

4. Los actos o acuerdos de las Instituciones municipales dotadas de personalidad y de los Organos de gestión con autonomía financiera serán susceptibles en todo caso de recurso en vía administrativa ante el Alcalde. Este recurso se interpondrá en los plazos y con los efectos del de alzada regulado en el párrafo 3 de este artículo.

Art. 143. El Ayuntamiento de Barcelona, con aprobación del Ministerio de la Gobernación, podrá dictar un Reglamento de Procedimiento Administrativo ajustado a los principios de la legislación general sobre la materia.

DISPOSICIONES FINALES

Primera. Queda derogado en cuanto se oponga a lo previsto en el presente Reglamento el aprobado con carácter provisional por Decreto de 22 de octubre de 1954 para el desarrollo y ejecución de la Ley de 3 de diciembre de 1953, sobre ordenación urbana de Barcelona y su comarca.

Segunda. Los Ministerios de Hacienda y Gobernación pueden dictar, dentro de las esferas de sus respectivas competencias, las normas complementarias o aclaratorias que se requieran para la aplicación de este Reglamento.

Tercera. Se autoriza al Ministerio de la Gobernación para modificar la escala establecida en el párrafo 3 del artículo 121 cuando el Ayuntamiento apruebe una nueva clasificación viaria que repercuta en la citada escala.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera. 1. Los Proyectos de alineaciones y rasantes aprobados con anterioridad a la Ley sobre Régimen del Suelo surtirán plenos efectos de Plan parcial siempre y cuando la zonificación aparezca claramente definida en el Plan comarcal y la reglamentación del uso de los terrenos resulte concretada en las complementarias Ordenanzas generales de edificación.

2. Si el Proyecto aprobado careciera de rasantes bastará para que surta efectos de Plan parcial la aprobación de éstas mediante la formación del oportuno estudio, siempre que en él se haga constar expresamente esta finalidad y se cumplan los demás requisitos señalados en el párrafo anterior.

Segunda. Las normas del título segundo, capítulo cuarto, sobre urbanización, artículos 111 a 135, ambos inclusive, que no sean desarrollo de los preceptos urbanísticos específicos que se contienen en la Ley especial de Barcelona, regirán con carácter provisional hasta que se dicten las disposiciones de desenvolvimiento de la Ley del Suelo en las correspondientes materias.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

ORDEN de 12 de diciembre de 1964 por la que se aprueban las Disposiciones Complementarias Uniformes al C. I. M. y C. I. V.

Excelentísimo señor:

Por la Jefatura del Estado fueron publicados en el «Boletín Oficial del Estado» de 21 de julio y 4 de agosto de 1964, respectivamente, los Instrumentos de Ratificación y texto de los nuevos Convenios Internacionales relativos al transporte por ferrocarril de mercancías (C. I. M.) y de viajeros y equipajes (C. I. V.).

Para la debida aplicación de los referidos Convenios, que entrarán en vigor el 1 de enero de 1965, se precisa la aprobación de algunas Disposiciones Complementarias Uniformes (D. C. U.) adoptadas por las Administraciones ferroviarias participantes a través del Comité Internacional de Transportes por Ferrocarril.

Estudiadas estas Disposiciones Complementarias Uniformes, que vienen a aclarar y facilitar la aplicación de determinados artículos de estos Convenios, se observa que las mismas en nada alteran o modifican el espíritu de aquéllos.

La aprobación de las repetidas Disposiciones Complementarias corresponde a este Ministerio, según determina el apartado c) del artículo 31 del Estatuto de RENFE, aprobado por Decreto 2170/1964, de 23 de julio,

Este Ministerio, de acuerdo con la propuesta de RENFE y favorables informes de la Delegación del Gobierno, del Consejo Superior de Transportes Terrestres y Dirección General de Transportes Terrestres, ha tenido a bien disponer:

1.º Aprobar las Disposiciones Complementarias Uniformes a determinados artículos del Convenio Internacional para el Transporte por Ferrocarril de mercancías (C. I. M.) que figuran en el anexo adjunto.

2.º Respecto a las Disposiciones Complementarias Uniformes para el transporte por ferrocarril de viajeros y equipajes (C. I. V.) continuarán en vigor las actuales, salvo la que se refiere al artículo 18 del C. I. V. que quedará suprimida, y

3.º Ambas Disposiciones Complementarias Uniformes entrarán en vigor en 1 de enero de 1965

Lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. E. muchos años.

Madrid, 12 de diciembre de 1964.

VIGON

Excmo. Sr. Delegado del Gobierno en la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS UNIFORMES DEL C. I. M.

Art. 3. Si se comprobara en ruta que habían sido aceptados materias y objetos cuyo transporte está prohibido, aun con la denominación prescrita, se suspenderá dicho transporte. Se pedirán instrucciones, si hubiere lugar, al remitente, debiendo ajustarse tales instrucciones al Derecho nacional del país en que fuese detenido el transporte. El remitente quedará obligado a pagar el precio del transporte y los demás gastos devengados hasta el lugar de detención, incluso las sobretasas eventuales previstas en el artículo séptimo.

Sin embargo, si se tratase de objetos cuyo transporte estuviera reservado a la Administración de Correos en alguno de los países que hubieran de atravesar, cualquiera estación de ese país podrá entregarlos a la Administración de Correos contra el pago de los gastos con que estuvieran gravados.

Art. 4. 1. En los transportes entre el Continente y Gran Bretaña no se admitirán, sino en las condiciones particulares que se determinarán en cada caso, las mercancías que se indican a continuación cuando hayan de ser objeto de transbordo en los puertos:

Las mercancías que tengan más de seis metros (20 pies ingleses) de longitud o que formen una masa indivisible que pese más de 4.000 kilogramos. Sin embargo, los vehículos montados sobre ruedas, cargados o vacíos, incluso los coches de mudanzas, así como todas las máquinas montadas sobre ruedas, podrán ser admitidos sin acuerdo previo expreso, siempre que su peso no exceda de 5.000 kilogramos, si bien las dimensiones de tales vehículos o máquinas no podrán pasar de:

- longitud total, 4,87 metros = 16 pies ingleses;
- altura lateral tomada desde el suelo: 2,28 metros = 7,6 pies ingleses;
- altura máxima tomada desde el suelo: 2,90 metros = 9,6 pies ingleses;
- distancia entre ejes: 2,28 metros = 7,6 pies ingleses;
- anchura: 2,43 metros = 8 pies ingleses.

2. En el tráfico con Finlandia, vía Estocolmo-Turun satama (Abohamn), deberán tenerse en cuenta las restricciones siguientes:

- los vehículos de ferrocarril montados sobre sus propias ruedas quedan excluidos del transporte;
- las materias y objetos designados en el Anejo I del C. I. M., el óxido de calcio, el ferrosilicio, el ferrofósforo, los transportes fúnebres y los animales vivos, quedan excluidos del transporte;
- los objetos que constituyan una masa indivisible de peso superior a 5.000 kilogramos y los que excedan de 5,75 metros de longitud total, de 2,80 metros de ancho y de 2,50 metros de alto sólo se admitirán al transporte en las condiciones particulares que se determinen en cada caso por el Ferrocarril.

Art. 6. 1. Las cartas de porte que sean presentadas por los particulares se certificarán, conformes con el formulario prescrito, por cuenta de los solicitantes mediante la estampación del sello de un Ferrocarril o de un grupo de Ferrocarriles,

2. En el tráfico con Gran Bretaña deberá mencionar el remitente en la casilla 22 de la carta de porte, «Tarifas e itinerarios solicitados», la línea de navegación por la que deba encaminarse el transporte.

3. Cuando tratándose de envíos destinados a localidades que tengan varias estaciones pertenecientes al mismo Ferrocarril o a Ferrocarriles diferentes no se ha indicado la estación de destino de una manera suficientemente exacta para que pueda determinarse con certeza, el Ferrocarril tiene derecho a elegir la estación a la cual deba dirigirse el transporte.

4. La indicación de la dependencia en la que deban cumplirse las formalidades de Aduanas que figura solamente en los documentos aduaneros no compromete al Ferrocarril. La indicación de una estación en la casilla 22, «Tarifas e itinerarios solicitados», de la carta de porte no se considerará como prescripción de la estación donde deban cumplirse las formalidades de Aduanas.

5. El remitente podrá indicar como destinatario a la estación o a un Agente de la misma, siempre que presente en la estación de procedencia una autorización escrita del Ferrocarril de destino.

6. Para los transportes que se realicen por líneas que tengan distinto ancho de vía, la carga que se efectúe en el Ferrocarril de salida será la que determine el número de cartas de porte a utilizar en el recorrido total.

Para los transportes que procedan de una estación anclavada en una línea de vía estrecha (ancho inferior a 1,435 metros), la carga que se realice en la línea de vía más ancha que enlace con la línea del Ferrocarril de vía estrecha determinará el número de cartas de porte a utilizar por el recorrido total. No obstante, la reglamentación del Ferrocarril de salida de vía estrecha podrá disponer que sea la carga efectuada en la estación de salida la que determine el número de cartas de porte a utilizar en el recorrido total.

7. Cuando sea entregada al transporte una mercancía en un embalaje provisto de una estampilla de calidad o aceptación internacional colocada bajo el control de una Administración ferroviaria, el remitente, si deseara disfrutar de las ventajas que concede el Ferrocarril en el caso de utilización de tales embalajes, deberá mencionar en la casilla 17 de la carta de porte, «Denominación de la mercancía», que el embalaje se halla provisto de una estampilla de calidad o de aceptación. Esta mención deberá redactarse como sigue: «Embalaje estampillado UIO».

8. Durante un plazo de tres meses desde la llegada de la mercancía podrá solicitar el derechohabiente en casos justificados tomar nota del boletín de llegada. Podrá el Ferrocarril a elección propia autorizarle para que consulte dicho documento en sus dependencias, cedérselo temporalmente o bien entregarle una fotocopia, previo pago de los gastos.

9. En todos los casos de remesas acompañadas el remitente deberá mencionar en la carta de porte, en la casilla 9, «Declaraciones», el número de acompañantes.

Art. 7. 1. La sobretasa prevista en el § 7, letra b), se percibirá igualmente por las materias y objetos que se hallen sujetos a condiciones menos rigurosas que las prescritas en el Anejo I, como consecuencia de acuerdo establecido entre dos o varios Estados o de cláusulas tarifarias que respondan al artículo 4, § 2.

La estación que haya comprobado la sobrecarga y las estaciones fronterizas de entrada en los países subsiguientes decidirán si la expedición puede continuar sin modificación por las líneas del país en que estén aquéllas enclavadas.

Si alguna estación considerara que debe modificarse el cargamento procederá de la manera siguiente:

a) Si la expedición total puede ser transbordada a un vagón adecuado sin riesgos especiales para la mercancía se llevará a efecto esta operación, encaminándose el vagón a su destino; en caso necesario se pedirán instrucciones al derechohabiente.

b) Si el transbordo no puede efectuarse a un solo vagón, la estación decidirá en beneficio de los intereses del derechohabiente si procede pedirle instrucciones sobre la forma de proceder o si la sobrecarga debe continuar de oficio a su destino.

3. La sobretasa prevista en el § 7, letra e), se calculará sobre la base del precio aplicado al conjunto del cargamento. Cuando la remesa esté compuesta de mercancías de diferente tasación, con peso inscrito por separado en la carta de porte, regirá la tasa más elevada que se haya aplicado a una parte del cargamento.

Art. 8. El sello fechador de la estación de salida deberá estamparse igualmente en las hojas complementarias de la carta de porte que hayan sido establecidas en virtud del artículo 6, § 2.

Art. 9. La tasa por desinfección se percibirá con arreglo a la tarifa de gastos accesorios del Ferrocarril que realice tal desinfección.

Art. 10. 1. Las prescripciones de carácter general que figuran en la carta de porte, como por ejemplo «Itinerario más corto» o «Tarifa más reducida», no comprometen al Ferrocarril.

2. El tipo de conversión que deberá aplicarse para el cálculo de la suma que se reembolsa de acuerdo con el § 7 será el mismo que se utilizó primitivamente para el cálculo del precio de transporte o el que se empleara de no haberse aplicado una tarifa internacional. El importe de la liquidación a efectuar será igual a la suma calculada de esa forma.

3. De conformidad con el C. I. M., y con las condiciones que se indican a continuación, tendrá derecho el remitente a solicitar en la carta de porte la reposición de hielo en ruta.

Sólo podrá solicitarse que la reposición de hielo se efectúe en las estaciones designadas especialmente a tal efecto por los Ferrocarriles. La estación de salida comunicará al remitente, si así lo solicitara, cuáles son las expresadas estaciones.

El remitente deberá designar en la carta de porte al mandatario encargado de realizar las operaciones de reposición de hielo. El Ferrocarril podrá exigir que el mandatario sea de su aceptación. El remitente deberá formular la petición de reposición de hielo consignando en la casilla 9 de la carta de porte, «Declaraciones», la mención «Reposición de hielo en (estación) por (el mandatario designado, es decir, según el caso, una empresa privada o el Ferrocarril, si fuese ésta el encargado de la operación)».

En caso necesario, los Ferrocarriles indicarán en sus tarifas si pueden aceptarse, y en qué condiciones, las órdenes de reposición de hielo dadas por el remitente, por el destinatario autorizado a disponer de la mercancía o bien por el mandatario de uno de ellos, dado que dicha operación no hubiese sido solicitada en la carta de porte.

Art. 12. 1. Todas las indicaciones que deban fijarse en los bultos en virtud del § 6 pueden reunirse en una sola etiqueta.

2. El Ferrocarril puede exigir que los bultos pequeños de expediciones de detalle de igual naturaleza (objetos pequeños de hierro, etc.), cuya aceptación y manejo ocasionen una pérdida sensible de tiempo, sean atados o embalados de manera que constituyan unidades de mayor volumen.

3. Los bultos que contengan placas, películas y papeles fotográficos, las películas cinematográficas o fotografías, las películas para radiografías, etc., deberán llevar la inscripción «Films» en letras de cinco centímetros por lo menos.

Art. 13. Si por falta, insuficiencia o irregularidad de los documentos de transporte que deben presentarse, el envío se detiene o no puede entregarse, podrá el Ferrocarril percibir los gastos de paralización y de almacenaje que se citan en las tarifas.

Art. 15. 1. Si la Oficina de la Aduana se hallara a cierta distancia de la estación intermedia indicada por el remitente para el despacho por Aduanas, el Ferrocarril decidirá si la mercancía ha de ser trasladada a dicha Oficina o si el despacho ha de realizarse en la estación. Los gastos gravarán la mercancía.

2. El remitente que desee hacer uso de algunos de los derechos mencionados en el § 1, letras a) y b), deberá hacerle constar en la carta de porte, casilla 9, «Declaraciones», indicando la estación en la que deban efectuarse las formalidades de Aduanas. El destinatario que quiera utilizar alguno de tales derechos deberá anotarlo por su orden, mencionando la estación en la que hayan de realizarse dichas operaciones.

Art. 16. Si una parte de los objetos mencionados en la carta de porte faltase en la entrega deberá, no obstante, abonarse el importe total de las sumas consignadas en la carta de porte. Queda reservado el derecho del destinatario de reclamar el reintegro de los gastos por los objetos no entregados.

Art. 17. Los gastos de la reposición de hielo solicitada de acuerdo con la D. C. U. 3 del artículo 10 se contabilizarán en la carta de porte, siendo abonados por el remitente según se indique en el franqueo o cargados al destinatario, salvo que el derechohabiente en el momento en que ordene la reposición de hielo declare expresamente que los pagará directamente a la empresa encargada de la reposición.

Art. 18. El tipo de conversión a aplicar para el cálculo de las cantidades adeudadas será el mismo que se utilizó originalmente para el cálculo de los gastos o el que se hubiera empleado de no producirse error. El importe de la liquidación a efectuar será igual a la suma calculada de esta forma.

Art. 19. La hoja 1 o el duplicado de la carta de porte que lleve la indicación de un reembolso y tenga estampado el sello fechador, servirá de prueba de que la mercancía ha sido gravada

con tal reembolso. El establecimiento de boletines de reembolso se registrará por los Reglamentos del Ferrocarril expedidor.

Art. 21. La declaración escrita conforme al modelo previsto en el Anejo IV, a, deberá redactarse de acuerdo con las disposiciones del artículo 6, § 2, apartado segundo.

Art. 23. 1. No se cursarán las órdenes ulteriores que teniendo en cuenta las prescripciones del artículo 5, §§ 4 y 5), no puedan cumplirse.

2. La percepción eventual de una tasa por la ejecución de las órdenes ulteriores se determinará con arreglo a la tarifa que se aplique a la remesa:

- por el Ferrocarril de salida, cuando se dé por el remitente la orden ulterior;
- por el Ferrocarril de destino, cuando se dé por el destinatario la expresada orden.

Deberá abonarse dicha tasa en el momento de entregar la orden ulterior.

3. En caso de retraso en el transporte o en la entrega, causado por la ejecución de las órdenes ulteriores, tendrá derecho el Ferrocarril a percibir según las tarifas los gastos de paralización y de almacenaje, a menos que exista culpa por su parte.

Art. 24. 1. Los avisos que se cursen al remitente deberán redactarse en el idioma oficial de la estación de salida o en uno de los tres siguientes: francés, alemán o italiano. Cuando el idioma empleado no sea el del país al que corresponda la estación de salida incumbirá al remitente la traducción del aviso.

2. La percepción eventual de una tasa por la ejecución de las instrucciones se determinará con arreglo a la tarifa aplicada a la remesa:

- por el Ferrocarril de salida, cuando se den por el remitente las instrucciones;
- por el Ferrocarril de destino, cuando éstas las dé el destinatario.

Dicha tasa deberá abonarse en el momento de la entrega de las instrucciones.

Sin embargo, cuando el remitente curse sus instrucciones directamente a la estación en que se encuentre la mercancía, dicha tasa gravará la mercancía. Se procederá de igual manera cuando el Ferrocarril ejecute instrucciones que el remitente haya dado en la carta de porte, de acuerdo con el § 3, apartado primero.

Art. 25. 1. Los avisos dirigidos al remitente deberán redactarse en el idioma oficial de la estación de procedencia o en uno de los tres siguientes: francés, alemán o italiano. Cuando el idioma que se utilice no sea el del país en que está enclavada la estación de salida corresponderá al remitente la traducción del aviso.

2. El remitente que de acuerdo con el § 1, apartado primero, haya solicitado en la carta de porte se le dé cuenta directamente del impedimento para la entrega, sea por escrito o por telegrama, podrá transmitir directamente sus instrucciones a la estación de destino.

El remitente deberá acompañar el duplicado de la carta de porte, en el cual se hallarán reproducidas y firmadas por él las instrucciones. Si se rehusara la mercancía por el destinatario, bastará que el remitente acompañe el aviso de impedimento para la entrega librado por la estación de destino.

Las instrucciones que tengan por objeto una de las modificaciones del contrato de transporte previstas en las letras f), g) y h) del artículo 21 § 1, deberán comunicarse por conducto de la estación de salida.

3. La percepción eventual de una tasa para la ejecución de las instrucciones se determinará con arreglo a la tarifa que se aplique a la remesa:

- por el Ferrocarril de salida, cuando las instrucciones se den por el remitente;
- por el Ferrocarril de destino, cuando sean dadas por el destinatario.

Dicha tasa deberá abonarse en el momento de la entrega de las instrucciones.

Sin embargo, cuando el remitente, de acuerdo con la D. C. U. 2 comunique sus instrucciones directamente a la estación de destino, y en el caso de que la tarifa prevea una tasa sobre cuya base se haya tasado la remesa hasta aquella estación, dicha tasa gravará la mercancía. Se procederá de igual manera cuando el remitente, de conformidad con el § 1, apartado cuarto, haya solicitado en la carta de porte que se le devuelva de oficio la mercancía.

Art. 27. Cuando a petición del remitente el Ferrocarril proporcione toldos en alquiler, no asume más responsabilidad que

la que le incumbe por el transporte en vagones descubiertos sin toldo, aunque se trate de mercancías que según las prescripciones de la tarifa no se transporten en vagones descubiertos.

Art. 34. Tan sólo el exceso del plazo total de entrega puede dar derecho a indemnización.

Art. 39. Si, contrariamente a las prescripciones vigentes, el derechohabiente omitiese presentar una traducción en alguno de los idiomas previstos por el C. I. M., se considerará que los Agentes que hagan de oficio dicha traducción obran por cuenta del derechohabiente.

Art. 41. 1. Deberán justificarse las reclamaciones.

2. Las peticiones de detasa deberán ir acompañadas en original o en copia de acuerdo con el § 4:

- de la carta de porte, cuando dichas peticiones se refieran a sumas pagadas por el destinatario;
- del duplicado de la carta de porte, cuando se relacionen con sumas pagadas por el remitente,

así como de todos los documentos que puedan servir de justificación de la petición, especialmente de la cuenta de gastos extendida de acuerdo con las disposiciones del § 7 del artículo 17.

3. Las peticiones de indemnización por pérdida o avería deberán ir acompañadas, además de los documentos previstos en el § 3, por todos aquellos que puedan servir de justificación a la petición y por las pruebas que acrediten el valor de la mercancía (principalmente la factura de compra).

4. Las peticiones presentadas por otras personas que no sean los derechohabientes, en virtud del artículo 42, no se tomarán en consideración si no van acompañadas de una declaración en hoja aparte, por la cual el derechohabiente consienta en que la suma que deba pagarse se entregue al reclamante. Esta declaración, cuya firma deberá legalizarse si el Ferrocarril lo exigiera, se establecerá según las prescripciones legales del Estado de que depende la Administración encargada del pago. Dicha declaración la conservará el Ferrocarril.

Art. 57. 1. Se hará la conversión del franco oro a la moneda del país según las prescripciones del Ferrocarril.

2. Cuando la ejecución del contrato de transporte o de las demás obligaciones que de él resulten requieran la conversión de una moneda, tal conversión se efectuará con arreglo al tipo de cambio fijado por el Ferrocarril encargado de cumplir esta operación, cambio que se publicará por medio de aviso colocado en la taquilla o por otro método adecuado. El tipo de conversión a emplear, a reserva de las prescripciones previstas en la D. C. U. 2 del artículo 10 y de la D. C. U. del artículo 18, es el que se fija para el día en que se efectúe tal conversión.

D. C. U. del artículo 2 del RICO (Anejo VIII del C. I. M.)

1. Los contenedores cerrados que circulen cargados deberán entregarse al transporte después de cerrados con llave, precinto o candado por el remitente. El cierre deberá efectuarse de forma que no pueda ser violentado sin rastro aparente de fractura.

Corresponderá al remitente de mercancías presentadas en contenedores abiertos tomar las medidas adecuadas que eviten el riesgo que la utilización de tales contenedores pueda acarrear a esas mercancías.

Cuando un contenedor resulte averiado durante el transporte de manera que impida su continuación, podrá el Ferrocarril transbordar la mercancía a otro contenedor o a un vagón. Cuando el transbordo se efectúe a un vagón se calculará la tasa como si el transporte se hubiera hecho en vagón desde la estación de origen hasta la de destino, a menos que la tasa por contenedor resultara menos elevada.

MINISTERIO DE INDUSTRIA

ORDEN de 1 de diciembre de 1964 por la que se aprueban normas de seguridad para la construcción, montaje y funcionamiento de depósitos de almacenamiento de gases licuados de petróleo para su empleo en fábricas y talleres.

Ilustrísimo señor:

La utilización industrial, cada día más extendida, de los gases licuados de petróleo (G. L. P.) hace necesario el empleo de grandes depósitos para su almacenamiento en fábricas y talleres.