

	PAGINA		PAGINA
<b>MINISTERIO DE INDUSTRIA</b>			
Orden de 5 de marzo de 1976 por la que se modifican los precios de venta al público de las gasolinas auto en áreas fuera del Monopolio.	4795	Orden de 5 de febrero de 1976 por la que se autoriza a don José Antonio García Magariños para instalar una cetárea en terrenos de su propiedad en el lugar de «Ameixida», municipio y distrito marítimo de Riveira, con instalación de toma de agua de mar en zona de dominio público.	4828
Resolución de la Delegación Provincial de León por la que se autoriza el establecimiento de la instalación eléctrica que se cita (expediente 20.492).	4827	Orden de 9 de febrero de 1976 sobre normas referentes al personal perteneciente al Cuerpo de la Guardia Civil, en servicio activo, que solicite examen para Mecánico Naval de segunda clase o Motorista Naval, al único objeto de poder embarcar en las embarcaciones pertenecientes al Cuerpo de la Guardia Civil.	4828
Resoluciones de la Delegación Provincial de Salamanca por las que se hace pública la caducidad de los permisos de investigación minera que se citan.	4827	Corrección de errores de la Orden de 3 de julio de 1975 por la que se concede a varias firmas el régimen de reposición con franquicia arancelaria para la importación de alcohol etílico vínico por exportaciones previamente realizadas de vinos, mistelas, bebidas amsteladas y brandies.	4828
Resolución de la Delegación Provincial de Santander por la que se autoriza el establecimiento de la instalación eléctrica que se cita.	4827	<b>MINISTERIO DE LA VIVIENDA</b>	
<b>MINISTERIO DE AGRICULTURA</b>			
Orden de 13 de febrero de 1976 por la que se autoriza la ampliación y actualización de las instalaciones de la central lechera que «Complejo de Industrias Lácteas de Lugo, S. A.» (COMPLESA), tiene concedida en Lugo para el abastecimiento de la capital.	4827	Resolución de la Comisión de Planeamiento y Coordinación del Area Metropolitana de Madrid por la que se rectifican las bases de convocatoria aprobadas por Resolución de 7 de mayo de 1975 para cubrir, por concurso-oposición libre, nueve plazas vacantes en la escala de Delineantes de dicho Organismo.	4804
Resolución del Instituto Nacional de Denominaciones de Origen por la que se hace pública la relación provisional de admitidos y excluidos a las pruebas selectivas de oposición libre para cubrir plazas de Auxiliares Administrativos del citado Organismo y en la que se aumentan en tres las plazas vacantes.	4804	<b>ADMINISTRACION LOCAL</b>	
Resolución del Instituto Nacional de Reforma y Desarrollo Agrario por la que se hace pública la expropiación forzosa de terrenos en el campo de Dalías (Almería) y señala fecha y hora para el levantamiento del acta previa de su ocupación.	4828	Resolución de la Diputación Provincial de Gerona referente a la oposición libre para proveer en propiedad una plaza de Ayudante de la Sección de Obras y Vías Provinciales	4804
<b>MINISTERIO DEL AIRE</b>			
Corrección de erratas de la Orden de 14 de febrero de 1976 por la que se convocan 200 plazas de alumnos en el Centro de Selección de la Academia General del Aire (Granada).	4804	Resolución de la Diputación Provincial de Lugo referente a la oposición libre para cubrir en propiedad una plaza de Técnico de esta Corporación.	4804
<b>MINISTERIO DE COMERCIO</b>			
Decreto 403/1976, de 5 de marzo, por el que cesa en el cargo de Subsecretario de Mercado Interior don Leopoldo Zumalacárregui Calvo.	4797	Resolución de la Diputación Provincial de Salamanca por la que se hace pública la lista provisional de admitidos y excluidos a la oposición convocada para proveer dos plazas de Técnicos de Administración General.	4803
Decreto 404/1976, de 5 de marzo, por el que se nombra Subsecretario de Mercado Interior a don José Lladó y Fernández-Urrutia.	4797	Resolución del Ayuntamiento de Valle de Oro (Lugo) por la que se convoca oposición libre para la provisión en propiedad de una plaza de Auxiliar de Administración General de las Corporaciones Locales.	4805

## I. Disposiciones generales

### JEFATURA DEL ESTADO

5133

*INSTRUMENTO de Ratificación de España del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, hecho en Bruselas el día 29 de noviembre de 1969.*

JUAN CARLOS DE BORBON Y BORBON

PRINCIPE DE ESPAÑA,  
JEFE DEL ESTADO EN FUNCIONES

Por cuanto el día 7 de octubre de 1970, el Plenipotenciario de España, nombrado en buena y debida forma al efecto, firmó en Londres el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, hecho en Bruselas el día 29 de noviembre de 1969.

Vistos y examinados los veintitún artículos que integran dicho Convenio,

Oída la Comisión de Asuntos Exteriores de las Cortes Españolas, en cumplimiento de lo prevenido en el artículo 14 de su Ley Constitutiva,

Vengo en aprobar y ratificar cuanto en él se dispone, como en virtud del presente lo apruebo y ratifico, prometiendo cum-

plirlo, observarlo y hacer que se cumpla y observe puntualmente en todas sus partes, a cuyo fin, para su mayor validación y firmeza. Mando expedir este Instrumento de Ratificación firmado por Mí, debidamente sellado y refrendado por el infrascrito Ministro de Asuntos Exteriores.

Dado en Madrid a quince de noviembre de mil novecientos setenta y cinco.

JUAN CARLOS DE BORBON

El Ministro de Asuntos Exteriores,  
PEDRO CORTINA MAURI

#### DOCUMENTO 2

#### CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACION DE LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBUROS

Los Estados Partes del presente Convenio, Conscientes de los peligros de contaminación creados por el transporte marítimo internacional de hidrocarburos a granel, Convencidos de la necesidad de garantizar una indemnización suficiente a las personas que sufran daños causados por la contaminación resultante de derrames o descargas de hidrocarburos procedentes de los barcos,

Deseosos de adoptar a escala internacional reglas y procedimientos uniformes para dirimir toda cuestión de responsabilidad y prever una indemnización equitativa en tales casos, Han convenido lo siguiente:

## ARTICULO I

Para los efectos de este Convenio:

1. «Barco» significa toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar que esté transportando hidrocarburos a granel.
2. «Persona» significa todo individuo o sociedad, o entidad de derecho público o privado, ya esté o no constituida en compañía, inclusive un Estado o cualquiera de sus subdivisiones políticas.
3. «Propietario» significa la persona o personas matriculadas como dueñas del barco o, si el barco no está matriculado, la persona o personas propietarias del mismo. No obstante, cuando un Estado tenga la propiedad de un barco explotado por una compañía que esté matriculada en ese Estado como empresario del barco, se entenderá que el «propietario» es dicha compañía.
4. «Estado de matrícula del barco» significa, con relación a los barcos matriculados, el Estado en que el barco está matriculado y, con relación a los barcos no matriculados, el Estado cuyo pabellón enarbola el barco.
5. «Hidrocarburos» significa todo hidrocarburo persistente, como crudos de petróleo, fuel-oil, aceite diésel pesado, aceite lubricante y aceite de ballena, ya sean éstos transportados a bordo de un barco como cargamento o en los depósitos de combustible de ese barco.
6. «Daños por contaminación» significa pérdidas o daños causados fuera del barco que transporte los hidrocarburos por la contaminación resultante de derrames o descargas procedentes del barco, donde quiera que ocurran tales derrames o descargas, e incluye el costo de las medidas preventivas y las pérdidas o daños causados por tales medidas preventivas.
7. «Medidas preventivas» significa todas las medidas razonables tomadas por cualquier persona después de ocurrir un siniestro con objeto de prevenir o minimizar los daños por contaminación.
8. «Siniestro» significa todo acontecimiento o serie de acontecimientos, cuyo origen sea el mismo, que cause daños por contaminación.
9. «Organización» significa la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.

## ARTICULO II

Este Convenio se aplicará exclusivamente a los daños por contaminación causados en el territorio, inclusive el mar territorial, de un Estado contratante y a las medidas preventivas tomadas para prevenir o minimizar esos daños.

## ARTICULO III

1. Salvo cuando se den las circunstancias previstas en los párrafos 2 y 3 de este artículo, el propietario de un barco, al ocurrir un siniestro o al ocurrir el primer acontecimiento si el siniestro consistiera en una serie de acontecimientos, será responsable de todos los daños por contaminación causados por los hidrocarburos derramados o descargados desde el barco a resultados del siniestro.
2. No podrá imputarse responsabilidad alguna al propietario si prueba que los daños por contaminación:
  - a) Resultaron de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil e insurrección o de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible, o
  - b) Fue totalmente causado por una acción u omisión intencionada de un tercero para causar daños, o
  - c) Fue totalmente causada por la negligencia u otro acto lesivo de cualquier Gobierno u otra autoridad responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación en el ejercicio de esa función.
3. Si el propietario prueba que los daños por contaminación resultaron total o parcialmente de una acción u omisión intencionada para causar daños por parte de la persona que sufrió los daños, o de la negligencia de esa persona, el propietario podrá ser exonerado total o parcialmente de su responsabilidad frente a esa persona.
4. No podrá elevarse contra el propietario ninguna reclamación de indemnización para resarcimiento de daños por contaminación que no se atenga a las disposiciones de este Con-

venio. No podrá elevarse ninguna reclamación basada en daños por contaminación, en virtud de este Convenio o de otro modo, contra los dependientes o agentes del propietario.

5. Ninguna disposición de este Convenio limitará el derecho que ampare al propietario para interponer recurso contra terceros.

## ARTICULO IV

Cuando se produzcan derrames o descargas de hidrocarburos procedentes de dos o más barcos y de los mismos resulten daños por contaminación, los propietarios de los barcos encausados que no estén exonerados en virtud de lo establecido en el artículo III incurrirán en responsabilidad mancomunada y solidaria por todos los daños que no sea posible prorratar razonablemente.

## ARTICULO V

1. El propietario de un barco tendrá derecho a limitar su responsabilidad en virtud de este Convenio, con respecto a cada siniestro, a una cuantía total de 2.000 francos por tonelada de arqueo del barco. Esa cuantía no excederá en ningún caso de 210 millones de francos.
2. Si el siniestro ha sido causado por una falta concreta o culpa del propietario, éste no podrá valerse del derecho a la limitación prevista en el párrafo 1 de este artículo.
3. Para poder beneficiarse de la limitación prevista en el párrafo 1 de este artículo, el propietario tendrá que constituir ante el Tribunal u otra autoridad competente de cualquiera de los Estados contratantes en los que se interponga la acción en virtud del artículo IX un fondo cuya cuantía ascienda al límite de su responsabilidad. El fondo podrá constituirse consignando la suma o depositando una garantía bancaria o de otra clase reconocida por la legislación del Estado contratante en el que se constituya el fondo y considerada suficiente por el Tribunal u otra autoridad competente.
4. El fondo será distribuido entre los acreedores a prorrata del importe de sus respectivas reclamaciones previamente aceptadas.
5. Si antes de hacerse efectiva la distribución del fondo, el propietario o cualquiera de sus dependientes o agentes, o cualquier persona que le provea el seguro u otra garantía financiera a resultados del siniestro, hubiera pagado indemnización basada en daños por contaminación, esa persona se subrogará, hasta la totalidad del importe pagado, a los derechos que la persona indemnizada hubiera recibido en virtud de este Convenio.
6. El derecho de subrogación previsto en el párrafo 5 de este artículo puede también ser ejercitado por una persona distinta de las mencionadas en el mismo respecto de cualquier cuantía de indemnización basada en daños por contaminación que esa persona haya pagado, a condición de que tal subrogación esté permitida por la Ley nacional aplicable al caso.
7. Cuando el propietario o cualquier otra persona demuestre que puede verse obligado a pagar posteriormente, en todo o en parte, una suma respecto de la cual se hubiera beneficiado del derecho de subrogación previsto en los párrafos 5 ó 6 de este artículo si la indemnización hubiera sido pagada antes de distribuirse el fondo, el Tribunal u otra autoridad competente del Estado en que haya sido constituido el fondo podrá ordenar que sea consignada provisionalmente una suma suficiente para permitir que esa persona pueda resarcirse de sus derechos imputables al fondo.
8. Cuando el propietario incurra en gastos razonables o haga voluntariamente sacrificios razonables para prevenir o minimizar los daños por contaminación, su derecho a resarcimiento respecto de los mismos gozará de la misma preferencia que las demás reclamaciones imputables al fondo.
9. El franco mencionado en este artículo será una unidad constituida por sesenta y cinco miligramos y medio de oro fino de novecientas milésimas. La cuantía mencionada en el párrafo 1 de este artículo será convertida en la moneda nacional del Estado en donde se constituya el fondo efectuándose la conversión, según el valor oficial de esa moneda con relación a la unidad definida más arriba, el día de la constitución del fondo.
10. Para los efectos de este artículo se entenderá que el arqueo del barco es el arqueo neto más el volumen que para determinar el arqueo neto se haya deducido del arqueo bruto por concepto del espacio reservado a la sala de máquinas. Cuando se trate de un barco cuyo arqueo no pueda medirse aplicando las reglas corrientes para el cálculo del arqueo, se supondrá que el arqueo del barco es el 40 por 100 del peso en

toneladas (de 2.240 libras) de los hidrocarburos que pueda transportar el barco.

11. El asegurador u otra persona que provea la garantía financiera podrá constituir un fondo con arreglo a este artículo en las mismas condiciones y con los mismos efectos que si lo constituyera el propietario. Puede constituirse ese fondo incluso si hubo falta concreta o culpa del propietario, pero dicha constitución no limitará los derechos de resarcimiento de cualquier acreedor frente al propietario.

#### ARTICULO VI

1. Cuando después de un siniestro el propietario haya constituido un fondo con arreglo al artículo V y tenga derecho a limitar su responsabilidad:

a) No habrá lugar a resarcimiento alguno de daños por contaminación derivados de ese siniestro sobre los otros bienes del propietario.

b) El Tribunal u otra autoridad competente de cualquier Estado contratante ordenará la liberación de cualquier barco u otros bienes pertenecientes al propietario que hayan sido embargados como garantía de un resarcimiento de daños por contaminación derivados de ese siniestro, y liberará igualmente toda fianza u otra caución consignada para evitar el embargo.

2. No ostante, las disposiciones precedentes sólo se aplicarán si el acreedor tiene acceso al Tribunal que administre el fondo y si se puede efectivamente disponer de ese fondo para indemnizarle.

#### ARTICULO VII

1. El propietario de un barco que esté matriculado en un Estado contratante y transporte más de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel como cargamento tendrá que suscribir un seguro u otra garantía financiera, como la garantía de un Banco o un certificado expedido por un fondo internacional de indemnizaciones, por el importe a que asciendan los límites de responsabilidad previstos en el artículo V, párrafo 1, para cubrir su responsabilidad por daños causados por la contaminación con arreglo a este Convenio.

2. A cada barco se le expedirá un certificado que haga fe de que existe un seguro u otra garantía financiera vigente con arreglo a las disposiciones de este Convenio. Este documento será expedido o certificado por la autoridad competente del Estado de matrícula del barco después de comprobar que se han cumplido los requisitos del párrafo 1 de este artículo. El certificado será formalizado según el modelo que figura en el adjunto anexo y contendrá los siguientes particulares:

- a) Nombre y puerto de matrícula del barco.
- b) Nombre y lugar del establecimiento principal del propietario.
- c) Tipo de garantía.
- d) Nombre y lugar del establecimiento principal del asegurador u otra persona que provea la garantía y, cuando proceda, lugar del establecimiento en donde se haya suscrito el seguro o la garantía.
- e) Plazo de validez del certificado, que no deberá exceder la vigencia del seguro u otra garantía.

3. El certificado será redactado en el idioma o idiomas oficiales del Estado que lo expida. Si el idioma usado no es ni francés ni inglés, el texto incluirá una traducción a uno de esos idiomas.

4. El certificado deberá ser llevado a bordo del barco y quedará una copia del mismo en poder de las autoridades que mantengan el registro de matrícula del barco.

5. Un seguro u otra garantía financiera no satisfará los requisitos de este artículo si pueden cesar sus efectos, por razones distintas del plazo de validez del seguro o garantía especificado en el certificado con arreglo al párrafo 2 de este artículo, antes de haber transcurrido tres meses desde la fecha en que se notifique su término a las autoridades referidas en el párrafo 4 de este artículo, a menos que el certificado haya sido devuelto a esas autoridades o un nuevo certificado haya sido expedido dentro de ese plazo. Las disposiciones precedentes se aplicarán igualmente a toda modificación que tenga por efecto alterar el seguro o garantía de modo que ya no satisfaga los requisitos de este artículo.

6. A reserva de lo dispuesto en este artículo, el Estado de matrícula fijará las condiciones de expedición y validez del certificado.

7. Los certificados expedidos o visados bajo la responsabilidad de un Estado contratante serán aceptados por otros Estados

contratantes para los efectos de este Convenio y serán considerados por otros Estados como documentos con el mismo valor que los certificados expedidos o visados por ellos. Un Estado contratante puede en cualquier momento pedir al Estado de matrícula de un barco la celebración de consultas si estima que el asegurador o el fiador nombrado en el certificado no tiene solvencia suficiente para cumplir las obligaciones impuestas por este Convenio.

8. Podrá interponerse cualquier acción para el resarcimiento de daños por contaminación directamente contra el asegurador o contra toda persona que provea la garantía financiera para cubrir la responsabilidad del propietario respecto de daños por contaminación. En tal caso, el demandado podrá ampararse en los límites de responsabilidad previstos en el artículo V, párrafo 1, ya mediara o no falta concreta o culpa del propietario. Podrá valerse también de los medios de defensa (que no sean los de quiebra o liquidación de bienes del propietario) que pudiera invocar el mismo propietario. Además, el demandado podrá invocar la defensa de que los daños por contaminación resultaron de un acto doloso del mismo propietario, pero el demandado no podrá ampararse en ningún otro de los medios de defensa que le hubiera sido posible invocar en un proceso entablado por el propietario contra él. El demandado tendrá en todo caso el derecho de exigir al propietario que concurra con él en el procedimiento.

9. Los depósitos constituidos por un seguro u otra garantía financiera consignados con arreglo al párrafo 1 de este artículo quedarán exclusivamente reservados a satisfacer las indemnizaciones exigibles en virtud de este Convenio.

10. Un Estado contratante no dará permiso de comerciar a ningún barco sometido a lo dispuesto en este artículo y que enarbole su pabellón si dicho barco no tiene un certificado expedido con arreglo a las disposiciones de los párrafos 2 ó 12 de este artículo.

11. A reserva de lo dispuesto en este artículo, cada Estado contratante hará lo oportuno para garantizar en virtud de su legislación nacional que todos los barcos, donde quiera que estén matriculados, que entren o salgan de un puerto cualquiera de su territorio, o que arriben o zarpen de un fondeadero o estación terminal en su mar territorial, estén cubiertos por un seguro u otra garantía en la cuantía especificada según el párrafo 1 de este artículo, cuando se trate de barcos que transporten efectivamente más de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga.

12. Las disposiciones pertinentes de este artículo no se aplicarán a los barcos que sean propiedad de un Estado contratante y no estén cubiertos por un seguro u otra garantía financiera. No obstante, el barco deberá llevar un certificado expedido por las autoridades competentes de su Estado de matrícula en el que se haga constar que el barco es propiedad del Estado y que la responsabilidad del barco está cubierta hasta los límites previstos por el artículo V, párrafo 1. Este certificado estará formulado siguiendo tan de cerca como sea posible el modelo prescrito en el párrafo 2 de este artículo.

#### ARTICULO VIII

Los derechos a indemnización previstos en este Convenio prescribirán si la acción intentada en virtud del mismo no es interpuesta dentro de los tres años a partir de la fecha en que ocurrió el daño. Sin embargo, no podrá interponerse ninguna acción después de transcurridos seis años desde la fecha del siniestro que causó el daño. Cuando este siniestro consista en una serie de acontecimientos, el plazo de seis años se contará desde la fecha del primer acontecimiento.

#### ARTICULO IX

1. Cuando un siniestro haya causado daños por contaminación en el territorio, inclusive el mar territorial, de uno o más Estados contratantes o se hayan tomado medidas preventivas para prevenir o minimizar los daños por contaminación en ese territorio, inclusive el mar territorial, sólo podrán interponerse acciones en demanda de indemnización ante los Tribunales de ese o esos Estados contratantes. La interposición de dicha acción será notificada al demandado dentro de un plazo razonable.

2. Cada Estado contratante hará lo oportuno para garantizar que sus Tribunales gocen de la necesaria jurisdicción para entender de tales acciones en demanda de indemnización.

3. Constituido que haya sido el fondo de conformidad con el artículo V, los Tribunales del Estado en que esté consignado el fondo serán los únicos competentes para pronunciar sobre toda cuestión relativa al porrateo o distribución del fondo.

## ARTICULO X

1. Todo fallo pronunciado por un Tribunal con jurisdicción en virtud del artículo IX que sea ejecutorio en el Estado de origen en el cual ya no pueda ser objeto de recurso ordinario, será reconocido en cualquier otro Estado contratante, excepto:

- a) Si el juicio se obtuvo fraudulentamente; o
- b) Si el demandado no fue notificado en un plazo razonable dándosele oportunidad bastante para presentar su defensa.

2. Los fallos reconocidos en virtud del párrafo 1 de este artículo serán ejecutorios en todos los Estados contratantes tan pronto como se hayan cumplido las formalidades requeridas en esos Estados. Esas formalidades no permitirán ninguna revisión del fondo de la controversia.

## ARTICULO XI

1. Las disposiciones de este Convenio no se aplicarán a buques de guerra u otros barcos cuya propiedad o explotación corresponda a un Estado y destinados exclusivamente, en el momento considerado, a servicios no comerciales del Gobierno.

2. Con respecto a barcos cuya propiedad corresponda a un Estado contratante y afectados a servicios comerciales, cada Estado podrá ser perseguido ante las jurisdicciones señaladas en el artículo IX y deberá renunciar a todas las defensas en que pudiera ampararse por su condición de Estado soberano.

## ARTICULO XII

Este Convenio derogará cualesquiera otros Convenios internacionales que en la fecha en que se abre a la firma estén en vigor o abiertos a la firma, ratificación o adhesión; no obstante, esta derogación se aplicará únicamente a las disposiciones de esos Convenios que contravengan lo previsto en el presente. En todo caso, lo dispuesto en este artículo no afectará en modo alguno las obligaciones contraídas por los Estados contratantes ante los Estados no contratantes en virtud de esos otros Convenios internacionales.

## ARTICULO XIII

1. El presente Convenio quedará abierto a la firma hasta el 31 de diciembre de 1970 y seguirá posteriormente abierto a la adhesión.

2. Los Estados miembros de las Naciones Unidas o de cualquiera de sus Organismos especializados o del Organismo Internacional de Energía Atómica, o Partes del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, podrán adquirir la calidad de Partes de este Convenio mediante:

- a) Firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación.
- b) Firma con reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación, o
- c) Adhesión.

## ARTICULO XIV

1. La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuará depositando ante el Secretario general de la Organización un instrumento expedido a dicho efecto en la debida forma.

2. Cuando se deposite el instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión después de entrar en vigor una enmienda al presente Convenio que sea aplicable a todos los Estados contratantes existentes o después de cumplidas todas las medidas requeridas para la entrada en vigor de la enmienda respecto de esos Estados contratantes, se entenderá que dicho instrumento se aplica al Convenio modificado por esa enmienda.

## ARTICULO XV

1. El presente Convenio entrará en vigor noventa días después de la fecha en que los Gobiernos de ocho Estados, incluidos cinco Estados cuyas flotas de buques-cisterna representen un mínimo de un millón de toneladas brutas, hayan o bien firmado el Convenio sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o bien depositado instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión ante el Secretario general de la Organización.

2. Para cada uno de los Estados que posteriormente ratifiquen, acepten o aprueben el Convenio, o se adhieran al mismo, el presente Convenio entrará en vigor a los noventa días de ser depositado por ese Estado el instrumento pertinente.

## ARTICULO XVI

1. El presente Convenio puede ser denunciado por cualquier Estado contratante en cualquier momento después de la fecha en que el Convenio entre en vigor para dicho Estado.

2. La denuncia se efectuará depositando un instrumento ante el Secretario general de la Organización.

3. La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha de depósito del instrumento de denuncia ante el Secretario general de la Organización o al expirar el plazo estipulado en el mismo si éste es más largo.

## ARTICULO XVII

1. Las Naciones Unidas, cuando sean la autoridad administradora de un territorio, o todo Estado contratante responsable de las relaciones internacionales de un territorio, deberán consultar lo antes posible con las autoridades competentes de dicho territorio o tomar las medidas que parezcan oportunas para extender el presente Convenio a ese territorio, y podrán declarar en cualquier momento que el Convenio se extenderá al citado territorio, notificándolo por escrito al Secretario general de la Organización.

2. El presente Convenio se extenderá al territorio mencionado en la notificación a partir de la fecha de recepción de la misma o de cualquier otra fecha que en ella se estipule.

3. En cualquier momento después de la fecha en que el Convenio haya quedado así extendido a un territorio, las Naciones Unidas, o cualquiera de los Estados contratantes que hayan hecho una declaración en ese sentido de conformidad con el párrafo 1 de este artículo, podrán declarar, notificándolo por escrito al Secretario general de la Organización, que el presente Convenio dejará de aplicarse al territorio mencionado en la notificación.

4. El presente Convenio dejará de aplicarse en el territorio mencionado en dicha notificación un año después de la fecha en que el Secretario general de la Organización haya recibido la notificación, o al expirar el plazo que en ella se estipule si éste es más largo.

## ARTICULO XVIII

1. La Organización puede convocar una conferencia con objeto de revisar o enmendar el presente Convenio.

2. La Organización convocará una conferencia de los Estados contratantes para revisar o enmendar el presente Convenio a petición de, por lo menos, un tercio de los Estados contratantes.

## ARTICULO XIX

1. El presente Convenio será depositado ante el Secretario general de la Organización.

2. El Secretario general de la Organización:

- a) informará a todos los Estados que hayan firmado el Convenio o se haya adherido al mismo de
  - i) cada nueva firma o depósito de instrumento indicando la fecha del acto;
  - ii) todo depósito de instrumento de denuncia de este Convenio, indicando la fecha del depósito;
  - iii) la extensión del presente Convenio a cualquier territorio de conformidad con el párrafo 1 del artículo XVII y del término de esa extensión, según lo dispuesto en el párrafo 4 de ese artículo, indicando en cada caso la fecha en que el presente Convenio quedó extendido o dejó de estarlo;
- b) transmitirá copias autenticadas del presente Convenio a todos los Estados signatarios y a todos los Estados que se adhieran al presente Convenio.

## ARTICULO XX

El Secretario general de la Organización transmitirá el texto del presente Convenio a la Secretaría de las Naciones Unidas tan pronto como entre en vigor, con objeto de que sea registrado y publicado de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

## ARTICULO XXI

El presente Convenio queda redactado en un solo ejemplar en los idiomas francés e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos. Con el original rubricado serán depositadas traducciones oficiales en los idiomas español y ruso.

*En fe de lo cual* los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio.\*

*Hecho* en Bruselas el 29 de noviembre de 1969.

\* Nota del editor: No se han incluido las firmas.

A N E X O

CERTIFICADO DE SEGURO U OTRA GARANTIA FINANCIERA RELATIVO A LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACION DE LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBUROS

Expedido de conformidad con las disposiciones del artículo III del Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1969.

Nombre del barco	Letras o número distintivo	Puerto de matrícula	Nombre y dirección del propietario

El infrascrito certifica que el barco aquí nombrado está cubierto por una póliza de seguro u otra garantía financiera que satisface los requisitos del artículo III del Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1969.

Tipo de garantía .....

Duración de la garantía .....

*Nombre y dirección del asegurador (o aseguradores) y (o) del fiador (fiadores)*

Nombre .....

Dirección .....

Este certificado es válido hasta .....

Expedido o visado por el Gobierno de .....

(Nombre completo del Estado)

En ..... & .....

(Lugar)

(Fecha)

Firma y título del funcionario que expide o visa el certificado

NOTAS EXPLICATIVAS

1. A discreción, al designar el Estado se puede mencionar la autoridad pública competente del país en que el certificado es expedido.
2. Si el importe total de la garantía procede de varias fuentes deberá indicarse la cuantía consignada por cada una de ellas.
3. Si la garantía es consignada bajo diversas formas, deberán enumerarse.
4. Bajo el encabezamiento «Duración de la garantía» debe estipularse la fecha en que empieza a surtir efectos la garantía.

El Instrumento de Ratificación de España fue depositado con fecha 8 de diciembre de 1975.

El presente Convenio entra en vigor para España el día 7 de marzo de 1976.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 20 de febrero de 1976.—El Secretario general Técnico del Ministerio de Asuntos Exteriores, Fernando Arias-Salgado y Montalvo.

## MINISTERIO DE LA GOBERNACION

**5134** *CORRECCION de errores de la Orden de 9 de diciembre de 1975 por la que se revisan los Estatutos de la Mutualidad Nacional de Previsión de la Administración Local.*

Advertidos errores en el texto de los Estatutos anexos a la mencionada Orden, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 301, de fecha 18 de diciembre de 1975, páginas 26073 a 26089, se transcriben a continuación las oportunas rectificaciones:

En el artículo 12, línea primera, donde dice: «En caso de urgencia o por...», debe decir: «En caso de ausencia o por...».

En el artículo 16, apartado 4, línea tercera, donde dice: «que susciten...», debe decir: «que se susciten...».

En el artículo 23, número 5.º, línea tercera, donde dice: «... garantías reglamentarias...», debe decir: «... garantías reglamentariamente...».

En el artículo 25, apartado 4, última línea, donde dice: «... en el cargo de la...», debe decir: «... en el caso de la...».

En el artículo 29, apartado 5, última línea, donde dice: «... en los mismos derechos determinantes...», debe decir: «... en los mismos hechos determinantes...».

En el artículo 30, apartado 2, línea segunda, donde dice: «... Dirección General de la ...», debe decir: «... Dirección General de ...».

En el artículo 54, apartado 2, línea primera, donde dice: «Mientras viva la madre del causante...», debe decir: «Mientras viva la viuda del causante...».

En el artículo 54, apartado 5, línea tercera, donde dice: «... o con unos y otros...», debe decir: «... o con unos y con otros...».

En la rúbrica de la Sección sexta, donde dice: «Capital dotal de huérfanos», debe decir: «Capital dotal a favor de huérfanas».

En el artículo 90, apartado 1, letra b), línea cuarta, donde dice: «... forma que determina la ...», debe decir: «... forma que determine la...».

En el artículo 93, línea quinta, donde dice: «enumeren a continuación...», debe decir: «enumeran a continuación...».

## MINISTERIO DE TRABAJO

**5135** *ORDEN de 24 de febrero de 1976 por la que se modifica la Ordenanza de Trabajo para el Personal Obrero de los Organismos Portuarios dependientes del Ministerio de Obras Públicas.*

Ilustrísimos señores:

Vista la modificación de la Ordenanza de Trabajo para el Personal Obrero de los Organismos Portuarios Dependientes del Ministerio de Obras Públicas de 28 de julio de 1972, elaborada a instancia de la Organización Sindical con los asesoramiento reglamentarios,

Este Ministerio, a propuesta de la Dirección General de Trabajo y en uso de las facultades conferidas en la Ley de 16 de octubre de 1942, ha tenido a bien disponer:

1.º Aprobar el texto elaborado por la Dirección General de Trabajo que contiene las modificaciones de la Ordenanza de Trabajo para el Personal Obrero de los Organismos Portuarios Dependientes del Ministerio de Obras Públicas, aprobada por Orden de 28 de julio de 1972 y modificada por las de 6 de abril de 1974 y 18 de marzo de 1975.

2.º Señalar como fecha de entrada en vigor del mismo el día 1 de enero de 1976.

3.º Autorizar a la Dirección General de Trabajo para dictar cuantas disposiciones fueran precisas para interpretar y aplicar la mencionada Ordenanza con las modificaciones que se aprueban por la presente Orden.

4.º Disponer la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de esta Orden y de las modificaciones que por ella se aprueban.

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a VV. II.

Madrid, 24 de febrero de 1976.

SOLIS

Ilmos. Sres. Subsecretario y Director general de Trabajo.

### MODIFICACION DE LA ORDENANZA DE TRABAJO PARA EL PERSONAL OBRERO DE LOS ORGANISMOS PORTUARIOS DEPENDIENTES DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

Los anexos números 1, 3 y 4 de la Ordenanza de Trabajo para el Personal Obrero de los Organismos Portuarios dependientes del Ministerio de Obras Públicas quedan redactados en los siguientes términos:

#### ANEXO NUMERO 1

##### Tabla de salarios base

Los grupos y categorías se comprenden en nueve niveles y cuatro subniveles del modo siguiente:

- Nivel 1.—438 pesetas (diario): Encargado.  
 Nivel 2.—427 pesetas (diario): Subencargado y Patrón Dragador.  
 Nivel 3.—415 pesetas (diario): Jefe de Equipo y Maquinista de Locomotoras.  
 Nivel 4.—408 pesetas (diario): Oficial primero, Maquinista de grúas y puentes, Patrón de Puerto, Capataz de Maniobras y Buzo (a amortizar).  
 Nivel 5.—395 pesetas (diario): Oficial segundo, Ayudante de Maquinista Naval y Mecánico Naval (a amortizar), Fogonero Naval (a amortizar), Subcapataz de maniobras (a amortizar), Fogonero (a amortizar) y Conductor de maquinaria.  
 Nivel 6.—391 pesetas (diario): Capataz y Contramaestre.  
 Nivel 7.—386 pesetas (diario): Ayudante, Ayudante de grúas y puentes, Engrasador, Marinero Especialista, Guía de Buzo (a amortizar), Guardaagujas y Enganchador (a amortizar).  
 Nivel 8.—382 pesetas (diario): Marinero.  
 Nivel 9.—376 pesetas (diario): Peón y Mozo de Almacén (a amortizar).  
 Subnivel 1.—298 pesetas (diario): Aprendiz de cuarto año.  
 Subnivel 2.—278 pesetas (diario): Aprendiz de tercer año.  
 Subnivel 3.—263 pesetas (diario): Aprendiz de segundo año.  
 Subnivel 4.—228 pesetas (diario): Aprendiz de primer año.

#### ANEXO NUMERO 3

##### Complemento personal por capacidad superior

	Pesetas día
Marinero especialista capacitado para realizar funciones de Buzo .....	33
Marinero especialista capacitado para Ayudante de Maquinista naval y de Mecánico naval .....	9
Peón especialista capacitado para realizar funciones de Fogonero .....	20
Peón especialista capacitado para realizar funciones de Enganchador o Encendedor .....	9

Tanto el Buzo como el Marinero especialista Buceador que realiza sus funciones percibirá un plus de 51 pesetas por cada primera hora que trabaje sumergido, y de 43 pesetas por cada hora más.

#### ANEXO NUMERO 4

##### Dieta y plus de desplazamiento

	Pesetas día
Dieta:	
Supuesto del apartado primero del artículo 24 .....	585
Plus de desplazamiento:	
Supuesto del apartado segundo del artículo 24 .....	351