conforme a lo prevenido en el artículo 45 del CIM.

ARTICULO 11

Avería en un vagón particular que impida la continuación del transporte

§ 1. En caso de que un vagón particular expedido en vacío sufra una avería tal que impida la continuación del transporte o que inutilice dicho vagón para admitir carga, la estación en que se haya comprobado la avería avisará inmediatamente al remitente y al titular por telegrama, indicando, en lo posible, la índole de la avería.

§ 2. El Ferrocarril deberá poner nuevamente en estado de circulación todo vagón particular vacío retirado de circulación, salvo que el vagón, en razón de la importancia de las averías, haya de cargarse en otro vagón.

Para hacer que un vagón sea de nuevo utilizable al efecto de transportar carga, el Ferrocarril podrá realizar de oficio, o sea de su propia iniciativa, las reparaciones oportunas hasta un importe de 300 francos.

El Ferrocarril informará sucintamente al titular, por mediación del Ferrocarril donde esté el vagón matriculado, sobre los trabajos importantes ejecutados, en virtud de los apartados 1 y 2.

Estas disposiciones serán aplicables, sin que ello en nada afecte a la cuestión de la responsabilidad.

§ 3. En el caso de que el Ferrocarril efectuare trabajos de reparación conforme al § 2 y fuere de prever que la duración de los trabajos habría de sobrepasar los cuatro días, el Ferrocarril pedirá por telegrama al remitente que le dé a conocer si el contrato de transporte debe ser continuado o modificado, una vez ejecutados los trabajos.

Si no hubiere habido instrucciones del remitente antes de terminarse los trabajos, seguirá en vigor el contrato de transporte.

§ 4. Si el Ferrocarril no realizase de oficio, es decir, de su propia iniciativa, la reparación, la estación en que se haya comprobado la avería pedirá sin dilación y directamente por telegrama, instrucciones al remitente. Si el remitente y el titular fueren personas distintas, se enviará al titular, sin demora y por telegrama, una copia de dicha petición.

A falta de instrucciones del remitente dentro de un plazo de ocho días, tras la fecha de envío del telegrama, el Ferrocarril quedará autorizado después de, en su caso, haber puesto el vagón en condiciones de circular, para reexpedirlo de oficio a la estación donde el vehículo se halle inscrito, amparado por una carta de porte, formulada a nombre y dirección del titular.

En la carta de porte y en su columna «Especificación de la mercancía», se consignarán los motivos de la reexpedición del vagón después de las palabras «Vagón P vacío».

§ 5. En caso de una avería tal que impidiera la continuación del transporte de un vagón particular expedido cargado, pero cuya descarga hubiese sido necesaria, lo dispuesto en el presente artículo se aplicará al vagón descargado.

Si se pudiera reparar sin descargarlo, serán aplicables las disposiciones previstas en los § 1, 2, 3, 6 y 7 del presente artículo.

§ 6. Gravarán la expedición o envío los gastos de transporte y cualesquiera otros que se hubiesen originado hasta la estación en que se detuvo el vagón, así como los gastos de aviso al remitente y al titular, y los que eventualmente resultaren de ejecutar las instrucciones o de expedir de oficio el vagón a su estación de matrícula (donde se halle inscrito).

§ 7. El arrendatario cuyo nombre figure inscrito en el vagón con asentimiento del Ferrocarril donde figure matriculado se subrogará de pleno derecho en lugar del titular, en lo referente a la aplicación de lo dispuesto en el presente artículo.

ARTICULO 12

Importe de la indemnización por haber rebasado el plazo de entrega

§ 1. Si el Ferrocarril fuere responsable de incumplimiento en el plazo de entrega de un vagón particular vacío o cargado quedará obligado a pagar al derechohabiente una indemnización a tanto alzado por cada día indivisible (o sólo comenzado) de retraso, independientemente de la indemnización, en su caso, adeudada por haber rebasado el plazo de entrega de la mercancía cargada.

Esta indemnización se fija en:

- 10,50 francos para los vagones modernos de «bogies» para los equipados a éstos, según quedan definidos unos y otros en el contrato de matrícula.
- 7,50 francos para los demás vagones.

§ 2. El remitente de un vagón particular vacío puede pedir garantía especial de puntualidad en el plazo de entrega. Se percibe entonces una tasa de 2,25 francos por fracción indivisible de 100 kilómetros, con un mínimo de 22,50 francos. Tal tasa la satisfará en su integridad el remitente en caso de pago de los gastos, de conformidad con lo previsto en el artículo 17, § 2, letra a), 4.º, del CIM.

Si el plazo de entrega fuere rebasado, el Ferrocarril quedará obligado a pagar con indemnización una cantidad alzada de 21 francos por día para los vagones indicados en a) del § 1 y de 15 francos por día para los vagones indicados en b) del mismo § 1, con un mínimo de 45 francos.

§ 3. Si el incumplimiento del plazo de entrega tuviese por causa un dolo o falta grave imputable al Ferrocarril, el importe alzado de la indemnización se elevará a 21 francos por día para los vagones citados en a) del mismo § 1 y a 15 francos por día para los vagones a que se hace referencia en b) de dicho § 1.

ARTICULO 13

Responsabilidad del Ferrocarril en caso de pérdida o avería del vagón particular o de alguno de sus elementos componentes. Responsabilidad del titular por los daños causados por el vagón

§ 1. En caso de pérdida o avería del vagón particular o de alguno de sus elementos componentes, sobrevenida desde la aceptación del transporte hasta su entrega, será responsable

el Ferrocarril, si éste no probare que el daño no ha sido ocasionado por su culpa.

§ 2. En caso de pérdida del vagón particular, la indemnización quedará limitada al valor del vagón; dicho valor se calculará según las bases contenidas en el contrato de matrícula.

En caso de avería, la indemnización se calculará según las estipulaciones previstas en el contrato de matrícula.

§ 3. En caso de pérdida o avería de elementos componentes del vagón que sean amovibles o desmontables, el Ferrocarril no será responsable, sino en el supuesto de que dichos elementos componentes figuren inscritos en los dos costados longitudinales del vagón. Por lo demás, el Ferrocarril no asumirá ninguna responsabilidad por razón de pérdida o avería de accesorios o útiles que sean amovibles o desmontables.

§ 4. Siempre que el derechohabiente no pruebe que los daños fueron causados por culpa del Ferrocarril, éste sólo será responsable:

— De los daños sobrevenidos en los recipientes de gres, vidrio, terracota, arcilla, etc., si tales daños guardan correlación con otra avería del vagón de la que el Ferrocarril deba responder conforme a las disposiciones anteriores.

— De los daños sobrevenidos en los recipientes con revestimientos interiores (esmalte, ebonita, etc.), si el recipiente presenta huellas de averías exteriores de las que deba responder el Ferrocarril, con sujeción a las disposiciones precedentes.

§ 5. El titular se subrogará de pleno derecho en lugar del remitente o del destinatario en lo tocante al derecho de indemnización en caso de pérdida o avería del vagón particular o de alguno de sus elementos componentes. Las reclamaciones administrativas no podrán dirigirse sino al Ferrocarril que lo haya matriculado, y las acciones no podrán ejercitarse sino contra dicho Ferrocarril, el cual queda subrogado de pleno derecho en lugar del Ferrocarril responsable.

§ 6. Las acciones del Ferrocarril contra el titular, por razón de un daño causado por el vagón durante el transporte, se regirán por el contrato de matrícula. Sólo el Ferrocarril que lo hubiere matriculado podrá hacer valer los derechos de los demás Ferrocarriles frente al titular.

§ 7. A los tres años prescribirán las acciones del Ferrocarril basadas en lo prevenido en el § 6.

El curso de prescripción tiene su inicio desde el día en que se produce el daño.

ARTICULO 14

Presunción de pérdida de vagón. Caso de su reparación

§ 1. El vagón particular se considerará como perdido cuando no pueda ponerse a disposición del destinatario dentro de los tres meses siguientes a la expiración del plazo de entrega.

Este plazo vendrá incrementado en el tiempo que dure la paralización del vagón, si tal inmovilización hubiese surgido por una causa o circunstancia no imputable al Ferrocarril, o por una avería.

§ 2. Si el vagón considerado como perdido reparaciérase una vez pagada la indemnización, el titular podrá exigir, dentro de un plazo de seis meses tras el aviso que haya recibido del Ferrocarril donde figura matriculado, que el vagón le sea puesto a disposición, sin gastos, en la estación de matrícula (donde se halle inscrito), contra reintegro de la indemnización.

ANEJO V AL CIM

(Aticó 60, sigue de párrafo 2 del CIM.)

Reglamento Internacional sobre Transporte de Contenedores (RICO)

CAPITULO PRIMERO

Generalidades

ARTICULO 1

Objeto y alcance del Reglamento

1. El presente Reglamento se aplicará a los contenedores confiados al transporte conforme a las condiciones de «Convenio Internacional referente al Transporte de Mercancías por Ferrocarril (CIM)».

Estos contenedores deben pertenecer al Ferrocarril o a particulares (personas físicas o jurídicas) y, en este último caso, deben ser aprobados por el Ferrocarril o responder a las nor-

mas internacionales de construcción aplicables a los grandes contenedores.

2. A los fines del presente Reglamento se entiende por «contenedor» un recipiente de transporte (caja, cisterna u otro recipiente análogo), de carácter permanente, y, a este efecto, muy resistente, que permita un uso repetido, especialmente concebido para facilitar el transporte de mercancías, sin modificaciones en la carga, por uno o varios medios de transporte, provisto de dispositivos que faciliten la manipulación y que tengan una capacidad mínima de un metro cúbico y cuyas dimensiones no podrán exceder de 12,192 metros (40 pies ingleses) de longitud, 2,438 metros (8 pies ingleses) de anchura y 2,438 metros (9 pies ingleses) de altura.

Se entiende por «grandes contenedores» los contenedores de una capacidad superior a tres metros cúbicos y de una longitud de seis metros (20 pies ingleses) o más.

Los contenedores de una altura y de una anchura superior a 2,438 metros (8 pies ingleses) no pueden ser admitidos al transporte en las condiciones del presente Reglamento, de no mediar acuerdo con el Ferrocarril.

El término «contenedor» cubre los accesorios, y el equipo del contenedor, según su categoría, a condición de que sean transportados con él. No abarca a los vehículos ni a los accesorios y equipo de los vehículos ni de los embalajes usuales.

ARTICULO 2

Disposiciones generales

1. Salvo que se dispusiere lo contrario en las tarifas, el contenido de un contenedor no podrá ser objeto sino de un único contrato de transporte.

2. A falta de disposiciones especiales en el presente Reglamento, las restantes prescripciones del CIM serán aplicables al transporte de contenedores vacíos o cargados.

ARTICULO 3

Transportes a domicilio

Para los envíos recogidos a domicilio por el Ferrocarril, el contrato de transporte se concluye en el domicilio del expedidor. Para los envíos entregados a domicilio el contrato de transporte tiene fin en el domicilio del destinatario.

CAPITULO II

Contenedores pertenecientes al Ferrocarril o Empresa Ferroviaria

ARTICULO 4

Puesta a disposición, devolución, tasas

Por la utilización de los contenedores, podrá cobrarse una tasa, cuyo importe se fijará en las tarifas o en los Reglamentos. Las tarifas o los Reglamentos fijarán además las condiciones en las cuales los contenedores se ponen a disposición, el plazo dentro del cual deben ser devueltos, así como el importe de las tasas que se perciban cuando el plazo no sea respetado.

ARTICULO 5

Indicaciones en la carta de porte

Además de las menciones previstas por el CIM, el remitente deberá inscribir en la carta de porte, en los lugares previstos al efecto, la categoría, marcas, número del contenedor, tara en kilogramos y, si procede, las otras características del recipiente.

La tara de los contenedores no incluirá el peso de los dispositivos especiales interiores y amovibles o desmontables que sirven para embalaje o envase o para sujeción.

ARTICULO 6

Manipulación, limpieza

Las condiciones en las que deben realizarse las operaciones de carga y descarga de los contenedores se fijan por las tarifas y los Reglamentos. La carga comprende no solamente la colocación en el vagón, sino también las operaciones accesorias, especialmente la fijación de los contenedores.

El destinatario está obligado a restituir los contenedores en

perfecto estado de limpieza. Si no se hace así, el Ferrocarril tendrá derecho a exigir el pago de una tasa, cuyo importe se fijará en las tarifas o Reglamentos.

ARTICULO 7

Nueva utilización

Los contenedores que se entreguen cargados no podrán ser utilizados otra vez por los ferrocarriles para operaciones nuevas de transporte, salvo consentimiento total del Ferrocarril destinatario.

ARTICULO 8

Pérdidas y averías

1. Quiquiera que aceptare del Ferrocarril un contenedor vacío o cargado estará obligado a comprobar el estado de dicho contenedor en el momento en que quede puesto a su disposición; será responsable de todos los daños que se comprueben al ser restituido el contenedor al Ferrocarril y que no se hubieran señalado cuando quedó puesto a su disposición, a menos que pruebe que los daños existían ya cuando el contenedor fué puesto a su disposición o que han sido causados por circunstancias que no podía evitar y cuyas consecuencias no podía obviar.

2. El remitente será responsable de la pérdida o avería de un contenedor sobrevenida durante la ejecución del contrato de transporte, cuando la pérdida o avería se hubiere producido por una acción suya o de sus subordinados o agentes.

3. Cuando el contenedor no sea devuelto en los treinta días siguientes, contados a partir del que siga al de su remesa al expedidor o al destinatario, el Ferrocarril podrá considerarlo como perdido y exigir el pago de su valor.

CAPITULO III

Contenedores pertenecientes a particulares

ARTICULO 9

Aprobación

Los contenedores pertenecientes a particulares pueden ser aprobados por un Ferrocarril sometido al CIM, si satisfacen, en lo que respecta a su construcción e inscripciones, las condiciones previstas a este efecto. Los contenedores aprobados, excepto los grandes contenedores, deben ser señalados por el Ferrocarril con la marca «P».

ARTICULO 10

Acondicionamientos especiales

Si los contenedores van provistos de aparatos especiales (aparatos refrigeradores, cubetas de agua, mecanismos, etc.) incumbirá al remitente garantizar o hacer que se garantice su servicio. Esta obligación pasará al destinatario desde que éste haya hecho valer sus derechos conforme al artículo 16 o al artículo 22 del CIM.

ARTICULO 11

Indicaciones sobre la carta de porte

Además de las menciones previstas por el CIM, el expedidor debe indicar en la carta de porte, en los lugares reservados al efecto, las siguientes indicaciones: la categoría, el número, la tara en kilogramos y, en caso necesario, las demás características del contenedor; además, para los contenedores aprobados, la marca de la Red que ha procedido a la aprobación y, salvo para los grandes contenedores, la letra «P», y, por último, para los contenedores vacíos como designación de la mercancía, bien la mención «contenedor aprobado vacío», bien la mención «gran contenedor vacío».

ARTICULO 12

Retorno en vacío o nueva utilización

Después de la entrega del contenedor y salvo acuerdos especiales, el Ferrocarril no estará obligado a intervenir para que sea confiado al transporte el contenedor vacío en retorción o el contenedor en nueva utilización con carga.

ARTICULO 13

Reembolsos

Las expediciones o envíos de contenedores vacíos no podrán gravarse con reembolsos.

ARTICULO 14

Importe de la indemnización en caso de pérdida o de avería del contenedor

La indemnización a pagar, según el artículo 31 del CIM por la pérdida del contenedor, se calcula según el valor del contenedor.

La indemnización a pagar, según el artículo 33 del CIM por la avería del contenedor, se calcula según los gastos de reparación.

ARTICULO 15

Responsabilidad en caso de incumplimiento del plazo de entrega

En lo referente a la responsabilidad derivada de haber rebasado el plazo de entrega, los Ferrocarriles, independientemente de lo dispuesto en el CIM, podrán prever, mediante acuerdo especial concertado con el propietario del contenedor, el pago al propietario de una indemnización particular por demora.

ANEJO VI

(Artículo 60, § 3)

Reglamento Internacional relativo al Transporte de Paquetes Exprés (RIEX)

§ 1. Sólo se considerarán paquetes exprés las mercancías transportadas de un modo especialmente rápido en las condiciones de una tarifa internacional.

Sólo se admitirán como paquetes exprés las mercancías que normalmente puedan cargarse en el furgón de los trenes de viajeros. Sin embargo, las tarifas podrán prever excepciones a esta regla.

§ 2. Quedan excluidas del transporte las mercancías indicadas en el artículo 3.º del presente Convenio. Las materias y objetos enumerados en el anejo I del Convenio o aquellos a que se hiciese referencia en los acuerdos particulares concluidos en virtud de lo dispuesto en el artículo 4, § 2, del Convenio, no se admitirán al transporte como paquetes exprés sino cuando semejante modo de transporte estuviera expresamente previsto por el dicho anejo o los susodichos acuerdos. Las tarifas determinarán cuáles otras mercancías pueden ser también excluidas del transporte o admitidas bajo ciertas condiciones.

§ 3. Los paquetes exprés podrán entregarse al transporte con una carta de porte distinta de la que se fija en aplicación del artículo 6, § 1, del presente Convenio. La tarifa determinará tanto el formulario que habrá de utilizarse cuanto las menciones que deban o puedan consignarse en la misma. En todo caso, dicho documento deberá contener las indicaciones siguientes:

- La indicación de las estaciones de salida y de destino.
- El nombre y la dirección del remitente y del destinatario.
- El número de paquetes, la descripción del embalaje y la indicación de la naturaleza de las mercancías.
- La mención de los documentos adjuntos para el cumplimiento de las formalidades exigidas por las Aduanas y demás autoridades administrativas.

§ 4. El remitente será responsable de la exactitud de las menciones y declaraciones consignadas en la carta de porte, ora por el mismo, ora por el Ferrocarril, según sus indicaciones; sufrirá todas las consecuencias resultantes del hecho de que tales menciones o declaraciones fueran irregulares, inexactas o incompletas.

§ 5. Los paquetes exprés deberán transportarse por medios rápidos, dentro de los plazos previstos por las tarifas. Los plazos de entrega deberán, en todo caso, ser más reducidos que los aplicados a las remesas en gran velocidad.

§ 6. Las tarifas también podrán prever derogaciones de las disposiciones del presente Convenio, distintas de las especificadas anteriormente; sin embargo, no cabrá establecer excepciones a lo previsto en los artículos 26, 27, 28, 29,*31, 32, 33 y 37 al 47, inclusive, del susodicho Convenio.

Siempre que no se opongan a ello las disposiciones que preceden y las tarifas, las prescripciones del presente Convenio se aplicarán al transporte de paquetes exprés.

ANEJO VII

(Artículo 61)

Reglamento de arbitraje

ARTICULO 1

Número de árbitros

Los Tribunales de Arbitraje constituidos para conocer los litigios que no sean entre Estados se compondrán de uno, de tres o de cinco Árbitros, según las estipulaciones del compromiso.

ARTICULO 2

Elección de los Árbitros

§ 1. Se establecerá previamente una lista de Árbitros. Cada Estado contratante podrá designar, a lo sumo, a dos de sus subditos, especialistas en derecho internacional de transportes, para que sean inscritos en la lista de Árbitros, que el Gobierno suizo establecerá y mantendrá al día.

§ 2. Si el compromiso previera un Árbitro único, será elegido éste de común acuerdo por las partes.

Si el compromiso previera tres o cinco Árbitros, cada una de las Partes elegirá uno o dos árbitros, según el caso.

Los árbitros que resulten elegidos con arreglo al apartado anterior designarán, de común acuerdo, el tercero o el quinto Árbitro, según el caso, el cual presidirá el Tribunal de Arbitraje.

Si las partes no llegaran a un acuerdo sobre la elección del Árbitro único, o si los Árbitros elegidos por las partes estuvieran en desacuerdo sobre la designación del tercero o del quinto Árbitro, según el caso, se completará el Tribunal de Arbitraje por un Árbitro designado por el Presidente del Tribunal Federal Suizo, a requerimiento de la Oficina Central.

El Tribunal de Arbitraje se compondrá de personas que figuren en la lista prevista en el § 1. Sin embargo, si el compromiso previera cinco Árbitros, cada una de las partes podrá elegir uno fuera de la lista.

§ 3. El árbitro único, el tercero o el quinto, deberá ser de nacionalidad distinta de la de las partes.

La intervención de una tercera parte en el litigio no tendrá efecto en la composición del Tribunal de Arbitraje.

ARTICULO 3

Compromiso

Las partes que recurran al arbitraje concertarán un compromiso, el cual especificará en particular:

- El objeto de la discrepancia, que se determinará de la manera más exacta y clara posible.
- La composición del Tribunal y los plazos hábiles para el nombramiento del o de los Árbitros.
- La sede del Tribunal.

Para la apertura del procedimiento de arbitraje, deberá comunicarse el compromiso a la Oficina Central.

ARTICULO 4

Procedimiento

El Tribunal de Arbitraje decidirá por sí mismo el procedimiento que ha de seguirse, habida cuenta, especialmente, de las disposiciones siguientes:

a) El Tribunal de Arbitraje instruirá y juzgará las causas de que conozca con arreglo a los elementos que le sean proporcionados por las Partes, sin estar vinculado cuando estuviera llamado a juzgar en derecho, por las interpretaciones de éstas.

b) No podrá ni conceder más ni otra cosa que las conclusiones del demandante, ni menos que lo que el demandado haya reconocido que se le debe.

c) El laudo, debidamente motivado, se redactará por el Tribunal de Arbitraje y se notificará a las Partes por conducto de la Oficina Central.

d) Salvo norma contraria de derecho absoluto del lugar en que resida el Tribunal de Arbitraje, no será susceptible de recurso el laudo arbitral, excepción hecha de la revisión o de la nulidad.

ARTICULO 5

Secretaría

La Oficina Central funcionará como Secretaría del Tribunal de Arbitraje.

ARTICULO 6

Gastos.

El laudo fijará los gastos y costos, incluidos los honorarios de los Arbitros, y decidirá a cuál de las Partes incumbirá su pago o en qué proporción se repartirá entre ellas.

El Instrumento de Ratificación de España fué depositado el 21 de noviembre de 1974.

El Convenio entró en vigor para España el 1 de enero de 1975.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 17 de enero de 1975.—El Secretario general Técnico del Ministerio de Asuntos Exteriores, Enrique Thomas de Carranza.

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

17380 *CORRECCION de erratas de la Orden de 31 de julio de 1975 por la que se aprueba el nuevo formato de la letra de cambio.*

Padecida omisión en la inserción de la mencionada Orden, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 189, de fecha 8 de agosto de 1975, se rectifica en el sentido de que al final del modelo de letra de cambio debe figurar la siguiente línea: «Dimensiones: 210×99 mm., con tolerancias de ± 1 mm.».

MINISTERIO
DE ASUNTOS EXTERIORES

17381 *ACUERDO entre el Gobierno del Estado Español y el Gobierno de la República Francesa para la cooperación científica y técnica en los campos de las Técnicas Geográficas y Astronómicas, hecho en París el 27 de junio de 1975.*

El Gobierno del Estado Español y el Gobierno de la República Francesa

Animados por el deseo de incrementar su cooperación científica y técnica en los campos de las técnicas Geográficas y Astronómicas, y dentro del Acuerdo Complementario Hispano-Francés de Cooperación Científica y Técnica firmado en Madrid el 28 de mayo de 1974, han convenido lo siguiente:

ARTICULO 1

Los dos Gobiernos deciden colaborar en los campos de la Geodesia, Geofísica, Técnicas Cartográficas, Teledetección, Fotogrametría, Documentación Geográfica y Astronomía.

ARTICULO 2

Para estos fines, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2 del Acuerdo Complementario de 28 de mayo de 1974, el Gobierno del Estado Español y el Gobierno de la República Francesa autorizan, cada uno para lo que les afecta, la firma de Acuerdos específicos entre el Instituto Geográfico y Catastral (I. G. C.), por parte española, y el Institut Géographique National (I. G. N.) y el Institut National d'Astronomie et Géophysique (I. N. A. G.), por parte francesa.

ARTICULO 3

Los gastos producidos por la aplicación de este Acuerdo específico estarán a cargo de los presupuestos propios de estos Organismos.

ARTICULO 4

Según lo dispuesto en el artículo 4 del Acuerdo complementario de 28 de mayo de 1974, los dos Gobiernos se comprometen a prestar las facilidades previstas en el artículo XVIII del Convenio de Cooperación Cultural Científica y Técnica de 7 de febrero de 1969, a los expertos e investigadores de cada país, enviados en misión al territorio del otro en ejecución de los programas establecidos en el marco de los Acuerdos específicos. Igualmente los dos Gobiernos se comprometen a conceder al material de cada país, enviado al territorio del otro en ejecución de los programas establecidos en el marco de estos mismos Acuerdos específicos, las franquicias previstas en el artículo XVII del citado Convenio de 7 de febrero de 1969.

ARTICULO 5

El presente Acuerdo entrará en vigor el día de su firma, que tendrá lugar tras la aprobación de los Gobiernos respectivos.

Tendrá un plazo de validez de cinco años a partir de su entrada en vigor y se prorrogará automáticamente si no ha sido denunciado, al menos, seis meses antes del fin de este periodo de cinco años.

Hecho en París el 27 de junio de 1975 en dos originales, uno en español y otro en francés, haciendo fe igualmente ambos textos.

Por el Gobierno del Estado Español,
Pedro Cortina Mauri

Por el Gobierno de la República Francesa,
J. Sanvagnargues

El presente Acuerdo entró en vigor el día de su firma, es decir, el 27 de junio de 1975.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 30 de julio de 1975.—El Secretario general Técnico, Enrique Thomas de Carranza.

MINISTERIO DE TRABAJO

17382 *ORDEN de 30 de julio de 1975 por la que se modifica el Estatuto de Personal del Instituto Nacional de Previsión, aprobado por Orden de 31 de octubre de 1970.*

Ilustrísimos señores:

Las necesidades sentidas en el desenvolvimiento de los servicios del Instituto Nacional de Previsión, justifican la actualización del procedimiento de selección para el ingreso en los Cuerpos Auxiliar y Subalterno, clases de operadores de Equipo de Preparación de Datos de la Escala de Informática y Escala de Telefonistas del Cuerpo de Servicios Especiales, mediante el establecimiento de un sistema no sólo más rápido que el actualmente vigente, sino también dotado de una mayor flexibilidad y adaptación a las necesidades, y que, con absoluto respeto a los principios de igualdad para los candidatos, publicidad de las pruebas y selección competitiva de los aspirantes, permita cubrir las vacantes que se produzcan en estos Cuerpos, Escalas y Clases con un ritmo adecuado a las exigencias del buen funcionamiento del servicio.

Al propio tiempo, se considera preciso reconsiderar el sistema que permite la contratación de personal interino y eventual con objeto de atender, de una parte, a la sustitución del personal de plantilla que causa baja temporal en el trabajo por pase a determinadas situaciones administrativas reglamentarias y, de otra, a aquellos trabajos extraordinarios a los que, por su carácter circunstancial y urgente, no se pueda hacer frente con el personal de plantilla.

En su virtud, este Ministerio, a propuesta de la Dirección General de la Seguridad Social, ha tenido a bien disponer:

Artículo único.—El Estatuto de Funcionarios del Instituto Nacional de Previsión de 31 de octubre de 1970, modificado por las Ordenes ministeriales de 16 de febrero y de 30 de marzo de 1973 y 19 de octubre de 1974, queda modificado en la siguiente forma: