

I. Disposiciones generales

JEFATURA DEL ESTADO

INSTRUMENTO DE RATIFICACION del Convenio Internacional relativo al transporte de mercancías por ferrocarriles (C. I. M.).

FRANCISCO FRANCO BAHAMONDE

Jefe del Estado Español,
Generalísimo de los Ejércitos Nacionales

POR CUANTO el dia 25 de febrero de 1961, el Plenipotenciario español, nombrado en buena y debida forma al efecto, firmó en Berna, juntamente con los Plenipotenciarios de los países que se mencionan a continuación, el Convenio Internacional relativo al transporte de mercancías por ferrocarril (C. I. M.), cuyo texto certificado se inserta seguidamente:

Austria, Bélgica, Bulgaria, Dinamarca, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Líbano, Italia, Liechtenstein, Luxemburgo, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumanía, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Suecia, Suiza, Checoslovaquia, Turquía y Yugoslavia.

Los Plenipotenciarios infrascritos, habiendo reconocido la necesidad de revisar el Convenio Internacional relativo al transporte de mercancías por ferrocarril, firmado en Berna el 25 de octubre de 1952, han resuelto, en conformidad a lo prevenido en el artículo 67 del susodicho Convenio, concertar un nuevo Convenio a tal efecto y han convenido en los artículos siguientes:

TITULO I

Objeto y alcance del Convenio

Artículo 1.º

Ferrocarriles y transportes a los cuales se aplica el Convenio

§ 1. El presente Convenio se aplicará sin perjuicio de las excepciones previstas en los párrafos siguientes, a todas las remesas de mercancías entregadas al transporte con una carta de porte directa para recorridos que afecten a los territorios de dos, por lo menos, de los Estados contratantes y que se efectúen exclusivamente por las líneas inscritas en la lista formada de conformidad con el artículo 59.

§ 2. Las remesas respecto de las cuales la estación (1) de procedencia y la estación de destino estén situadas en el territorio de un mismo Estado y que no circulen por el territorio de otro sino en tránsito, estarán sometidas al derecho de Estado de procedencia:

a) Cuando las líneas por las que se efectúe el tránsito sean explotadas exclusivamente por un Ferrocarril del Estado de origen.

b) Aun cuando las líneas por las que se efectúe el tránsito no sean explotadas exclusivamente por un Ferrocarril del Estado de origen, si los Ferrocarriles interesados hubieran estipulado acuerdos particulares en virtud de los cuales dichos transportes no se consideraran internacionales.

§ 3. Las remesas entre estaciones de los dos Estados limítrofes, cuando las líneas por las cuales se efectúe el transporte estuvieran exclusivamente explotadas por Ferrocarriles de uno de dichos Estados, estarán sujetas al derecho de tal Estado, siempre que el expedidor, mediante la elección del modelo de carta de porte, reivindique el régimen de la reglamentación interior aplicable a dichos Ferrocarriles y que las leyes y reglamentos de cualquiera de los Estados interesados no se opongan a ello.

(1) Por «estación» se entenderá igualmente los puertos de los servicios de navegación y todo establecimiento de servicios por automóvil abierto al público para la ejecución del contrato de transporte.

Artículo 2.º

Disposiciones relativas a los transportes mixtos

§ 1. Podrán inscribirse en la lista prevenida en el artículo 1.º además de los Ferrocarriles, aquellas líneas regulares de automóviles o de navegación que completen recorridos por vía férrea y en las cuales se efectúen los transportes internacionales, en la inteligencia de que las referidas líneas, en la medida en que sirvan de enlace a dos Estados contratantes, por lo menos, no podrán inscribirse en la lista sino con el asentimiento común de los sobredichos Estados.

§ 2. Las empresas de que dependan las referidas líneas tendrán las mismas obligaciones que el presente Convenio impone a los Ferrocarriles y gozarán de iguales derechos que a éstos conceda, sin perjuicio de las excepciones que necesariamente resulten de las diferentes modalidades de transporte. Sin embargo, las reglas de responsabilidad establecidas por el presente Convenio no podrán ser objeto de excepción.

§ 3. Cualquier Estado que desee hacer insertar en la lista una de las líneas designadas en el § 1, deberá tomar las medidas necesarias para que las excepciones a que se alude en el § 2 se publiquen de igual manera que las tarifas.

§ 4. Para los transportes internacionales que afecten a la vez a Ferrocarriles y a servicios de transporte que no sean los definidos en el § 1, podrán establecer los Ferrocarriles, de común acuerdo con las empresas de transporte interesadas, disposiciones tarifarias que prevean la aplicación de un régimen jurídico distinto al del presente Convenio, con la finalidad de tener en cuenta las particularidades de cada modalidad de transporte. En este caso podrán establecer el empleo de un título de transporte diferente del previsto en el presente Convenio.

Artículo 3.º

Objetos excluidos del transporte

Quedan excluidos del transporte sin perjuicio de las excepciones previstas en el artículo 4.º, § 2:

a) Los objetos cuyo transporte esté reservado a la Administración de Correos, aunque sólo sea en uno de los territorios del recorrido.

b) Los objetos que por sus dimensiones, peso a acondicionamiento no se presten al transporte solicitado por razón de las instalaciones o del material, aunque sólo sea en uno de los Ferrocarriles que intervengan en el transporte.

c) Los objetos cuyo transporte estuviera prohibido, aunque sólo fuera en uno de los territorios del recorrido.

d) Las materias y objetos excluidos del transporte en virtud de Anejo I del presente Convenio.

Artículo 4.º

Objetos admitidos al transporte en ciertas condiciones

§ 1. Los objetos denominados a continuación serán admitidos al transporte en las siguientes condiciones:

a) Las materias y objetos designados en el Anejo I del presente Convenio serán admitidos en las condiciones estipuladas en el mismo.

b) Los transportes funerarios serán admitidos en las condiciones siguientes:

1.º El transporte deberá efectuarse en gran velocidad, bajo la custodia de una persona que lo acompañe, salvo que la dispensa de acompañamiento esté admitida en todos los ferrocarriles que intervengan en el transporte.

2.º Los gastos deberán ser pagados por el expedidor.

3.º El transporte estará sometido a las leyes y reglamentos de cada Estado, salvo que se rija por Convenios especiales entre varios Estados.

c) Los vehículos de ferrocarril que circulen sobre sus propias ruedas serán admitidos a condición de que un ferrocarril

compruebe que el vehículo se halla en estado de circular y lo atestigue por una inscripción en el vehículo o por un certificado especial; las locomotoras tenderes y automotores deberán además ir acompañados de un agente designado por el expedidor y que sobre todo sea competente para garantizar el engrase.

Los vehículos de ferrocarril circulan sobre sus propias ruedas distintas de las locomotoras, tenderes y automotores podrán ir acompañados de un convoyador, el cual asegurará especialmente el engrase. Si el expedidor abrigare la intención de hacer uso de esta facultad, lo hará constar así en la carta de porte.

d) Los animales vivos serán admitidos en las condiciones que siguen:

1.º Las remesas de animales vivos deberán ir acompañadas de un convoyador designado por el remitente, salvo si se trata de animales pequeños que se entreguen al transporte en jaulas, cajas, cestas, etcétera, bien cerradas; sin embargo, no se exigirá el acompañamiento en caso de excepciones previstas por las tarifas internacionales o por acuerdos celebrados entre Ferrocarriles.

El expedidor estará obligado a indicar en la carta de porte el número de convoyadores o, si las remesas no fueren acompañadas, a insertar en ella la mención siguiente:

«Sin convoyar».

2.º El expedidor deberá observar las disposiciones de policía veterinaria de los Estados de procedencia, de destino y de tránsito.

e) Los objetos cuyo transporte presentare especiales dificultades, a causa de sus dimensiones, peso o acondicionamiento, habida cuenta de las instalaciones o del material, aun cuando sólo sea en uno de los Ferrocarriles interesados, no se admitirán sino bajo condiciones especiales que el Ferrocarril determinará en cada caso, previa consulta con el expedidor, estas condiciones podrán derogar las normas establecidas por el presente Convenio.

§ 2. Dos o más Estados contratantes podrán convenir mediante acuerdos, que ciertas materias o ciertos objetos excluidos del transporte por el Anejo I del presente Convenio sean admitidos en determinadas condiciones al transporte internacional entre dichos Estados, o que las materias y objetos de que se hace mérito en el Anejo I sean admitidos en condiciones menos rigurosas que las preventas en el antedicho Anejo.

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

Los acuerdos y cláusulas tarifarias de este género deberán comunicarse a la Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril.

Artículo 5.º

Obligación del Ferrocarril de transportar

§ 1. El Ferrocarril estará obligado, de conformidad con las condiciones del presente Convenio, a efectuar cualquier transporte de mercancías, siempre que:

a) El expedidor se atenga a las prescripciones del presente Convenio.

b) El transporte sea posible con los medios normales mediante los cuales pueda hacerse frente a las necesidades regulares del tráfico.

c) El transporte no se vea impedido por circunstancias que el Ferrocarril no pueda evitar y que no esté en su mano remediar.

§ 2. El Ferrocarril no estará obligado a aceptar los objetos cuya carga, transbordo o descarga exija el empleo de medios especiales, sino cuando las estaciones en que deban efectuarse dichas operaciones dispongan de tales medios.

§ 3. El Ferrocarril no estará obligado a aceptar sino las remesas cuyo transporte pueda efectuarse sin demora; las disposiciones vigentes en la estación de salida determinan los casos en que dicha estación estará obligada a tomar en depósito, provisionalmente, las remesas que no cumplen esta condición.

§ 4. Cuando la autoridad competente decida:

a) Que el servicio quede suprimido o suspendido en todo o en parte.

b) Que ciertas expediciones sean excluidas o admitidas solamente bajo ciertas condiciones,

Las medidas tomadas a tal efecto se comunicarán inmediatamente al público y a los Ferrocarriles y ello con la obligación por parte de estos últimos de informar de las mismas a los Ferrocarriles de los demás Estados con miras a su publicación.

§ 5. Los Ferrocarriles podrán decidir, de común acuerdo y con sujeción al asentimiento de sus Gobiernos respectivos, limitar el transporte de mercancías, en ciertas relaciones, a puntos fronterizos y a países de tránsito determinados.

Tales medidas se notificarán a la Oficina Central, que las comunicará a los Gobiernos de los Estados contratantes. Se reputarán aceptadas si, dentro del plazo de un mes, a partir de la fecha de la comunicación, no fueren objeto de oposición alguna por parte de un Estado contratante. En caso de oposición, si la Oficina Central no consiguiere eliminar las divergencias, reunirá a los representantes de los Estados contratantes.

Así que las medidas puedan reputarse aceptadas, la Oficina Central informará de ello a los Estados contratantes. Se consignarán entonces en listas especiales y se publicarán en la forma prevenida para las tarifas internacionales.

Tales medidas entrarán en vigor transcurrido un mes desde la comunicación de la Oficina Central prevenida en el apartado tercero.

§ 6. Cualquier infracción de las disposiciones de este artículo por parte del Ferrocarril podrá motivar una acción de indemnización del perjuicio que se cause.

TITULO II

Del contrato de transporte

CAPITULO I

FORMA Y CONDICIONES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

Artículo 6.º

Tenor y forma de la carta de porte

§ 1. Para toda expedición internacional sujeta al presente Convenio, el expedidor deberá presentar un formulario de carta de porte extendido mediante calco y ajustado al modelo previsto en el Anejo II del presente Convenio. Dicho formulario comprenderá las cinco hojas siguientes:

- Núm. 1, carta de porte;
- Núm. 2, hoja en ruta;
- Núm. 3, boletín de llegada;
- Núm. 4, duplicado de la carta de porte;
- Núm. 5, boletín de expedición.

Para ciertos tráficos importantes o para ciertos tráficos entre países limítrofes, las tarifas podrán prescribir el empleo de un formulario de carta de porte simplificado, adaptado a las características de los tráficos de que se trate.

Los formularios de carta de porte deberán imprimirse en papel de escribir blanco y resistente; para la gran velocidad llevarán dos franjas rojas de un centímetro de ancho, cuando menos: una en el borde superior y la otra en el inferior, tanto en el anverso como en el reverso.

§ 2. Las cartas de porte estarán impresas en dos, accidentalmente, tres lenguas, una de las cuales, por lo menos, deberá escogerse entre las lenguas francesa, alemana o italiana.

Las tarifas internacionales o los acuerdos entre Ferrocarriles podrán determinar la lengua en la cual deberá redactarse la parte de la carta de porte que el expedidor haya de llenar. A falta de disposiciones de esta clase, el expedidor deberá consignar sus indicaciones en una de las lenguas oficiales del país de procedencia y añadir una traducción en francés, alemán o italiano, a menos que las inscripciones ya estén redactadas en una de dichas lenguas.

El Ferrocarril podrá exigir que las indicaciones y declaraciones que el remitente formule en la carta de porte y en sus anejos se escriban en caracteres latinos.

§ 3. Las partes del formulario encuadradas en líneas gruesas deberán llenarse por el Ferrocarril; las restantes, por el remitente. Este deberá tachar con una raya las casillas no utilizadas.

§ 4. La elección del formulario blanco de la carta de porte o del formulario de franjas rojas determinará si la mercancía ha de transportarse en Pequeña o Gran Velocidad. No se admitirá la petición de Gran Velocidad para una parte del recorrido y de Pequeña para la otra, salvo que medie acuerdo entre los Ferrocarriles interesados.

§ 5. Las menciones consignadas en la carta de porte estarán escritas o impresas en caracteres indelebles; las demás hojas del formulario deberán ser perfectamente legibles. No se admitirán las cartas de porte con enmiendas o raspaduras ni aquéllas

en las que se hubieren pegado trozos de papel. Se tolerarán las tachaduras siempre que el expedidor las salve con su firma y escriba con todas sus letras las cantidades rectificadas cuando se trate del número de bultos o de su peso.

§ 6. La carta de porte deberá contener obligatoriamente las menciones siguientes:

- Lugar y fecha del otorgamiento de la carta de porte.
- La designación de la estación de destino, con las especificaciones necesarias para evitar toda confusión entre distintas estaciones de la misma localidad o entre localidades de igual nombre o de nombre análogo.
- El nombre y la dirección del destinatario. Una sola persona física u otro sujeto de derecho deberá indicarse como destinatario. La indicación de la estación de destino o de un agente de la misma como consignatario sólo se aceptará si la tarifa aplicable lo autorizara expresamente. No se admitirán las direcciones que no indiquen el nombre del destinatario, tales como: «A la orden de...» o «Al portador del duplicado de la carta de porte».
- La denominación de la mercancía, la indicación del peso; en su defecto, una indicación análoga conforme a las disposiciones del Ferrocarril de procedencia. Cuando las leyes o reglamentos del país de origen autoricen al remitente a entregar sus expediciones sin mencionar el peso o una indicación que haga sus veces, el Ferrocarril de procedencia anotará este peso o esta indicación.

Deberán denominarse las mercancías: las que figuren en el Anejo I, con el nombre que se les asigna en dicho Anejo; las restantes, si el remitente solicitará la aplicación de una tarifa determinada, con el nombre que tenga en dicha tarifa. En todos los demás casos, con la denominación correspondiente a su naturaleza utilizada en el comercio del Estado de procedencia.

e) Para las remesas inferiores a vagón completo, el número de bultos, sus marcas y números, o, en su defecto, la mención de qué dichos bultos llevan la dirección del destinatario; la descripción del embalaje. Estas mismas menciones deberán figurar en la carta de porte relativa a vagones completos que comprendan uno o más elementos de carga, remitidos por ferrocarril y que deban ser objeto de transbordo.

Para las remesas cuya carga incumbe al remitente: el tipo (vagón cubierto, descubierto, especial o de propiedad particular), número y marcas de propiedad del vagón, y para los vagones particulares, la tara.

f) La enumeración detallada de los documentos exigidos por las Aduanas y demás autoridades administrativas que acompañen a la carta de porte o que, según se indica, estén a la disposición del Ferrocarril en una estación determinada o en una Oficina de Aduanas o de cualquier otra autoridad.

g) La firma del remitente, así como la indicación de su nombre y su dirección, completada, si lo estimara conveniente, con su dirección telegráfica o telefónica. Si las leyes y reglamentos vigentes en la estación de salida lo permitieran, podrá emplearse la firma impresa o reemplazarse ésta por la estampilla del remitente. En la carta de porte deberá figurar como remitente una sola persona física u otro sujeto de derecho.

§ 7. Además, la carta de porte deberá contener, en caso necesario, las demás indicaciones previstas en el presente Convenio, especialmente las siguientes:

- La mención «en estación» (consigna correspondiente) o la mención «para entregar a domicilio», siempre que tales modos de entrega estén admitidos en la estación de destino.
- Las tarifas aplicables, señaladamente las tarifas especiales o excepcionales previstas en el artículo 11, § 4, letra c), y en el artículo 35.
- La cantidad, en cifras, representativa del interés en la entrega declarado con arreglo al artículo 20.
- Los gastos que el expedidor tome a su cargo en conformidad a lo dispuesto en el artículo 17.
- El importe del reembolso, en cifras y letras, así como el de los desembolsos, en cifras (artículo 19).
- El itinerario prescrito, en conformidad a lo dispuesto en el artículo 10, § 1, y la indicación de las estaciones en que deben efectuarse las operaciones aduaneras y de las demás autoridades administrativas.
- Las indicaciones relativas a las formalidades exigidas por las Aduanas y demás autoridades administrativas a tenor de lo preceptuado en el artículo 15, § 1, apartado segundo.
- La mención de que el consignatario no tiene derecho a modificar el contrato de transporte; esta mención, que se asentará en la casilla de «Declaraciones», tendrá el tenor siguiente: «consignatario no facultado para dar órdenes ulteriores».
- El número de convoyadores o a la mención «sin convo-

yador», en conformidad a lo prevenido en el artículo 4, § 1, letra d), 1.º; esta mención se consignará en la casilla de «Declaraciones».

§ 8. Si el espacio reservado en la carta de porte para las indicaciones del expedidor fuere insuficiente, se utilizarán hojas complementarias, las cuales quedarán convertidas en partes integrantes del formulario de la carta de porte. Dichas hojas complementarias tendrán las mismas dimensiones que la carta de porte y estarán extendidas en cinco ejemplares mediante calco, fechadas y firmadas por el expedidor. La carta de porte hará mérito, en su caso, de la existencia de las hojas complementarias. Cuando se indique el peso total de la remesa, tal indicación se consignará en la carta de porte misma.

§ 9. No se permitirá insertar en la carta de porte otras declaraciones, a menos que estuvieran previstas o admitidas por las leyes o reglamentos de un Estado, o por las tarifas, y no se opongan al presente Convenio.

Queda prohibido sustituir la carta de porte por otros documentos o añadirle otros que no sean los prescritos o admitidos por el presente Convenio o por las tarifas.

§ 10. Deberá extender una carta de porte para cada remesa. Sin embargo, no deberán entregarse al transporte, al amparo de una sola carta de porte:

a) Las mercancías que, en razón de su naturaleza, no pueden ser cargadas en común sin ofrecer inconvenientes.

b) Las mercancías cuya carga incumbe en parte al Ferrocarril y en parte al remitente.

c) Las mercancías cuya carga en común infrinja las disposiciones de Aduanas y de otras autoridades administrativas.

d) Las mercancías admitidas al transporte bajo determinadas condiciones, cuando se trate de materias y objetos cuya carga en común o con otras mercancías esté prohibida en virtud del Anejo I del presente Convenio.

§ 11. Una misma carta de porte no podrá comprender más que el cargamento de un solo vagón. Sin embargo, podrán entregarse al transporte con una sola carta de porte:

a) Las masas indivisibles y los objetos de dimensiones excepcionales cuya carga exija más de un vagón.

b) Las remesas cargadas en varios vagones, cuando las disposiciones particulares relativas al tráfico o las tarifas internacionales lo autoricen para la totalidad del recorrido.

§ 12. El expedidor estará facultado para insertar en el espacio de la carta de porte reservado al efecto, pero a título de mera información para el consignatario y sin que de ello se deriven obligación ni responsabilidad algunas para el Ferrocarril, menciones que se refieran a la remesa, como por ejemplo:

«Envío de N...».

«Por orden de N...».

«Para ser reexpedido a N...».

«Asegurado en N...».

«Para la línea de navegación N...» o «para el buque N...».

«Procedente de la línea de navegación N...» o «del buque N...».

«Para la línea de servicios automóviles N...».

«Procedente de la línea de servicios automóviles N...».

«Para la línea aérea N...».

«Procedente de la línea aérea N...».

«Para la exportación con destino a N...».

Artículo 7.º

Responsabilidad por los enunciados de la carta de porte. Medidas procedentes en caso de sobrecarga. Sobretasas

§ 1. El remitente será responsable de la exactitud de las indicaciones y declaraciones hechas por él en la carta de porte; soportará todas las consecuencias que resulten del hecho de que estas declaraciones e indicaciones sean irregulares, inexactas, incompletas o estén inscritas en lugar distinto del reservado a cada una de ellas; si dicho lugar fuera insuficiente, se hará por el remitente una indicación en el mismo que remita al lugar en que se halle el complemento de la inscripción.

§ 2. El Ferrocarril tendrá siempre derecho a comprobar si la remesa responde a los enunciados de la carta de porte y si han sido observadas las medidas de seguridad prescritas en el Anejo I.

Si se trata de la comprobación del contenido de la remesa, el remitente o el destinatario deberán ser invitados a asistir a ella, según que tenga lugar en la estación de salida o en la de destino. Si el interesado no se presentara, o si la comprobación se efectuara durante el recorrido, y en defecto de otras

prescripciones legales o reglamentarias vigentes en el Estado en que tuviera lugar la comprobación ésta se hará en presencia de dos testigos ajenos al Ferrocarril. No podrá el Ferrocarril, sin embargo, proceder a una comprobación del contenido durante el recorrido, salvo que así lo exigieran las necesidades de la explotación o los reglamentos de Aduanas o de otras autoridades administrativas.

El resultado de la verificación de los enunciados de la carta de porte se hará constar en ésta. Si la comprobación tuviera lugar en la estación de salida, se hará constar asimismo en el duplicado de la carta de porte, si se hallara en poder del Ferrocarril. Si la remesa no respondiera a las indicaciones de la carta de porte, los gastos ocasionados por la comprobación gravarán la mercancía, a menos que hayan sido abonados en el acto.

§ 3. Las leyes y reglamentos de cada Estado determinarán en qué condiciones el Ferrocarril está obligado a comprobar el peso de la mercancía o el número de bultos, así como la tara real de los vagones.

El Ferrocarril estará obligado a indicar en la carta de porte el resultado de las comprobaciones concernientes al peso, número de bultos y tara real de los vagones.

§ 4. Caso de pesaje en báscula-puente, el peso se determinará deduciendo del peso total del vagón cargado la tara inscrita en el vagón, a menos que una tara diferente resulte de un pesaje especial del vagón vacío.

Los pesajes efectuados en básculas-puentes de particulares estarán asimilados a los que lo fueren en básculas-puentes del Ferrocarril, en tanto en cuanto se cumplieren las condiciones establecidas a este respecto por el Ferrocarril competente.

§ 5. Si el repeso efectuado por el Ferrocarril después de la conclusión del contrato de transporte acusa una diferencia, el peso comprobado por la estación de salida o, en su defecto, el declarado por el remitente, continuará sirviendo de base para el cálculo de los portes en los siguientes casos:

a) Si la diferencia responde manifiestamente a la naturaleza de la mercancía o a las influencias atmosféricas.

b) Si el repeso efectuado por el Ferrocarril después de la conclusión del contrato de transporte se efectúa sobre báscula-puente y no acusa una diferencia superior al 2 por 100 del peso comprobado por la estación de salida o, en su defecto, del peso declarado por el remitente.

§ 6. Por lo que atañe a las remesas cuya carga incumbe al expedidor, éste deberá observar el límite de carga. Las disposiciones acerca de los límites de carga de observancia obligatoria se publicarán en la misma forma que las tarifas. El Ferrocarril indicará al expedidor, a instancia de éste, el límite de carga que se haya de observar.

§ 7. Sin perjuicio del pago de la diferencia de los portes y de una indemnización por los daños eventuales, podrá el Ferrocarril percibir una sobretasa en los casos y en las condiciones que se señalan a continuación:

a) En el caso de denominación irregular, inexacta o incompleta de las materias y objetos excluidos del transporte en virtud del Anexo I, la sobre tasa de tres francos por kilogramo de peso bruto del bulto entero.

b) En el caso de designación irregular, inexacta o incompleta de las materias y objetos admitidos al transporte en determinadas condiciones en virtud del Anexo I, o de inobservancia de las medidas de seguridad prescritas en dicho Anexo I, la sobretasa será de dos francos por kilogramo de peso bruto del bulto entero.

c) En el caso de que la designación indique de manera irregular, inexacta o incompleta la naturaleza de una expedición que comprenda mercancías distintas de las previstas en las letras a) y b) del presente párrafo o, en general, en caso de designación que pueda, de algún modo, tener por consecuencia al aplicar a la remesa una tarifa más reducida que la realmente aplicable, la sobretasa será igual al doble de la diferencia entre el precio del transporte que se habría debido percibir (desde el punto de partida hasta el punto de destino) si la designación hubiera sido regular, exacta y completa, y el precio que se haya calculado según la designación asentada por el expedidor en la carta de porte.

Cuando una expedición se componga de mercancías tasadas a precios diferentes y pueda determinarse sin dificultad el peso de cada una de ellas, la sobretasa se calculará con arreglo a la tasa aplicable a cada una de dichas mercancías, si de esta forma el cálculo resultara una sobretasa más reducida.

d) En el caso de indicación de un peso inferior al peso

real, la sobretasa será igual al doble de la diferencia entre el precio de transporte del peso declarado y el del peso comprobado desde la estación de salida hasta la estación de destino. Lo dispuesto en la letra c), apartado segundo, se aplicará por analogía.

e) En el caso de sobrecarga de un vagón cargado por el expedidor, la sobretasa será igual a cinco veces el precio de transporte, entre la estación de salida y la de destino, del peso que excede del límite de carga.

f) Si, para un mismo vagón, existiera indicación de un peso inferior al verdadero y también sobrecarga, se percibirán acumuladas las sobretasas correspondientes a estas dos infracciones.

§ 8. La sobretasa que deba percibirse de conformidad con el § 7 gravará la mercancía transportada cualquiera que sea el lugar donde se comprobaran los hechos que la justifiquen.

§ 9. El importe de las sobretasas y el motivo de su percepción deberán mencionarse en la carta de porte.

§ 10. No se deberá la sobretasa:

a) En el caso de indicación inexacta del peso, cuando el pesaje por el Ferrocarril fuere obligatorio según las normas vigentes en la estación de procedencia.

b) En caso de indicación inexacta del peso o en caso de sobrecarga, si el expedidor hubiere solicitado en la carta de porte que el pesaje lo efectúe el Ferrocarril.

c) En el caso de sobrecarga ocasionada durante el transporte, por influencia atmosférica, cuando se probare que, al tiempo de la entrega para el transporte en la estación de procedencia, la carga del vagón no excedía del límite de carga.

d) En el caso de aumento de peso producido durante el transporte, sin que llegue a existir sobrecarga, si se demostre que tal aumento era debido a influencias atmosféricas.

e) En el caso de indicación inexacta del peso, sin que llegue a existir sobrecarga, cuando la diferencia entre el peso indicado en la carta de porte y el comprobado no excede del 2 por 100 del peso declarado.

§ 11. Cuando la sobrecarga de un vagón se compruebe por la estación de salida o por una intermedia podrá retirarse del vagón el exceso de carga, incluso en el caso de que no procediera cobrar sobretasa. Se invitará inmediatamente al remitente, si ha lugar, para que indique la forma en que deseé disponer del exceso de la carga. No obstante, deberá avisarse al destinatario que, en virtud del artículo 22, haya modificado el contrato de transporte, invitándosele a dar las instrucciones en cuanto al exceso de carga.

La sobrecarga se tasará, por el recorrido efectuado, con arreglo al precio del transporte aplicado al cargamento principal, más la sobretasa prevista en el § 7 si procediera; en el caso de efectuarse la descarga, los gastos de esta operación se percibirán de acuerdo con la tarifa de gastos accesorios del Ferrocarril que la realice.

Tanto si el derechohabiente dispone que se expida la sobrecarga a la estación destinataria de la carga principal, como si desea que se facture a otra estación de destino o que se devuelva a la de origen, será tratada como expedición distinta.

Artículo 8.^o

Conclusión del contrato de transporte. Duplicados de la carta de porte

§ 1. El contrato de transporte queda formalizado desde el momento en que el Ferrocarril expedidor ha aceptado para el transporte la mercancía acompañada de la carta de porte. La aceptación se hará constar estampando en la carta de porte el sello de la estación de salida con la fecha de la aceptación.

§ 2. La estampación de sello tendrá lugar inmediatamente después de la entrega de la totalidad de la remesa a que se refiere la carta de porte y del pago de los gastos que el remitente tome a su cargo. Si éste lo solicitará, se verificará la estampación en su presencia.

§ 3. Despues de sellada, la carta de porte servirá como prueba del contrato de transporte.

§ 4. Sin embargo, por lo que atañe a las mercancías cuya carga incumbe al expedidor en virtud de lo dispuesto en las tarifas o en los convenios concertados con él, cuando en la estación de procedencia estuvieren autorizados tales convenios, los enunciados de la carta de porte relativos, ora al peso, ora al número de bultos, sólo harán prueba contra el Ferrocarril si la verificación de dicho peso o del número de bultos se

hubiere llevado a cabo por el Ferrocarril y se hubiera hecho constar en la carta de porte. Tales enunciados cabrá probarlos, en su caso, por otros medios que no fueren la verificación y constancia en la carta de porte por ministerio del Ferrocarril.

§ 5. El Ferrocarril estará obligado a certificar, mediante la estampación del sello fechador en el duplicado de la carta de porte, la recepción de la mercancía y la fecha de la admisión al transporte, antes de restituir al expedidor el dicho duplicado.

Este duplicado no tendrá el valor de la carta de porte acompañadora de la remesa, ni tampoco el de un conocimiento.

Artículo 9º

Tarifas. Acuerdos particulares

§ 1. El precio del transporte y los gastos accesorios se calcularán de acuerdo con las tarifas legalmente vigentes y debidamente publicadas en cada Estado, valederas en el momento de la conclusión del contrato de transporte, aunque dicho precio de transporte se calcule por separado para diferentes secciones de recorrido.

Si embargo, la publicación de las tarifas internacionales sólo será obligatoria en aquellos Estados en los que los Ferrocarriles participen en ellas como redes de procedencia y de destino.

Los aumentos en las tarifas internacionales y cualesquiera otras disposiciones que tengan por objeto hacer más rigurosas las condiciones de transporte previstas en dichas tarifas no entrarán en vigor sino a los quince días cuando menos de su publicación. Sin embargo:

a) Si una tarifa internacional previera la extensión de una tarifa interior al recorrido total se aplicarán los plazos de publicación de dicha tarifa interior.

b) Si los aumentos en los precios de una tarifa internacional fueren consecutivos a un aumento general en los precios de las tarifas interiores de un Ferrocarril participante, entrarán en vigor al día siguiente de su publicación, siempre y cuando el ajuste de precios de la tarifa internacional que el dicho aumento acarreare se hubiera anunciado con quince días de antelación por lo menos. Sin embargo, semejante anuncio no podrá ser anterior a la fecha de publicación del aumento de precios en las tarifas interiores de que se trate.

c) Si los precios de transporte y gastos accesorios previstos en las tarifas internacionales hubieren de ser modificados para tener en cuenta fluctuaciones habidas en el cambio, o si hubiere que rectificar errores manifiestos, tales modificaciones y rectificaciones entrarán en vigor al día siguiente de su publicación.

Las tarifas deberán comprender todas las indicaciones necesarias para el cálculo de los precios de transporte y de los gastos accesorios y especificar, cuando proceda, las condiciones en que se tendrá en cuenta el cambio de moneda.

§ 2. Las tarifas deberán contener todas las condiciones especiales de los diversos transportes y, sobre todo, el régimen de velocidad al que son aplicables. Si, para todas las mercancías o sólo para algunas de ellas, o bien para determinados recorridos tuviere el Ferrocarril una tarificación que no atañe sino a un solo régimen de velocidad, dicha tarificación se aplicará tanto a los transportes efectuados con la carta de porte blanca como a los realizados con la de franjas rojas, con las condiciones de plazos de entrega que resulten, para cada una de estas cartas de porte, de las disposiciones del artículo 6º, § 4 y del artículo 11.

Las condiciones de las tarifas serán valederas siempre que no se opongan al presente Convenio; en caso contrario, serán consideradas nulas e inexistentes.

A las tarifas internacionales se les podrá declarar obligatoriamente aplicables en el tráfico internacional, con exclusión de las tarifas interiores, siempre que, por término medio, no traigan aparejadas tasas notablemente superiores a las que resulten de la soldadura de las tarifas interiores.

La aplicación de una tarifa internacional podrá estar subordinada a su reivindicación expresa en la carta de porte.

§ 3. Las tarifas se aplicarán a todos en las mismas condiciones.

Los Ferrocarriles podrán concluir, con sujeción al asentimiento de sus gobiernos respectivos, acuerdos particulares que importaren reducciones de precio u otras ventajas, en cuanto a los usuarios que se hallaren en situaciones equiparables se les permitan condiciones también equiparables.

Para el servicio del Ferrocarril, para el servicio de las administraciones públicas o para obras de beneficencia se podrán conceder reducciones de precio.

No será obligatoria la publicación de las medidas tomadas en virtud de lo dispuesto en los apartados segundo y tercero.

§ 4. No se percibirá en profeco de los Ferrocarriles, además de los portes y de los gastos accesorios previstos en las tarifas, cantidad alguna aparte de los gastos que aquéllos hayan efectuado, tales como derechos de Aduanas, de consumos, de policía; gastos de camionaje desde una estación a otra no indicados en las tarifas; gastos de reparación del embalaje exterior o interior de las mercancías necesario para su conservación, y otros gastos análogos. Dichos gastos se comprobarán debidamente y se contabilizarán aparte en la carta de porte, a la cual se unirán los justificantes. Cuando el pago de los repetidos gastos incumba al remitente, los justificantes no se entregarán al destinatario con la carta de porte, sino al remitente con la cuenta de gastos, según está dispuesto en el artículo 17, § 7.

Artículo 10

Itinerarios y tarifas aplicables

§ 1. El expedidor podrá prescribir, en la carta de porte, el itinerario que debe seguirse, jalónándolo por puntos fronterizos o estaciones fronterizas y, en su caso, por estaciones de tránsito entre Ferrocarriles; no podrá indicar sino puntos fronterizos y estaciones fronterizos abiertos al tráfico en la relación de que se trate.

§ 2. Estarán asimiladas a una disposición de itinerario:

a) La designación de las estaciones en las que deben efectuarse las formalidades exigidas por las Aduanas y demás autoridades administrativas, así como la de aquellas en que deben prestarse cuidados especiales a la expedición (cuido de los animales, reposición de hielo, etc.).

b) La designación de las tarifas que deben aplicarse siempre que ello baste para determinar las estaciones entre las cuales hayan de aplicarse las tarifas solicitadas.

c) La indicación del pago del total o de una parte de los gastos hasta X (representando X, nominalmente, el punto en que tenga lugar la soldadura de las tarificaciones de los países limítrofes).

§ 3. Fuera de los casos previstos en el artículo 5, §§ 4 y 5, y en el artículo 24, § 1, el Ferrocarril no podrá efectuar el transporte por un itinerario distinto del prescrito por el remitente, sino con la doble condición:

a) De que las formalidades exigidas por las Aduanas y demás autoridades administrativas, así como los cuidados especiales que deben prestarse a la expedición (cuido de los animales, reposición de hielo, etc.), tengan siempre lugar en las estaciones designadas por el remitente.

b) De que los gastos y plazos de entrega no sean superiores a los gastos y plazos calculados según el itinerario indicado por el remitente.

§ 4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el § 3, los gastos y plazos de entrega se calcularán según el itinerario prescrito por el expedidor o, en su defecto, según el itinerario que el Ferrocarril escogiera.

§ 5. El expedidor podrá prescribir, en la carta de porte, las tarifas aplicables. El Ferrocarril estará obligado a la aplicación de dichas tarifas si las condiciones de aplicabilidad de las mismas se cumplieren.

§ 6. Si las condiciones hechas por el remitente no bastasen para determinar el itinerario o las tarifas que deben aplicarse, o si algunas de estas indicaciones fuesen incompatibles, elegirá el Ferrocarril el itinerario o las tarifas que juzgue más favorables para el remitente.

El Ferrocarril no será responsable del daño que resulte de dicha elección en el caso de dolo o de culpa grave.

§ 7. Si existiera una tarifa internacional desde la estación de salida hasta la de llegada y si, a falta de indicaciones suficientes del remitente, hubiera aplicado el Ferrocarril dicha tarifa, estará obligado éste a reembolsar al derechohabiente, a petición suya, la diferencia eventual entre el precio de transporte así aplicado y el que hubiese resultado, por el mismo recorrido, de la soldadura de otras tarifas siempre que esta diferencia exceda de 10 francos por carta de porte.

Artículo 11

Plazos de entrega

§ 1. Los plazos de entrega se determinarán por los reglamentos vigentes entre los Ferrocarriles participantes en el transporte o por las tarifas internacionales aplicables desde la

estación de salida hasta la de llegada. Los plazos que de acuerdo con ellos se fijen no deberán ser superiores a los que resultarían de lo dispuesto en los párrafos siguientes.

§ 2. A falta de indicación de plazos de entrega en los reglamentos o tarifas internacionales, tal como está previsto en el § 1, y sin perjuicio de lo dispuesto en los párrafos siguientes, los plazos de entrega serán:

a) Para la gran velocidad:

1.º Plazo de expedición	12 horas.
2.º Plazo de transporte, por fracción indivisible de 300 kilómetros de distancia de aplicación de las tarifas.	24 horas.

b) Para la pequeña velocidad:

1.º Plazo de expedición	24 horas.
2.º Plazo de transporte, por fracción indivisible de 200 kilómetros de distancia de aplicación de las tarifas.	24 horas.

§ 3. El plazo de transporte se calculará sobre la distancia total entre la estación de procedencia y la de destino; el plazo de expedición no se contará más que una sola vez, cualquiera que sea el número de Ferrocarriles que participen en el transporte.

§ 4. Las leyes y reglamentos de cada Estado determinarán la medida en que los Ferrocarriles podrán disponer de la facultad de establecer plazos suplementarios en los casos siguientes:

a) Para las remesas que se presenten al transporte fuera de las estaciones o que hayan de entregarse fuera de ellas.

b) Para los transportes que se efectúen:

- por mar o por vías navegables interiores, en barcazas o en barcos;
- por una ruta que no posea ferrocarril;
- por determinados empalmes que unan dos líneas de la misma red o de redes diferentes;
- por una línea secundaria;
- por una línea que no sea de ancho normal.

c) Para los transportes tasados por tarifas interiores y excepcionalmente a precios reducidos.

d) Con motivo de circunstancias extraordinarias que occasionen:

- ya un desarrollo anormal del tráfico;
- ya dificultades anormales para la explotación.

§ 5. Deberán insertarse en las tarifas los plazos suplementarios previstos en el § 4, letras a), b) y c).

Los plazos suplementarios previstos en el § 4, letra d) deberán publicarse, no pudiendo entrar en vigor antes de su publicación.

§ 6. El plazo de entrega empezará a correr desde la media noche siguiente a la admisión de la mercancía al transporte prevista en el artículo 8.º, § 1. Sin embargo, para las remesas en gran velocidad el plazo empezará a correr veinticuatro horas después si el día siguiente al de la admisión al transporte fuere domingo o día festivo y la estación de procedencia no estuviere abierta, para las remesas en gran velocidad, en el susodicho domingo o día festivo.

§ 7. El plazo de entrega quedará en suspenso:

a) Para todas las remesas, salvo por falta imputable al Ferrocarril, durante el tiempo que requieran:

1.º La comprobación, conforme al artículo 7.º, §§ 2 y 3, a fin de establecer las diferencias en relación con las declaraciones de la carta de porte.

2.º El cumplimiento de las formalidades exigidas por las Aduanas y demás autoridades administrativas.

3.º La modificación del contrato de transporte dispuesto en virtud del artículo 21 o del artículo 22.

4.º Los cuidados especiales que deben prestarse a la remesa (cuido de los animales, reposición de hielo, etc.).

5.º Cualquier interrupción del tráfico que impida temporalmente comenzar o continuar el transporte.

b) Para las remesas en pequeña velocidad, los domingos y días festivos legales.

c) Para las remesas en gran velocidad, los domingos y determinados días de fiestas legales cuando en un Estado las leyes y reglamentos prevean la interrupción total o parcial del transporte de mercancías en gran velocidad en domingo y en dichos días de fiesta.

Se consignarán en la carta de porte el motivo y la duración de las suspensiones del plazo de entrega previstas en la letra a). Tales suspensiones del plazo de entrega cabrá probarlas, en su caso, por otros medios que no fueren las menciones consignadas en la carta de porte.

§ 8. Cuando el plazo de entrega terminare después de la hora de cierre de la estación de destino, la expiración de dicho plazo se dilatará hasta dos horas después de la hora de la próxima apertura de la estación.

Además, por lo que atañe a las remesas en gran velocidad, cuando el vencimiento del plazo de entrega ocurriere en aquellos domingos o días festivos de que se hace mérito en el § 7, letra c), dicho plazo quedará prorrogado hasta la hora correspondiente del primer día laborable siguiente.

§ 9. Se considera observado el plazo de entrega si antes de que expire:

a) Se notifica la llegada de la mercancía y se pone a disposición del destinatario, cuando se trate de remesas que hayan de ser entregadas en la estación y que deban ser objeto de un aviso de llegada.

b) La mercancía está a disposición del destinatario, cuando se trate de remesas que hayan de ser entregadas en la estación y que no son objeto de un aviso de llegada.

c) La mercancía se pone a disposición del destinatario cuando se trate de remesas que hayan de ser entregadas fuera de las estaciones.

Artículo 12

Estado de la mercancía. Embalaje

§ 1. Cuando el Ferrocarril acepte el transporte de una mercancía que presente señales manifiestas de avería, podrá exigir que el estado de dicha mercancía sea objeto de una mención especial en la carta de porte.

§ 2. Cuando, por su naturaleza, la mercancía necesite un embalaje, el expedidor la embalará de tal suerte que se le preserve de pérdida total o parcial o de avería durante el transporte y no se corra el riesgo de que la dicha mercancía pueda irrogar perjuicio a las personas, al material o las otras mercancías.

Por lo demás, el embalaje deberá ajustarse a lo dispuesto en las tarifas y reglamentos del Ferrocarril de procedencia.

§ 3. Si el remitente no se atuviera a las prescripciones del § 2, podrá el Ferrocarril rechazar la remesa o exigir que el remitente reconozca, en la carta de porte, la falta de embalaje o su estado defectuoso, haciendo una descripción exacta del mismo.

§ 4. El expedidor será responsable de todas las consecuencias de la falta de embalaje o de su estado defectuoso. En especial, estará obligado a reparar el perjuicio que al Ferrocarril se le hubiere irrogado por dicha causa. No habiendo mención en la carta de porte, la prueba de la falta de embalaje o del estado defectuoso de éste, le incumbirá al Ferrocarril.

§ 5. Cuando un expedidor acostumbre a remitir, desde la misma estación, mercancías de igual naturaleza que necesiten embalaje y a efectuar dicho envío, ya sin embalaje, ya con el mismo embalaje defectuoso, podrá eximirse de cumplir, en orden a cada remesa, lo dispuesto en el § 3, depositando en la referida estación una declaración general ajustada al modelo previsto en el Anexo III del presente Convenio. En caso tal, la carta de porte deberá contener mención expresa de la declaración general presentada en la estación de salida.

§ 6. Salvo excepción prevista en las tarifas, el expedidor estará obligado a indicar, en cada bullo de las remesas inferiores a vagón completo, por modo claro e indeleble que no permita confusión alguna y en perfecta concordancia con las indicaciones de la carta de porte:

a) Las marcas y números o, en su defecto, la dirección del destinatario;

b) La estación de destino.

Si el reglamento aplicable en el Ferrocarril de procedencia lo previera así, el nombre y la dirección del destinatario se inscribirán, ya al descubierto, ya en una etiqueta plegada que sólo se abrirá en caso de faltar la carta de porte.

Las indicaciones prevenidas en las letras a) y b), figurarán también en cada elemento de carga de los vagones completos que, expedidos por ferrocarril-mar, deban ser objeto de transbordo.

Las inscripciones o etiquetas correspondientes a transportes anteriores deberán tacharse o retirarse por el remitente.

§ 7. Salvo excepciones previstas expresamente en las tarifas, sólo podrán transportarse por vagón completo los objetos frágiles (objetos de vidrio, porcelana y alfarería), los que pue-

dan despacharse en los vagones (como las nueces, frutos, forrajes, piedras), así como las mercancías que pudieran manchar o deteriorar otros bultos (como el carbón, cal, cenizas, tierras ordinarias, tierras coloradas), a menos que dichas mercancías estén embaladas o reunidas de suerte que no puedan romperse, perderse, manchar o deteriorar otros bultos.

Artículo 13

Documentos de presentación obligatoria para el cumplimiento de las formalidades exigidas por las Aduanas y demás autoridades administrativas. Precinto aduanero

§ 1. El expedidor deberá unir a la carta de porte los documentos necesarios para el cumplimiento, antes de la entrega de la mercancía al destinatario, de las formalidades exigidas por las Aduanas y demás autoridades administrativas. Dichos documentos se referirán únicamente a las mercancías que fueren objeto de una misma letra de cambio, a no ser que las normas administrativas o las tarifas dispusieren lo contrario.

Cuando dichos documentos no puedan acompañar a la carta de porte, el remitente deberá hacerlos llegar a tiempo a la estación o a la oficina de la Aduana o de cualquier otra autoridad donde las formalidades hayan de cumplirse. La carta de porte deberá indicar la oficina en la que estarán a disposición del Ferrocarril los expresados documentos.

§ 2. El Ferrocarril no estará obligado a examinar si son suficientes y exactos los documentos presentados.

El remitente será responsable ante el Ferrocarril de todos los perjuicios que puedan resultar de la falta, insuficiencia o irregularidad de dichos documentos, salvo en caso de falta por parte del Ferrocarril.

En caso de falta, el Ferrocarril será responsable de las consecuencias de la pérdida, no utilización o utilización irregular de los documentos mencionados en la carta de porte y que acompañan a ésta o se le hubieren confiado; sin embargo, la indemnización que hubiere de pagar no será nunca superior a la que correspondería en caso de pérdida de la mercancía.

§ 3. El remitente habrá de atenerse a las disposiciones aduaneras en lo que se refiere al embalaje y entoldado de las mercancías. El Ferrocarril podrá rechazar las remesas cuyo precinto aduanero se halle deteriorado o sea defectuoso.

Si el remitente no hubiese embalado o entoldado las mercancías de acuerdo con las prescripciones aduaneras, tendrá el Ferrocarril derecho a hacerlo. Los gastos gravarán la mercancía.

CAPITULO II

EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

Artículo 14

Entrega al transporte y carga de las mercancías

§ 1. Las operaciones de entrega al transporte de la mercancía se regirán por las leyes y reglamentos vigentes en la estación de procedencia.

§ 2. La carga incumbrá al Ferrocarril o al remitente, según las disposiciones vigentes en la estación de procedencia, a menos que el presente Convenio contenga otras distintas o que la carta de porte haga mención de algún acuerdo especial estipulado entre el remitente y el Ferrocarril.

Cuando el remitente efectuar la carga, éste será responsable de todas las consecuencias de una carga defectuosa. En especial, estará obligado a reparar el perjuicio que el Ferrocarril hubiere experimentado por dicha causa. La prueba de la carga defectuosa incumbrá al Ferrocarril.

§ 3. Las mercancías deberán transportarse en vagones cubiertos, en vagones descubiertos, en vagones especialmente acondicionados o en vagones descubiertos, pero entoldados, según las prescripciones de las tarifas internacionales, a menos que el presente Convenio contenga otras disposiciones a este respecto. Si no existieran tarifas internacionales, o si éstas no contuvieren disposiciones sobre el particular, regirán para todo el recorrido las prescripciones vigentes en la estación de procedencia.

Artículo 15

Formalidades exigidas por las Aduanas y demás autoridades administrativas

§ 1. En ruta se cumplirán por el Ferrocarril las formalidades exigidas por las Aduanas y demás autoridades administrativas. Quedará aquél, bajo su responsabilidad, en liber-

tad de encomendar dichas operaciones a un mandatario o de encargarse de ellas por sí mismo. En ambos casos asumirá el Ferrocarril las obligaciones de un comisionista.

Sin embargo, el expedidor, mediante mención en la carta de porte, o el consignatario que diere una orden en virtud del artículo 22, podrán solicitar:

a) El asistir personalmente a las operaciones previstas en el apartado anterior o el hacer que un mandatario los represente en las mismas, para proporcionar aquellos datos y formular aquellas observaciones que fueren de utilidad.

b) El cumplir por sí mismos las formalidades exigidas por las Aduanas u otras autoridades administrativas o el hacer que las cumpla un mandatario, así como el proceder, en su caso, al pago de los derechos aduaneros y demás gastos, siempre y cuando lo permitieren las leyes y reglamentos del país en donde tales formalidades hubieren de cumplirse y, de ser así, en la medida en que dichas leyes y reglamentos lo permitan.

Ni el expedidor, ni el destinatario con derechos de disposición, ni su mandatario tendrá derecho a tomar posesión de la mercancía.

Si para el cumplimiento de las formalidades exigidas por las Aduanas u otras autoridades administrativas designara el remitente una estación en la que, según las disposiciones vigentes, no fuera posible cumplirlas, o si dispusiera para dichas operaciones cualquier otro procedimiento que no fuera practicable, obrará el Ferrocarril en la forma que juzgue más favorable para los intereses del derechohabiente comunicando al remitente las medidas que adoptara.

Si el expedidor hubiere consignado en la carta de porte una mención de franqueo comprensiva de los derechos de Aduana, el Ferrocarril podrá optar entre cumplir en ruta las formalidades aduaneras o cumplirlas en la estación de destino.

§ 2. Sin perjuicio de la excepción prevenida en el § 1, último apartado, el consignatario tendrá derecho a cumplir las formalidades aduaneras en la estación de destino dotada de Aduana, si la carta de porte prescribiera el despacho aduanero a la llegada o si, en defecto de tal disposición, la mercancía llegare bajo régimen de aduana. Cuando usare de este derecho, deberá abonar previamente los gastos que graven la remesa.

El Ferrocarril podrá proceder como queda dicho en el § 1, si dentro del plazo previsto por los reglamentos vigentes en la estación de destino, el consignatario no hubiere retirado la carta de porte.

Artículo 16

Entrega

§ 1. El Ferrocarril estará obligado a entregar al consignatario, en la estación de destino, contra recibo y contra pago de los créditos del Ferrocarril a cargo del consignatario, tanto la carta de porte como la mercancía.

La aceptación de la carta de porte obliga al destinatario a pagar al Ferrocarril el importe de los créditos a su cargo.

§ 2. Estarán asimilados a la entrega de la mercancía al destinatario, la entrega de ésta, efectuada de conformidad con las disposiciones vigentes, a las autoridades aduaneras o de consumos en sus locales de despacho o en sus almacenes, cuando éstos no se hallaren bajo la guarda del Ferrocarril, así como el almacenamiento en el Ferrocarril o el depósito en poder de un comisionista de transportes o en un almacén público.

§ 3. Las leyes y reglamentos vigentes en la estación de destino determinarán si el Ferrocarril tiene el derecho o la obligación de entregar la mercancía en el domicilio del destinatario. Si el Ferrocarril entregare o hiciere entregar la mercancía a domicilio, la entrega no se reputará efectuada sino en este momento.

§ 4. Despues de la llegada de la mercancía a la estación de destino, tendrá el consignatario derecho a solicitar del Ferrocarril la entrega de la carta de porte y de la mercancía. Si se comprobara la pérdida de la mercancía o si ésta no hubiere llegado al expirar el plazo previsto en el artículo 30, § 1, quedará autorizado el destinatario para hacer valer en su propio nombre, contra el Ferrocarril, los derechos que en su favor resulten del contrato de transporte.

§ 5. El derechohabiente podrá rehusar la aceptación de la mercancía, aun después de recibida la carta de porte y de pagar los gastos, hasta tanto no se proceda a la investigación solicitada por él para la comprobación de un daño alegado.

§ 6. Por lo demás, la entrega de la mercancía se efectuará en conformidad a las leyes y reglamentos del país de destino.

Artículo 17

Pago de los gastos

§ 1. Los gastos (precio del transporte, gastos accesorios, derechos de Aduana y demás gastos que se produzcan desde la aceptación al transporte hasta la entrega) serán pagados por el remitente o por el destinatario, de conformidad con las disposiciones que siguen.

Para la aplicación de dichas disposiciones tendrán la consideración de precio de transporte los derechos que, según la tarifa aplicable, deban sumarse a los precios resultantes de los baremos o a los precios excepcionales en el momento de calcularse los portes.

§ 2. El remitente que tome a su cargo la totalidad o una parte de los gastos deberá consignarlo así, inscribiendo en la carta de porte en la casilla correspondiente, la mención:

a) «Franco de todo gasto», si toma a su cargo todos los gastos (precio de transporte, gastos accesorios, derechos de Aduanas y demás gastos).

b) «Franco de todo gasto con excepción de...» (designación exacta de los gastos que no tome a su cargo), cuando tomares a su cargo todos los gastos sin perjuicio de las excepciones exactamente indicadas.

c) «Franco», si toma a su cargo la totalidad del precio de transporte, así como todos los gastos accesorios que, según los reglamentos y tarifas interiores del país de salida o, en su caso, según la tarifa internacional aplicada, puedan ser cargados en cuenta por la estación de procedencia en el momento de la entrega al transporte.

d) «Francos, comprendido...», si tomare a su cargo otros gastos además de los mencionados en la letra c), debiendo designar exactamente tales gastos.

e) «Franco de porte», si toma a su cargo únicamente el precio del transporte.

f) «Franco de Aduana», si toma a su cargo todas las cantidades que la Aduana perciba del Ferrocarril, así como los gastos accesorios y demás gastos que deba percibir el Ferrocarril por el despacho aduanero.

g) Una de las menciones previstas anteriormente completa da con las palabras: «... hasta X» (representando X, nominalmente, el punto en que tenga lugar la soldadura de las tarifas de los países limítrofes), si toma a su cargo todos o parte de los gastos hasta X, pero excluyendo todo gasto relativo al país o al Ferrocarril subsiguientes.

h) «Franco por...», si toma a su cargo una cantidad determinada. Esta cantidad deberá consignarse con todas sus letras y deberá expresarse en la moneda del país de procedencia, salvo que las tarifas dispongan otra cosa.

El remitente podrá consignar simultáneamente en la carta de porte varias de las indicaciones mencionadas, siempre que sean compatibles.

Los gastos accesorios y demás gastos que, según los reglamentos y las tarifas interiores del país de procedencia o, en su caso, a tenor de la tarifa internacional aplicada, deban calcularse para todo el recorrido de que se trate, así como la tasa de interés en la entrega prevenida en el artículo 20, § 2, siempre serán pagados totalmente por el expedidor en caso de pago de los gastos según la letra g) combinado con una de las menciones previstas en las letras a), b), c) o d).

§ 3. Las tarifas internacionales podrán disponer, en materia de pago de gastos, el empleo exclusivo de ciertas menciones indicadas en el § 2 o el empleo de otras menciones.

§ 4. Los gastos que el expedidor no hubiere tomado a su cargo, se reputarán de cuenta del destinatario. Sin embargo, los gastos siempre correrán a cargo del expedidor, cuando el consignatario no hubiere retirado la carta de porte, ni ejercitado sus derechos en conformidad al artículo 16, § 4, ni modificado el contrato de transporte con arreglo al artículo 22.

§ 5. Los gastos necesarios, tales como derechos de estacionamiento, de almacenamiento, de pesaje, cuya percepción resulte de un hecho imputable al destinatario o de una petición formulada por éste, serán siempre pagados por él.

§ 6. El Ferrocarril de procedencia podrá, sin embargo, exigir al remitente que le anticipé el pago de los gastos cuando se trate de mercancías que, a juicio de aquél sean susceptibles de deterioro rápido o que a causa de su exiguo valor o de su naturaleza no le garantizan suficientemente los gastos.

§ 7. Si el importe de los gastos que el remitente tome a su cargo no pudiera determinarse exactamente en el momento de la entrega al transporte podrá exigir el Ferrocarril, a título de garantía y mediante recibo, el depósito de una cantidad que aproximadamente represente los gastos. Estos gastos se

anotarán en un boletín de franqueo que será objeto de una liquidación con el remitente a más tardar treinta días después de la expiración del plazo de entrega. Se entregará al remitente a cambio del recibo una cuenta de gastos establecida conforme a las indicaciones del boletín de franqueo.

§ 8. La estación de salida deberá especificar, tanto en la carta de porte como en el duplicado de ésta, los gastos percibidos en porte pagado, a no ser que las normas o tarifas vigentes en la dicha estación dispusieren que tales gastos no se consignarán sino en el duplicado. En tales casos, previstos en el § 7, los susodichos gastos no deberán asentarse ni en la carta de porte ni en el duplicado de la misma.

Artículo 18

Rectificación de las percepciones

§ 1. En el caso de aplicación irregular de una tarifa o de error en la determinación o percepción de los gastos se restituirá por el Ferrocarril el exceso de portes y se abonarán a éste las insuficiencias.

§ 2. Los excesos de portes comprobados por el Ferrocarril deberán comunicarse de oficio al interesado siempre que sean superiores a un franco por carta de porte, debiendo efectuarse la liquidación lo antes posible.

§ 3. El pago de las insuficiencias de portes al Ferrocarril incumbirá al expedidor si no se hubiere retirado la carta de porte. Cuando el consignatario hubiere aceptado la carta de porte o cuando se hubiere modificado el contrato de transporte en virtud del artículo 22, el expedidor no estará obligado al pago de la insuficiencia de portes sino en la medida en que dicha insuficiencia diga relación a los gastos que el susodicho expedidor hubiere tomado a su cargo en virtud de la mención de franqueo consignada por éste en la carta de porte; el complemento de tal insuficiencia será de cuenta del destinatario.

§ 4. Las cantidades adeudadas en virtud de lo dispuesto en el presente artículo devengarán un interés anual del 5 por 100 cuando fueren superiores a 10 francos por carta de porte.

Dichos intereses correrán desde el día de la intimación al pago o desde el día de la reclamación administrativa prevista en el artículo 41, o bien cuando no hubiere habido intimación ni reclamación desde el día de la demanda en juicio.

Artículo 19

Reembolsos y desembolsos

§ 1. El remitente podrá gravar su remesa con un reembolso, el cual no podrá exceder del valor de la mercancía. El importe del reembolso deberá expresarse en la moneda del país de procedencia; las tarifas podrán prever excepciones.

§ 2. El Ferrocarril no estará obligado a pagar el reembolso mientras su importe no haya sido abonado por el destinatario. Dicho importe habrá de ponerse a disposición en el plazo de treinta días a partir del mencionado abono; en caso de retraso se devengarán intereses al 5 por 100 anual desde la fecha en que expire dicho plazo.

§ 3. Si la mercancía se entregare al destinatario sin haber percibido previamente el reembolso, el Ferrocarril estará obligado a pagar los perjuicios al remitente hasta cubrir el importe del reembolso, pudiendo el Ferrocarril repetir contra el destinatario.

§ 4. El envío contra reembolso dará lugar a la percepción de una tasa que se determinará en las tarifas; se percibirá dicha tasa incluso en el caso de que el reembolso se anule o se reduzca por modificación del contrato de transporte (artículo 21, § 1).

§ 5. No se admitirán los desembolsos sino de acuerdo con las disposiciones que rijan en la estación de procedencia.

Artículo 20

Declaración e interés en la entrega

§ 1. Toda expedición podrá ser objeto de una declaración de interés en la entrega consignada en la carta de porte, como queda dicho en el artículo sexto, § 7, letra c).

El importe del interés declarado deberá indicarse en la moneda del país de origen, en francos oro o en cualquiera otra moneda que estipulen las tarifas.

§ 2. La tasa de interés en la entrega se calculará para todo el recorrido de que se trate según las tarifas del Ferrocarril de procedencia.

CAPITULO III

MODIFICACIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

Artículo 21

Derecho del remitente a modificar el contrato de transporte

§ 1. El remitente tendrá derecho a modificar el contrato de transporte, ordenando:

- Que la mercancía sea retirada en la estación de salida.
- Que la mercancía sea detenida en ruta.
- Que sea aplazada la entrega de la mercancía.
- Que la mercancía sea entregada a persona distinta del destinatario consignado en la carta de porte.
- Que la mercancía sea entregada en una estación distinta de la de destino indicada en la carta de porte o que se devuelva a la de procedencia; en este caso, el remitente podrá disponer que una expedición facturada en Pequeña Velocidad continúe en Gran Velocidad o viceversa, a condición de que la estación en la que se ha detenido el transporte esté abierta para ambos servicios. Podrá disponer asimismo la tarifa que haya de aplicarse y el itinerario que deba seguirse.

Salvo que las tarifas del Ferrocarril de procedencia dispusieran lo contrario, se aceptarán igualmente las peticiones de modificación del contrato de transporte que tengan por objeto:

- El establecimiento de un reembolso.
- El aumento, disminución o anulación del reembolso.
- La asunción de los gastos de una remesa no franqueada o el aumento de los gastos asumidos según las modalidades del artículo 17, § 2.

No se admitirán órdenes distintas de las ya enumeradas. Las tarifas internacionales podrán, sin embargo, facultar al remitente para ordenar otras modificaciones además de las indicadas anteriormente.

Las órdenes no deberán tener nunca como consecuencia la división de la remesa.

§ 2. Las órdenes ulteriores ya mencionadas deberán comunicarse por medio de una declaración escrita conforme al modelo previsto en el Anexo IV del presente Convenio.

Esta declaración deberá reproducirse y firmarse por el remitente en el duplicado de la carta de porte, que se presentará al mismo tiempo al Ferrocarril. La estación de salida certificará la recepción de la orden anterior estampando su sello fechador en el duplicado, debajo de la declaración del remitente, al cual se le devolverá entonces el duplicado. El Ferrocarril que se conforme a las órdenes del remitente sin exigir la presentación de dicho duplicado será responsable del perjuicio que se cause por este hecho al destinatario a quien el remitente hubiera enviado ya el mencionado duplicado.

Cuando el remitente solicite el aumento, disminución o anulación de un reembolso deberá presentar el título que le haya sido expedido primitivamente. En caso de aumento o disminución del reembolso se devolverá este título al interesado después de rectificado; pero se le recogerá en caso de anulación del reembolso.

Se considerará nula cualquier orden ulterior dada por el remitente en forma distinta de las prescritas.

§ 3. El Ferrocarril no ejecutará las órdenes ulteriores dadas por el remitente, a menos que sean transmitidas por conducto de la estación de salida.

De solicitarlo el remitente, se avisará a sus expensas a la estación de destino o la de detención de la mercancía por telegrama o por aviso telefónico procedentes de la estación de salida, que se confirmará por una declaración escrita. A menos que la tarifa internacional u otros acuerdos entre los Ferrocarriles interesados dispongan otra cosa, la estación destinataria o la de detención deberán ejecutar la orden ulterior sin esperar su confirmación cuando el telegrama o el aviso telefónico procedan de la estación de salida, lo que en caso de duda deberá confirmarse.

§ 4. El derecho de modificar el contrato de transportes se extinguirá—incluso si el remitente estuviere en posesión del duplicado de la carta de porte—en uno de los casos que acto continuo se expresan conviene, a saber:

- Cuando la carta de porte hubiere sido retirada por el destinatario.
- Cuando éste hubiere ejercitado aquel derecho que para el mismo resulta del contrato de transporte en virtud de lo prevenido en el artículo 16, § 4.
- Cuando con arreglo a lo dispuesto en el artículo 22

el destinatario estuviere autorizado para dar órdenes, así que la remesa haya entrado en el territorio aduanero del país de destino.

A partir de este momento el Ferrocarril deberá atenerse a las órdenes del destinatario.

Artículo 22

Derecho del destinatario a modificar el contrato de transporte

§ 1. El destinatario tendrá derecho a modificar el contrato de transporte cuando el remitente no hubiere tomado a su cargo los gastos correspondientes al transporte en el país de destino y tampoco hubiere consignado en la carta de porte la mención prevista en el artículo 6, § 7, letra' h).

Las órdenes que el destinatario pueda comunicar tendrán efecto únicamente cuando la remesa haya entrado en el territorio aduanero del país de destino.

El destinatario podrá ordenar:

- Que la mercancía sea detenida en ruta.
- Que sea aplazada la entrega de la mercancía.
- Que la mercancía sea entregada en el país de destino a persona distinta del destinatario consignado en la carta de porte.

d) Que las formalidades exigidas por las Aduanas y demás autoridades administrativas sean efectuadas según uno de los modos previstos en el artículo 15, § 1, apartado segundo.

Además y salvo disposiciones contrarias en las tarifas internacionales podrá el destinatario ordenar:

e) Que la mercancía sea entregada en el país de destino, en una estación distinta de la de destino indicada en la carta de porte. En este caso podrá disponer que una expedición facturada en Pequeña Velocidad continúe en Gran Velocidad o viceversa, a condición de que la estación en la que se ha detenido el transporte esté abierta para ambos servicios. Podrá disponer asimismo la tarifa que haya de aplicarse y el itinerario que deba seguirse.

No se admitirán órdenes distintas de las ya enumeradas. Las tarifas internacionales podrán, sin embargo, facultar al destinatario para ordenar otras modificaciones además de las indicadas anteriormente.

Las órdenes no deberán tener nunca como consecuencia la división de la remesa.

§ 2. Las órdenes mencionadas anteriormente deberán comunicarse por medio de una declaración escrita conforme al modelo previsto en el Anexo IV, b), del presente Convenio, ya sea a la estación destinataria, ya a la entrada en el país de destino.

Se considerará nula cualquier orden dada por el destinatario en forma distinta de la prescrita.

Para ejercitar su derecho de modificar el contrato de transporte no estará obligado el destinatario a presentar el duplicado de la carta de porte.

§ 3. Si el destinatario así lo pidiere, la estación que hubiere recibido la orden comunicará ésta, a expensas del destinatario, mediante un telegrama o aviso telefónico, confirmados por una declaración escrita, a la estación que deba ejecutar la orden; esta estación ejecutará la orden sin aguardar la confirmación cuando el telegrama o el aviso telefónico provinieren de la estación competente, lo que deberá comprobarse en caso de duda.

§ 4. El derecho del destinatario a modificar el contrato de transporte se extinguirá en uno de los casos siguientes:

- Cuando hubiere retirado la carta de porte.
- Cuando hubiere ejercitado los derechos para él resultantes del contrato de transporte en virtud de lo dispuesto en el artículo 16, § 4.
- Cuando la persona designada por él con arreglo al § 1, letra c), hubiere retirado la carta de porte o cuando la susodicha persona hubiere ejercitado sus derechos en conformidad con el artículo 16, § 4.

§ 5. Si el destinatario hubiere ordenado que se entregue la mercancía a un tercero, dicho tercero no estará autorizado para modificar el contrato de transporte.

Artículo 23

Ejecución de órdenes ulteriores

§ 1. El Ferrocarril no podrá negarse a ejecutar las órdenes que le sean dadas en virtud de los artículos 21 ó 22, ni retrasar su ejecución, salvo en los casos siguientes:

- a) Que su ejecución no sea posible en el momento de llegar las órdenes a la estación que haya de ejecutarlas.
- b) Que su ejecución pueda perturbar el servicio regular de la explotación.
- c) Que su ejecución se oponga, cuando se trate del cambio de la estación de destino, a las leyes y reglamentos vigentes en uno de los territorios del recorrido, especialmente por lo que respecta a las disposiciones de Aduanas y demás autoridades administrativas.
- d) Que el valor de la mercancía, cuando se trate del cambio de la estación de destino, no cubra, según todas las previsiones, la totalidad de los gastos que graven dicha mercancía al llegar a la nueva estación de destino, a menos que se pague o garantice inmediatamente el importe de tales gastos.

En los casos que anteceden se informará lo antes posible a quien haya dado las órdenes ulteriores de los impedimentos que se opongan a la ejecución de sus órdenes.

Si el Ferrocarril no estuviere en condiciones de prever tales impedimentos, quien hubiere dado órdenes ulteriores sufrirá todas las consecuencias resultantes del comienzo de ejecución de sus órdenes.

§ 2. Si la orden ulterior dispusiera que la mercancía se entregue en una estación intermedia, se calculará el precio de transporte desde la estación de salida hasta dicha estación intermedia. Sin embargo, si la mercancía hubiere salido ya de la estación intermedia el precio de transporte se calculará desde la estación de salida hasta la detención de la remesa y de ésta hasta la estación intermedia.

Si la orden ulterior dispusiera el transporte de la mercancía hasta otra estación de destino o su devolución a la de procedencia, el precio del transporte se calculará desde la estación de procedencia hasta la de detención de la remesa y desde ésta hasta la nueva estación de destino o hasta la de procedencia.

Serán aplicables las tarifas que estuvieran en vigor en cada uno de los recorridos el día de la conclusión del contrato de transporte.

Las disposiciones precedentes se aplicarán por analogía a los gastos accesorios y demás gastos.

§ 3. Los gastos derivados de la ejecución de una orden del remitente o del destinatario, con excepción de los que resultan de una falta del Ferrocarril, gravarán la mercancía.

§ 4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el § 1, el Ferrocarril será responsable en caso de falta suya de las consecuencias de la inejecución o de la ejecución inexacta de una orden dada en virtud de los artículos 21 ó 22. Sin embargo, la indemnización que el Ferrocarril habrá de pagar nunca será superior a la que correspondería en caso de pérdida de la mercancía.

Artículo 24

• Impedimentos para el transporte

§ 1. En caso de impedimento para el transporte corresponderá al Ferrocarril decidir si conviene en interés del remitente pedirle instrucciones, o bien si es preferible transportar de oficio la mercancía, modificando el itinerario. Salvo falta por su parte, el Ferrocarril tendrá derecho a reclamar el precio de transporte aplicable por itinerario seguido, y dispondrá de los plazos correspondientes a este itinerario incluso si son más largos que por el itinerario primitivo.

§ 2. Si no existiera otra vía de transporte o si por otros motivos no fuera posible la continuación del transporte, el Ferrocarril pedirá instrucciones al remitente; sin embargo, esta petición no será obligatoria para el Ferrocarril en caso de impedimento temporal que se derive de las circunstancias previstas en el artículo 5º, § 4.

§ 3. El remitente podrá dar instrucciones en la carta de porte para el caso de que se presenten impedimentos en el transporte.

Si dichas instrucciones, según apreciación del Ferrocarril, no pudieran ejecutarse, pedirá éste otras nuevas al remitente.

§ 4. El remitente a quien se hubiere avisado de un impedimento para el transporte podrá dar sus instrucciones, ora a la estación de procedencia, ora a la estación en donde estuviere la mercancía. Si modificare la designación del consignatario o de la estación de destino o si comunicare sus instrucciones a estación distinta de la de procedencia, deberá asentar sus instrucciones en el duplicado de la carta de porte, el cual se presentará.

Si el Ferrocarril ejecutara las instrucciones del remitente sin haber exigido la presentación del duplicado de la carta de porte, y si dicho duplicado se hubiera enviado ya al destinatario, será

responsable el Ferrocarril ante éste del perjuicio que pudiera resultar.

§ 5. Si el remitente que hubiese recibido un aviso de impedimento para el transporte no diere en un plazo razonable instrucciones ejecutables, se procederá de acuerdo con los reglamentos relativos a los impedimentos para la entrega que rijan en el Ferrocarril en que hubiere detenido la mercancía.

En el caso de haberse vendido la mercancía, el producto de esta venta, deducidos los gastos que gravaran la mercancía, se tendrán a disposición del remitente. Si el producto fuese inferior a los gastos que gravan la mercancía deberá pagar el remitente la diferencia.

§ 6. Si el impedimento para el transporte cesara antes de recibirse las instrucciones del remitente se enviará la mercancía a su destino sin esperar dichas instrucciones, de lo que se avisará al remitente lo más pronto posible.

§ 7. De surgir el impedimento para el transporte después de haber modificado el destinatario el contrato de transporte en virtud del artículo 22 deberá avisar el Ferrocarril a dicho destinatario; las disposiciones de los §§ 1, 2. 5 y 6 son aplicables por analogía a dicho destinatario. Este no tendrá que presentar el duplicado de la carta de porte.

§ 8. Las disposiciones del artículo 23 se aplicarán a los transportes efectuados en virtud del presente artículo.

Artículo 25

Impedimentos para la entrega

§ 1. En caso de impedimento para la entrega de la mercancía, la estación de destino, por conducto de la estación de salida, se lo comunicará sin demora al remitente y le pedirá instrucciones. Al remitente se le avisará directamente por escrito o por telégrafo, sin intervención alguna de la estación de salida, cuando aquél lo hubiere solicitado así en la carta de porte. Los gastos causados por este aviso gravarán la mercancía.

Si el impedimento para la entrega cesare antes de la llegada de las instrucciones del remitente a la estación de destino la mercancía se entrega al destinatario. Sin demora alguna y mediante carta certificada, al remitente se le avisará de esta entrega; los gastos causados por el presente aviso gravarán la mercancía.

Si el destinatario rehusare la mercancía, el remitente tendrá el derecho de dar instrucciones aun cuando no pudiera presentar el duplicado de la carta de porte.

El remitente podrá también solicitar en la carta de porte que la mercancía se le devuelva de oficio si surgiera algún impedimento para la entrega. Aparte este caso, no podrá devolverse la mercancía al remitente sin su consentimiento expreso.

Salvo que las tarifas dispongan otra cosa, deberán darse las instrucciones del remitente por conducto de la estación de salida.

§ 2. Para todo aquello que no está previsto en el § 1, y sin perjuicio de las disposiciones del artículo 45, el procedimiento en caso de impedimento para la entrega se determinará por las leyes y reglamentos vigentes en el Ferrocarril encargado de la entrega.

Si la mercancía se hubiere vendido, el producto de la venta, deducidos los gastos que gravan aquélla, se tendrá a disposición del remitente. De ser el producto inferior a los gastos que gravan la mercancía deberá pagar el remitente la diferencia.

§ 3. Si el impedimento para la entrega surgiese después de modificado el contrato de transporte por el destinatario en virtud del artículo 22, avisará el Ferrocarril a dicho destinatario. Podrá aplicarse a éste, por analogía, el apartado 2º del § 2.

§ 4. Las disposiciones del artículo 23 serán aplicables a los transportes efectuados en virtud del presente artículo.

TITULO III

Responsabilidad. Acciones

CAPITULO I

RESPONSABILIDAD

Artículo 26

Responsabilidad colectiva de los Ferrocarriles

§ 1. El Ferrocarril que haya aceptado el transporte de la mercancía, en unión de la carta de porte, será responsable de la ejecución del transporte en el recorrido total hasta la entrega.

§ 2. Cada Ferrocarril, subsiguiente, por el mero hecho de encargarse de la mercancía con la carta de porte primitiva,

participará en el contrato de transporte, de acuerdo con las estipulaciones de este documento, y asumirá las obligaciones que de él se deriven, sin perjuicio de lo que dispone el artículo 43, § 3, con respecto al Ferrocarril de destino.

Artículo 27

Extensión de la responsabilidad

§ 1. El Ferrocarril será responsable de la demora en la entrega, del daño resultante de la pérdida total o parcial de la mercancía y de las averías que ésta sufra desde su aceptación al transporte hasta la entrega.

§ 2. El Ferrocarril quedará exento de esta responsabilidad si el retraso en la entrega, la pérdida o la avería han sido motivados por una falta del derechohabiente, por una orden de éste que no se derive de una falta del Ferrocarril, por un vicio propio de la mercancía (deterioro interno, merma, etcétera) o por circunstancias que el Ferrocarril no haya podido evitar y cuyas consecuencias no podía obviar.

§ 3. El Ferrocarril estará exento de esta responsabilidad cuando la pérdida o avería resultaren de los especiales riesgos inherentes a uno o varios de los hechos que acto continuo se expresan, conviene a saber:

a) Transporte efectuado en vagón descubierto en virtud de las disposiciones aplicables o de acuerdos concertados con el remitente e indicados en la carta de porte;

b) Inexistencia o defecto de embalaje en las mercancías expuestas por su naturaleza o mermas o averías si no estuvieren embaladas o lo estuvieren defectuosamente;

c) Operaciones de carga por el remitente o de descarga por el destinatario en virtud de las disposiciones aplicables o de acuerdos concertados con el remitente e indicados en la carta de porte, o bien de acuerdos concluidos con el destinatario;

Carga defectuosa cuando esta carga hubiese sido efectuada por el remitente en virtud de las disposiciones aplicables o de acuerdos concertados con el mismo e indicados en la carta de porte;

d) Cumplimiento por el remitente, el destinatario o el mandatario de uno de ellos, de las formalidades exigidas por las Aduanas y demás autoridades administrativas;

e) Naturaleza de ciertas mercancías que por causas inherentes a esta misma naturaleza, están expuestas ya a la pérdida total o parcial, ya a la avería, especialmente por rotura, oxidación, deterioro interno y espontáneo, desecación, merma;

f) Expedición bajo una denominación irregular, inexacta o incompleta de objetos excluidos del transporte; expedición bajo una denominación irregular, inexacta o incompleta o inobservancia por el remitente de las medidas de precaución prescritas para los objetos admitidos bajo ciertas condiciones;

g) Transporte de animales vivos;

h) Transporte de remesas que en virtud del presente Convenio, de disposiciones aplicables o de acuerdos estipulados con el remitente y mencionados en las cartas de porte deben efectuarse con acompañamiento, siempre que tal acompañamiento tenga por objeto evitar el riesgo antes mencionado.

Artículo 28

Carga de la prueba

§ 1. La prueba de que la demora en la entrega, la pérdida o la avería han tenido por causa uno de los hechos previstos en el artículo 27, § 2, incumbrá al Ferrocarril.

§ 2. Cuando el Ferrocarril estableciere que habida cuenta de las circunstancias del caso la pérdida o avería han podido resultar de uno o de varios de los riesgos especiales previstos en el artículo 27, § 3, se presumirá semejante resultancia. Sin embargo, el derechohabiente conservará el derecho de probar que el perjuicio no ha tenido por causa total o parcialmente uno de dichos riesgos.

Esta presunción no se aplicará en el caso previsto en el artículo 27, § 3, letra a), si existiera falta de importancia anormal o pérdida de bultos.

Artículo 29

Presunción en caso de reexpedición

§ 1. Cuando una remesa expedida en las condiciones del presente Convenio fuere reexpedida en las condiciones del mismo Convenio, y se comprobare, después de la reexpedición, una pérdida parcial o una avería, se presumirá que éstas se han producido durante el último contrato de transporte, si se hubieran cumplido las condiciones siguientes, conviene a saber:

- a) Que la remesa hubiere estado siempre bajo la guarda del Ferrocarril;
- b) Que la remesa se hubiere reexpedido tal y como llegó a la estación reexpedidora.

§ 2. Cuando el contrato de transporte anterior a la reexpedición no estuviere sujeto al presente Convenio se aplicará la misma presunción si dicho Convenio hubiera sido aplicable en caso de expedición directa entre la primera estación de salida y la última de destino.

Artículo 30

Presunción de pérdida de la mercancía. Hallazgo de ésta

§ 1. El derechohabiente podrá, sin tener que aducir otras pruebas, considerar como perdida la mercancía cuando ésta no hubiere sido entregada al destinatario o no hubiere sido puesta a su disposición dentro de los treinta días siguientes a la expiración de los plazos de entrega.

§ 2. El derechohabiente podrá pedir por escrito, al recibir la indemnización por la mercancía perdida, que se le avise inmediatamente si la mercancía fuese hallada en el transcurso del año que siga al pago de la indemnización. Se le entregará certificación escrita de esta petición.

§ 3. Dentro de los treinta días siguientes a la recepción de tal aviso, el derechohabiente podrá exigir que se le entregue la mercancía en una de las estaciones del recorrido, contra pago de los gastos correspondientes al transporte desde la estación de procedencia hasta aquella en que tenga lugar la entrega y contra la restitución de la indemnización que el derechohabiente hubiere percibido, previa deducción, en su caso, de los gastos comprendidos en la dicha indemnización, y sin perjuicio de los derechos de indemnización por demora en la entrega, con arreglo al artículo 34 y al 36 si este último artículo fuere aplicable.

§ 4. En defecto de la petición prevista en el § 2, o a falta de instrucciones dadas dentro del plazo de treinta días prevenido en el § 3, o en el caso de no haberse hallado la mercancía sino transcurrido más de un año desde el abono de la indemnización, el Ferrocarril podrá disponer de la mercancía en conformidad a las leyes y reglamentos del Estado a que éste pertenezca.

Artículo 31

Importe de la indemnización en caso de pérdida de la mercancía

§ 1. Cuando en virtud de lo dispuesto en el presente Convenio, el Ferrocarril estuviere obligado a una indemnización por pérdida total o parcial de la mercancía, dicha indemnización se calculará:

Según el valor en Bolsa;

En su defecto, según el precio corriente en el mercado;

A falta de ambos, según el valor usual

Estos elementos de cálculo dicen relación a las mercancías de la misma especie y calidad, en el lugar y en la época en que la mercancía hubiere sido admitida al transporte.

Sin embargo, la indemnización no podrá exceder de 100 francos por kilogramo de peso bruto que faltare, y ello sin perjuicio de las limitaciones previstas en el artículo 35.

Amén del precio del transporte, se restituirán los derechos de Aduanas y las demás cantidades desembolsadas con ocasión del transporte de la mercancía perdida, sin más daños ni perjuicios.

§ 2. Cuando los elementos que sirvan de base para el cálculo de la indemnización no estuvieren expresados en la moneda del Estado en que se reclame el pago, la conversión se llevará a cabo según el tipo de cambio correspondiente al día y lugar de pago de la indemnización.

Artículo 32

Restricción de la responsabilidad en el caso de merma en ruta

§ 1. Por lo que se refiere a las mercancías que por razón de su naturaleza, sufren generalmente una merma en ruta por el mero hecho del transporte, sólo responderá el Ferrocarril de la parte de merma en ruta que excede de la tolerancia determinada a continuación, cualquiera que sea el recorrido efectuado:

a) Dos por ciento del peso para las mercancías líquidas o entregadas al transporte en estado húmedo, así como para las mercancías siguientes:

Carbones y coque.
Cerdas de puerco.
Cortezas.
Crines.
Cuernos y pezuñas.
Cueros.
Desperdicios de pieles.
Frutas frescas, secas o cocidas
Grasas.
Hojas de tabaco frescas.
Huesos enteros o molidos.
Jabón y aceites solidificados.
Lana.
Legumbres frescas.
Lúpulo.
Maderas tintóreas, ralladas o molidas.
Mastique fresco.
Palo de regaliz.
Peletería.
Pescados secos.
Pieles.
Raíces.
Sal.
Setas frescas.
Tabaco picado.
Tendones de animales.
Turba.

b) Uno por ciento para las demás mercancías secas sujetas asimismo a merma en ruta.

§ 2. La restricción de responsabilidad prevista en el § 1 no podrá invocarse cuando se pruebe que, según las circunstancias del caso, la pérdida no resulta de las causas que justifican la tolerancia.

§ 3. En el caso de que varios bultos sean transportados con una sola carta de porte, se calculará la merma por cada bulto cuando su peso, a la salida, se indique separadamente en la carta de porte o pueda comprobarse de otro modo.

§ 4. En el caso de pérdida de la mercancía, no se hará ninguna deducción resultante de la merma en ruta, al calcularse la indemnización.

§ 5. Las disposiciones del presente artículo no modifican en nada la de los artículos 27 y 28.

Artículo 33

Importe de la indemnización en caso de avería de la mercancía

En caso de avería, el Ferrocarril estará obligado a pagar, con exclusión de otros daños y perjuicios, el importe representativo de la minusvalía de la mercancía. Dicho importe se calculará aplicando al valor de la mercancía, determinado según el artículo 31, el porcentaje de depreciación en el lugar de destino. Se restituirán, además, en la misma proporción, los gastos previstos en el artículo 31, § 1, apartado último.

Sin embargo, la indemnización no podrá exceder:

a) Del importe a que habría ascendido en caso de pérdida total, si la totalidad de la expedición estuviere depreciada por la avería.

b) Del importe a que habría ascendido en caso de pérdida de la parte depreciada, si una parte solamente de la expedición estuviere depreciada por la avería.

Artículo 34

Importe de la indemnización por demora en la entrega

§ 1. Cuando haya transcurrido el plazo de entrega, y si el derechohabiente no prueba que de ello ha resultado perjuicio, estará obligado el Ferrocarril a pagar la décima parte del precio de transporte por cada fracción de retraso correspondiente a la décima parte del plazo de entrega, contándose como tal décima parte toda fracción de retraso inferior a la décima parte del plazo de entrega. La cuarta parte del precio del transporte constituirá la indemnización máxima.

§ 2. Cuando se probare que por la demora en la entrega se ha causado un perjuicio, se pagará, con respecto a éste, una indemnización que no podrá ser superior al doble del precio del transporte.

§ 3. En el caso de que varios bultos sean transportados con drán acumularse a las que correspondan por pérdida total de la mercancía.

En caso de pérdida parcial se pagarán, si procediere, respecto de aquella parte de la expedición que no se hubiere perdido.

En caso de avería se acumulará, si procediere, la indemnización prevista en el artículo 33.

En todos los casos, la acumulación de las indemnizaciones previstas en los §§ 1 y 2 a las referidas en los artículos 31 y 33, no podrán dar lugar al pago de una indemnización total superior a la que correspondería en caso de pérdida total de la mercancía.

Artículo 35

Limitación de la indemnización por ciertas tarifas

Cuando el Ferrocarril concediere condiciones particulares de transporte (tarifas especiales o excepcionales) que impliquen una reducción en el precio del transporte calculado según condiciones ordinarias (tarifas generales), podrá limitar la indemnización debida al derechohabiente en caso de demora en la entrega, de pérdida o de avería, siempre que tal limitación esté consignada en la tarifa.

Cuando el límite así fijado resulte de una tarifa aplicada únicamente a una fracción de recorrido, sólo podrá ser invocado aquél cuando el hecho que dió origen a la indemnización se haya producido en esa parte del recorrido.

Artículo 36

Importe de la indemnización en caso de declaración de interés en la entrega

Si ha existido declaración de interés en la entrega se podrá reclamar, además de las indemnizaciones previstas en los artículos 31, 33, 34 y, si procede, en el 35, la reparación del daño suplementario probado hasta alcanzar el importe del interés declarado.

Artículo 37

Importe de la indemnización en caso de dolo o de culpa grave imputable al Ferrocarril

En todos los casos en que la demora en la entrega, la pérdida total o parcial o la avería experimentadas por la mercancía tuvieran por causa el dolo o una culpa grave imputable al Ferrocarril, éste indemnizará completamente al derechohabiente por el perjuicio probado. Sin embargo, en caso de culpa grave, la indemnización estará limitada al doble de las cantidades máximas previstas en los artículos 31, 33, 34, 35 y 36.

Artículo 38

Intereses de la indemnización. Restitución de las indemnizaciones

§ 1. El derechohabiente podrá exigir intereses de la indemnización. Dichos intereses, calculados a razón de un 5 por 100 anual, sólo se adeudarán si la indemnización excede de 10 francos por carta de porte; se devengarán desde el día de la reclamación administrativa prevista en el artículo 41, o, de no haberse formulado reclamación, desde el día de la demanda en juicio.

§ 2. Se restituirá toda indemnización indebidamente percibida.

Artículo 39

Responsabilidad del Ferrocarril por sus agentes

El Ferrocarril será responsable de los agentes afectos a su servicio y de las demás personas que emplee para la ejecución de un transporte que le esté encomendado.

No obstante, si a petición de un interesado extendieren los agentes del Ferrocarril cartas de porte, hicieran traducciones o prestaran otros servicios que no incumbieren al Ferrocarril, se considerará que obran por cuenta de la persona a la que prestan tales servicios.

Artículo 40

Ejercicio de acciones extracontractuales

En los casos previstos en el artículo 27, § 1, toda acción de responsabilidad, sea cual fuere el título en que se funde, no podrá ejercitarse contra el Ferrocarril sino en las condiciones y dentro de los límites prevendidos por el presente Convenio.

Por lo que atañe a toda acción ejercitada contra las personas de las cuales deba responder el Ferrocarril en virtud de lo dispuesto en el artículo 39, será de aplicación la misma norma del apartado anterior.

CAPITULO II

RECLAMACIONES ADMINISTRATIVAS. ACCIONES JUDICIALES.
PROCEDIMIENTO Y PRESCRIPCIÓN

Artículo 41

Reclamaciones administrativas

§ 1. Las reclamaciones administrativas referentes al contrato de transporte deberán dirigirse por escrito al Ferrocarril designado en el artículo 43.

§ 2. El derecho a presentar la reclamación corresponderá a las personas que también lo tengan para entablar acción contra el Ferrocarril según el artículo 42.

§ 3. Cuando la reclamación fuere formulada por el remitente, éste deberá presentar el duplicado de la carta de porte. Cuando la formularé el consignatario, éste deberá presentar la carta de porte si la susodicha carta ya le fué entregada.

§ 4. La carta de porte, el duplicado y los demás documentos que el derechohabiente juzgue conveniente unir a su reclamación deberán presentarse, ya en original, ya en copia, debidamente legalizadas éstas sí así lo solicite el Ferrocarril.

Al liquidar la reclamación podrá exigir el Ferrocarril la presentación de los originales de la carta de porte, del duplicado o del boletín de reembolso, para hacer constar en ellos la liquidación.

Artículo 42

Personas que pueden ejercitar la acción judicial contra el Ferrocarril

§ 1. La acción judicial para la restitución de una cantidad pagada en virtud del contrato de transporte sólo corresponderá a quien haya efectuado el pago.

§ 2. La acción judicial relativa a los reembolsos previstos en el artículo 19 pertenecerá únicamente al remitente.

§ 3. Las demás acciones judiciales contra el Ferrocarril derivadas del contrato de transporte pertenecerán:

a) Al remitente, hasta el momento en que el destinatario haya retirado la carta de porte o haya hecho valer los derechos que le corresponden en virtud del artículo 16, § 4, o del artículo 22.

b) Al destinatario desde el momento:

1.º En que hubiere retirado la carta de porte, o

2.º En que hubiere ejercitado los derechos que le pertenecen en virtud del artículo 16, § 4, o

3.º En que hubiere hecho valer los derechos que le pertenecen en virtud del artículo 22. Sin embargo, el derecho de ejercitarse esta acción se extinguirá tan luego como la persona designada por el destinatario en conformidad al artículo 22, § 1, letra c), haya retirado la carta de porte, o así que la referida persona haya hecho valer los derechos que le pertenecen en virtud del artículo 16, § 4.

Para ejercitarse tales acciones, el remitente deberá presentar el duplicado de la carta de porte. En su defecto no podrá proceder contra el Ferrocarril si el destinatario no le hubiere autorizado al efecto o si no adujere la prueba de que el susodicho destinatario ha rehusado la mercancía.

Artículo 43

Ferrocarriles contra los cuales puede ejercitarse la acción judicial

§ 1. La acción judicial para la restitución de una cantidad pagada en virtud del contrato de transporte, podrá ejercitarse, ora contra el Ferrocarril que hubiere percibido dicha cantidad, ora contra el Ferrocarril en cuyo provecho la cantidad se hubiere percibido en demasía.

§ 2. La acción judicial relativa a los reembolsos previstos en el artículo 19 sólo podrá ejercitarse contra el Ferrocarril de procedencia.

§ 3. Las demás acciones judiciales derivadas del contrato de transporte podrán ejercitarse exclusivamente contra el Ferrocarril de procedencia, el de destino o aquel en cuyas líneas se hubiere producido el hecho que origina la acción.

El Ferrocarril de destino, sin embargo, podrá ser demandado aun cuando no hubiera recibido la mercancía ni la carta de porte.

§ 4. Si el demandante estuviera facultado para elegir entre varios Ferrocarriles, se extinguirá su derecho de opción en el momento en que se haya establecido la acción contra uno de dichos Ferrocarriles.

§ 5. La acción judicial podrá ejercitarse contra un Ferrocarril distinto de los mencionados en los §§ 1, 2 y 3 cuando se dedujere como demanda reconvenencial o como excepción en el pleito relativo a una demanda principal fundada en el mismo contrato de transporte.

Artículo 44

Competencia

Las acciones judiciales fundadas en el presente Convenio no podrán deducirse sino ante el Juez competente del Estado de que dependa el Ferrocarril, a menos que otra cosa se disponga en los acuerdos entre Estados o en los instrumentos de concesión.

Cuando una empresa explotare redes autónomas en varios Estados a cada una de dichas redes se le reputará desde el punto de vista de la aplicación del presente artículo, como un Ferrocarril distinto.

Artículo 45

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

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

Al derechohabiente se le entregará gratuitamente una copia del acta, si así lo solicite.

§ 2. Si el derechohabiente no aceptare el tenor del acto podrá pedir la comprobación judicial del estado y peso de la mercancía, así como de las causas e importe del daño; el procedimiento estará sujeto a las leyes y reglamentos del Estado en que tuviere lugar la comprobación judicial.

Artículo 46

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

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

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

a) Si el derechohabiente probare que el daño fué causado por dolo o culpa grave imputable al Ferrocarril.

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

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

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

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

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

1.º De que inmediatamente después de descubrirse el daño, y, a lo sumo, dentro de los siete días siguientes a la aceptación de la mercancía, se formule por el derechohabiente la petición de comprobación, de acuerdo con el artículo 44.

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

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

Artículo 47*Prescripción de la acción nacida del contrato de transporte*

§ 1. La acción nacida del contrato de transporte prescribirá al año

Sin embargo, prescribirá a los tres años si se trata:

- De la acción de reclamación del pago de un reembolso cobrado por el Ferrocarril al destinatario;
- De la acción de reclamación del pago del saldo de una venta efectuada por el Ferrocarril;
- De una acción fundada en un daño causado por dolo;
- De una acción fundada en un caso de fraude;
- En el caso previsto en el artículo 29. § 1, de la acción fundada en uno de los contratos de transporte anteriores a la expedición.

§ 2. El plazo de prescripción correrá:

- Para las acciones de indemnización por pérdida parcial, avería o demora en la entrega, desde el día en que hubiere tenido lugar la entrega;
- Para las acciones de indemnización por pérdida total, a partir del trigésimo día siguiente al de la expiración del plazo de entrega;
- Para las acciones de reclamación del pago o restitución del precio de transporte, de los gastos accesorios o de las sobretasas, o para las acciones de rectificación en el caso de aplicación irregular de la tarifa o de error de cálculo:

1.º Si medió pago, desde el día del pago;

2.º Si no medió pago, desde el día de la aceptación de la mercancía al transporte, si el pago es de la incumbencia del remitente, o desde el día en que el destinatario retirara la carta de porte, si el pago es de la incumbencia de éste;

3.º Si se tratase de cantidades franqueadas por medio de un boletín de franqueo, desde el día en que el Ferrocarril entregare al remitente la cuenta de gastos prevista en el artículo 17, § 7; en defecto de tal entrega, el plazo para los créditos del Ferrocarril se contará desde el trigésimo día siguiente al de la expiración del plazo de entrega;

d) Para las acciones del Ferrocarril enderezadas al pago de una cantidad pagada por el destinatario en lugar y vez del remitente, o viceversa, y que el Ferrocarril estuviere obligado a restituir al derechohabiente, desde el día en que se formulare la petición de restitución;

e) Para las acciones relativas a los reembolsos previstos en el artículo 19, a partir del cuadragésimo segundo día que siga a la expiración del plazo de entrega;

f) Para las acciones de reclamación del pago de un saldo de venta, desde el día de la venta;

g) Para las acciones de reclamación del pago de un suplemento de derechos exigidos por la Aduana desde el día de la reclamación por la Aduana;

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

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

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

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

§ 4. La acción prescrita no se podrá ejercitar jamás, ni siquiera en forma de demanda reconvencional o de excepción.

§ 5. Sin perjuicio de las disposiciones que anteceden, la suspensión y la interrupción de la prescripción se regularán por las leyes y reglamentos del Estado en que se entable la acción.

CAPITULO III**LIQUIDACIÓN DE CUENTAS. RECURSOS DE LOS FERROCARRILES ENTRE SÍ****Artículo 48***Liquidación de cuentas entre Ferrocarriles*

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

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

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

§ 3. Si el Ferrocarril de destino entregare la mercancía sin cobrar los gastos u otros créditos resultantes del contrato de transporte será responsable para con los Ferrocarriles procedentes y los demás interesados.

§ 4. En el caso de falta de pago de uno de los Ferrocarriles, comprobada por la Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril, a instancia de uno de los Ferrocarriles acreedores, las consecuencias las soportarán todos los demás Ferrocarriles que hubieren participado en el transporte, proporcionalmente a su parte en el precio de transporte.

Queda reservado el derecho de repetir contra el Ferrocarril cuyo impago se hubiere comprobado.

Artículo 49*Recurso en caso de indemnización por pérdida o por avería*

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

a) Será el único responsable el Ferrocarril causante del daño;

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

c) Si no pudiera probarse que el daño ha sido causado por uno o por varios Ferrocarriles se repartirá la carga de la indemnización correspondiente entre todos los Ferrocarriles que intervinieron en el transporte, exceptuando aquellos que demostraron que el daño no se produjo en sus líneas. La repartición se hará a prorrata del número de kilómetros de distancia de aplicación de las tarifas.

§ 2. En caso de insolvencia de uno de los Ferrocarriles la parte que le corresponda y no pagada por él se repartirá entre todos los demás Ferrocarriles que hubieren participado en el transporte, proporcionalmente al número de kilómetros de distancia de aplicación de las tarifas.

Artículo 50*Recurso en caso de indemnización por demora en la entrega*

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

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

a) Entre dos Ferrocarriles vecinos:

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

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

b) Entre tres o más Ferrocarriles;

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

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

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

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

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

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

Artículo 51

Procedimiento de recurso

§ 1. El Ferrocarril contra el cual se ejercitare uno de los recursos previstos en los artículos 49 y 50 jamás estará facultado para impugnar la validez del pago efectuado por la administración recurrente cuando la indemnización hubiere sido fijada por la autoridad judicial después de habersele citado en forma y puesto en condiciones de intervenir en el procedimiento. El Juez que conozca de la acción principal fijará, según las circunstancias de hecho, los plazos concedidos para la citación y para la intervención.

§ 2. El Ferrocarril que desee ejercitar su recurso deberá formular su demanda en una sola y única instancia contra todos los Ferrocarriles interesados con los cuales no hubiere transgido, so pena de perder su recurso contra aquellos que no hubiera emplazado.

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

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

§ 5. No estará permitida la introducción de recursos de garantía en la instancia relativa a la demanda principal de indemnización.

Artículo 52

Competencia para los recursos

§ 1. El Juez del domicilio del Ferrocarril contra el que se ejerza el recurso será el único competente para todas las acciones del recurso.

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

Artículo 53

Acuerdos relativos a los recursos

Los Ferrocarriles podrán derogar mediante acuerdos las reglas de recursos reciprocos establecidas en el capítulo III.

TITULO IV

Disposiciones diversas

Artículo 54

Aplicación del derecho nacional

A falta de estipulaciones en el presente Convenio se aplicarán las disposiciones de las leyes y reglamentos nacionales concernientes al transporte en cada Estado.

Artículo 55

Reglas generales de procedimiento

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

Artículo 56

Ejecución de las sentencias. Embargos y cauciones.

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

La presente disposición no se aplicará a las sentencias sólo provisionalmente ejecutorias ni tampoco a la condena en daños y perjuicios que contra el demandante se pronunciare—con más la condena en costas—a causa de la desestimación de su demanda.

§ 2. Los créditos originados a favor de un Ferrocarril por un transporte internacional en un Ferrocarril que no depende del mismo Estado que el primero sólo podrán ser embargados en

virtud de sentencia dictada por la Autoridad judicial del Estado de que dependa el Ferrocarril titular de los créditos embargados.

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

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

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

Artículo 57

Unidad monetaria. Tipo de conversión o de aceptación de la moneda extranjera.

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

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

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

Artículo 58

Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril

§ 1. Para facilitar y asegurar la ejecución del presente Convenio se instituye una Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril, que se encargará:

a) De recibir las comunicaciones de cada uno de los Estados contratantes y de cada uno de los Ferrocarriles interesados y de notificarlas a los demás Estados y Ferrocarriles;

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 59

Lista de las líneas sujetas a Convenio

§ 1. La Oficina Central prevista en el artículo 58 estará encargada de formar y llevar al corriente la lista de las líneas sujetas al presente Convenio. A tal efecto recibirá las notificaciones de los Estados contratantes relativas a la inscripción en dicha lista o a la exclusión de ella de las líneas de un

Ferrocarril o de una de las empresas mencionadas en el artículo 2º.

§ 2. El ingreso de una nueva línea en el servicio de transportes internacionales no tendrá lugar sino al cabo de un mes desde la fecha de la carta en que la Oficina Central notifique a los demás Estados la inscripción de dicha línea.

§ 3. La exclusión de una línea se llevará a cabo por la Oficina Central tan luego como el Estado contratante a cuyo pedimento se hubiere consignado en la lista a la susodicha línea le comunique a la referida Oficina que semejante línea no está en condiciones de cumplir las obligaciones impuestas por el Convenio.

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

Artículo 60

Disposiciones para ciertos transportes. Disposiciones complementarias

§ 1. Los transportes de vagones particulares se regirán por las disposiciones del Anexo VII.

§ 2. Los transportes de contenedores se regirán por las disposiciones del Anexo VIII.

§ 3. Para el transporte de paquetes exprés podrán concertar los Ferrocarriles determinadas disposiciones especiales, de acuerdo con el Anexo IX, mediante cláusulas adecuadas en sus tarifas.

§ 4. Para los transportes enumerados a continuación:

- a) Transportes con documento de transporte negociable;
- b) Transportes de no entregar sino a cambio del duplicado de la carta de porte;
- c) Transportes de periódicos;
- d) Transportes de mercancías destinadas a las ferias o exposiciones.

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

Dos o más Estados contratantes, por medio de acuerdos especiales, o los Ferrocarriles, mediante cláusulas adecuadas de sus tarifas, podrán concertar ciertas condiciones adaptadas a dichos transportes y derogatorias del presente Convenio; en especial se podrá prever un documento de transporte diferente del modelo contenido en el anexo II del presente Convenio.

§ 5. Las disposiciones complementarias que para la ejecución del Convenio publicaren ciertos Estados contratantes o ciertos Ferrocarriles participantes las comunicarán ellos a la Oficina Central.

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

Su entrada en vigor se notificará a la Oficina Central.

Artículo 61

Arreglo de las desavenencias por vía de arbitraje

§ 1. En tanto en cuanto no pudieren ser dirimidos por las partes mismas los litigios que tengan por objeto, de una parte, la interpretación o aplicación del Convenio, valedero como ley nacional o a título de derecho convencional, y de las disposiciones complementarias dictadas por ciertos Estados contratantes, y de otra parte la interpretación o aplicación de los acuerdos especiales previstos en el artículo 60, § 4, cabrá someterlos a instancia de las partes a la determinación de Tribunales Arbitrales cuya composición y procedimiento se regulan en el anexo X del presente Convenio.

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

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

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

- 1º De los litigios entre Estados contratantes.
- 2º De los litigios entre Estados contratantes, de una parte, y Estados no contratantes de otra parte.

3º De los litigios entre Estados no contratantes, siempre y cuando en los dos últimos casos el Convenio fuera aplicable como ley nacional o a título de derecho convencional.

- b) De los litigios entre empresas de transporte;
- c) De los litigios entre empresas de transporte y usuarios;
- d) De los litigios entre usuarios.

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

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

TITULO V

Disposiciones excepcionales

Artículo 62

Derogaciones temporales

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

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

1º Ora hasta sus fronteras;

2º Ora, cuando menos, hasta sus fronteras;

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

1º Ya, cuando menos, hasta sus fronteras, en tanto en cuanto el Estado de procedencia no tenga que recurrir a la restricción prevista en la letra a), 1º;

2º Ya, cuando más, hasta sus fronteras.

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

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

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

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

Estas reglas no deberán contener otras modalidades que las previstas en el artículo 17;

b) Que no serán admitidas ciertas peticiones de modificación del contrato de transporte.

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

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

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

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

Artículo 63

Responsabilidad en el tráfico ferrocarril-mar

§ 1. En los transportes por ferrocarril-mar que se efectúan por las líneas de que se hace mérito en el artículo 2º, § 1, cada Estado podrá, previo pedimento de que se consigne en

la lista de líneas sujetas al Convenio la mención pertinente, añadir a las causas de exoneración previstas en el artículo 27 la totalidad de las enunciadas acto continuo.

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

Tales causas de exoneración son las siguientes:

a) Actos, negligencia o falta del capitán, marinero, piloto o de las personas empleadas por el porteador en la navegación o administración del buque;

b) Innavegabilidad del buque, siempre que el porteador probare que dicha innavegabilidad no es imputable a falta de diligencia razonable por su parte para poner al buque en estado de navegabilidad o para armarlo, equiparlo y abastecerlo convenientemente, o para acondicionar y poner en buen estado todas las partes del buque en las cuales estuviere cargada la mercancía, de suerte que éstas sean aptas para la recepción, conducción y preservación de la mercancía;

c) Incendio, siempre y cuando el porteador probare que no fué causado por acto o por falta suya ni por acto o falta del capitán, marinero, piloto o de sus encargados;

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

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

f) Carga de la mercancía en el puente del buque, siempre y cuando hubiera sido cargada en el puente con el consenso del remitente prestado en la carta de porte y no estuviere sobre vagón.

Las causas de exoneración precedentes no suprimirán ni disminuirán en nada las obligaciones generales del porteador, y especialmente su obligación de ejercer una diligencia razonable para poner el buque en estado de navegabilidad o para armarlo, equiparlo y abastecerlo convenientemente, o para acondicionar y poner en buen estado todas las partes del buque en las cuales estuviere cargada la mercancía, por manera que éstas resulten aptas para la recepción, conducción y preservación de la mercancía.

Aun cuando el porteador alegare las causas de exoneración precedentes, con todo seguirá siendo responsable si el derechohabiente probare que la demora en la entrega, la pérdida o la avería fueron ocasionadas por una falta del porteador, del capitán, marinero, piloto o de sus encargados distinta de la prevista en la letra a).

§ 2. Cuando un mismo recorrido marítimo está servido por diversas empresas inscritas en la lista mencionada en el artículo 1.º, deberá ser el mismo para todas las empresas el régimen de responsabilidad aplicable a este recorrido.

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

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

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

Artículo 64

Responsabilidad en caso de accidentes nucleares

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

TITULO VI

Disposiciones finales

Artículo 65

Firma

El presente Convenio, cuyos anexos constituyen parte integrante del mismo, estará abierto hasta el 1.º de mayo de 1961 a la firma de los Estados a quienes se hubiere invitado a mandar representantes suyos a la Conferencia ordinaria de revisión.

Artículo 66

Ratificaciones. Entrada en vigor

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

Cuando el Convenio hubiere sido ratificado por quince Estados el Gobierno suizo se pondrá en relación con los Estados interesados a fin de examinar con ellos la posibilidad de poner en vigor el Convenio.

Artículo 67

Adhesión al Convenio

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

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

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

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

Artículo 68

Duración del compromiso de los Estados contratantes

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

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

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

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

Artículo 69

Revisión del Convenio

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

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

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

a) De Organismos internacionales gubernamentales competentes en materia de transportes;

b) De Organismos internacionales no gubernamentales que se ocupen de transportes;

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

De consumo con la mayoría de los Gobiernos de los Estados contratantes y con anterioridad a las Conferencias de revisión

ordinarias y extraordinarias, podrá la Oficina Central convocar a Comisiones para el examen preliminar de las propuestas de revisión. Serán aplicables a estas Comisiones por analogía las disposiciones del anexo VI.

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

§ 3. En el intervalo de las Conferencias de revisión los artículos 3, 4, 5, § 5; los artículos 6, 11, 13, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 48, 49, 50, 53 y los anexos II, III, IV a, IV b, IX y X podrán ser modificados por una Comisión de revisión. La organización y funcionamiento de dicha Comisión son objeto del anexo VI del presente Convenio.

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

§ 4. Para modificar:

- a) El Reglamento internacional relativo al transporte ferroviario de mercancías peligrosas (anexo I);
- b) El Reglamento internacional concerniente al transporte de vagones particulares (anexo VII), y
- c) El Reglamento internacional referente al transporte de contenedores (anexo VIII).

Se crean Comisiones de Expertos, cuya organización y funcionamiento son objeto de un Estatuto que constituye el anexo VI del presente Convenio.

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

Artículo 70

Textos del Convenio. Traducciones oficiales.

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

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

En caso de divergencia el texto francés hará fe.

En cuya fe, los Plenipotenciarios infrascritos, provistos de sus plenos poderes, que se han hallado en buena y debida forma, firman el presente Convenio.

Hecho en Berna a veinticinco de febrero de mil novecientos sesenta y uno, en un solo ejemplar, el cual quedará depositado en los Archivos de la Confederación Helvética y del cual se remitirá copia auténtica a cada una de las Partes.

ANEXO I (Artículos 3 y 4)

REGLAMENTO INTERNACIONAL RELATIVO AL TRANSPORTE FERROVIARIO EN MERCANCIAS PELIGROSAS (PID)

ANEXO II (artículo 6)

Absence, falta.

Absence ou défectuosité d'emballage, falta o defectuosidad de embalaje.

Adresse, dirección, señas.

Affr. = *affranchissement*, franqueo; *bulletin d'affr.*, boletín de franqueo.

Affranchissement, franqueo; *bulletin d'affranchissement*, boletín de franqueo; *reprise avec bulletin d'affranchissement*, reintegro con boletín de franqueo; *prescription d'affranchissement*, disposición de franqueo.

Agris, instrumentos de carga.

Allemand, mark allemand, marco alemán.

Anglais, schilling-penny anglais, chelín-penique inglés.

Anneze, anexo; Annexes à la lettre de voiture, anexos de la carta de porte.

Antérieur, port antérieur, porte anterior.

Appliqué, tarif appliqué, tarifa aplicada.

Arrivage, llegada.

Arrivée, llegada; bulletin d'arrivée, boletín de llegada.

Attaché, gare d'attaché, estación de matrícula.

Autrichien, schilling autrichien, chelín austriaco.

Avec, con; reprise avec bulletin d'affranchissement, reintegro con boletín de franqueo.

Avis, aviso; avis d'empêchement à la livraison, aviso de impedimento para la entrega; avis d'encaissement, aviso de cobro; avis d'encaissement renvoyé, aviso de cobranza reexpedido.

Belge, franc belge, franco belga.

Biffer, tachar; biffer ce qui ne convient pas, táchese lo que no convenga.

Bulgare, leva bulgare, lev búlgaro.

Bulletin, boletín; bulletin pour agrès et containers, boletín para instrumentos de carga y contenedores; bulletin d'affr., boletín de franqueo; reprise avec bulletin d'affranchissement, reintegro con boletín de franqueo; bulletin d'arrivée, boletín de llegada.

Bundesbank, mark de la «Deutsche Bundesbank», marco del Deutsche Bundesbank.

Case, casilla; cases nos... à... réservées su procédé mécanographique, las casillas números... a... están reservadas para el procedimiento mecanográfico.

Catégorie, clase.

Charge, carga; lim. de charge, límite de carga.

Chargé, cargado; chargé par, cargado por.

Chemin de fer, ferrocarril; transport international par chemins de fer, transporte internacional por ferrocarril.

CIM, sigla del presente Convenio internacional, relativo al transporte de mercancías por ferrocarril.

Code, codes, cifra.

Comptable, étiquette comptable, marbete contable.

Constaté, comprobado; poids constaté, peso comprobado.

Container, contenedor; containers, contenedores.

Contrat, contrato; contrat de transport, contrato de transporte; modifications du contrat de transport ordonnées par le destinataire, modificaciones del contrato de transporte ordenadas por el destinatario; modifications du contrat de transport ordonnées par l'expéditeur, modificaciones del contrato de transporte ordenadas por el remitente.

Contrôle, timbre de contrôle, sello de control.

Conversion, conversión; cours de conversion, tipo de conversión.

Converti, convertido; reliquat disponible converti, saldo disponible convertido.

Couronne, corona; couronne danoise, corona danesa; couronne norvégienne, corona noruega; couronne suédoise, corona sueca; couronne tchecoslovaca, corona checoslovaca.

Cours, cambio; cours de conversion, tipo de conversión; en cours de route, durante el transporte; frais tarifaires forfaitaires en cours de route, gastos tarifarios a tanto alzado durante el transporte.

Couvert, cubierto; wagon couvert, vagón cubierto.

D Kr. = couronne danoise, corona danesa.

Danoise, couronne danoise, corona danesa.

Date, fecha, data; timbre à date, sello fechador.

Débours, desembolsos.

Déclarations, declaraciones.

Découvert, descubierto; wagon découvert, vagón descubierto.

Dédouaner, a/dédouaner a..., operaciones de aduana en...

Défectuosité, defectuosidad; absence du défaut positif d'emballage, falta o defectuosidad de embalaje.

Délai, plazo, término; délai de livraison, plazo de entrega.

Demandés, solicitados; tarifs et itinéraires demandés, tarifas e itinerarios solicitados.

Désignation, denominación; désignation de la marchandise, denominación de la mercancía; désignation des monnaies, denominación de las monedas.

Destinataire, destinatario, consignatario; gare destinataire, estación de destino; quittance du destinataire, recibo del destinatario.

Deutsche, mark de la «Deutsche Bundesbank», marco del Deutsche Bundesbank; mark de la «Deutsche Notenbank», marco del «Deutsche Notenbank».

Din. = dinar yougoslavo, dinar yugoeslavo.

Dinar, dinar yougoslave, dinar yugoeslavo.

Disponible, disponible; reliquat disponible, saldo disponible; reliquat disponible converti, saldo disponible convertido.

DM. = mark allemand, marco alemán.

DM/BB. = mark de la «Deutsche Bundesbank», marco del «Deutsche Bundesbank».

DM/Dn. = mark de la «Deutsche Notenbank», marco de la «Deutsche Notenbank».

Dollar, dollar USA, dolar de los EE. UU., dólar estadounidense.

Dr. = drachme grecque, dracma griego.

Drachme, drachme grecque, dracma griego.

Du, debido; port du, porte debido.

Duplicata, duplicado; duplicata de la lettre de voiture, duplicado de la carta de porte.

Emballage, embalaje; absence ou défectuosité d'emballage, falta o defectuosidad de embalaje.

Empêchement, impedimento; avis d'empêchement à la livraison, aviso de impedimento para la entrega.

Encadrées, les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur, el Ferrocarril rellenará las partes encuadradas por líneas en negrita, y el remitente las demás.

Encaissement, encaissement, cobro; monnaie d'encaissement, moneda de cobro.

Encaissement, cobro, cobranza; avis d'encaissement, aviso de cobro; avis d'encaissement renvoyé, aviso de cobranza reexpedido; monnaie d'encaissement, moneda de cobro.

Enregistré, registrado; enregistre de ... à ..., registrado de a ...

Esc. = escudo portugués, escudo portugués.

Escudo, escudo portugués, escudo portugués.

Espagnole, peseta espagnole, peseta española.

Essieux, ejes.

Etabli, procès-verbal établi, acta extendida.

Etiquette, marbete; étiquette comptable, marbete contable.

Exp. = expedition, expedición.

Expéditeur, remitente, expedidor.

Expédition, expedición; souche d'expedition, boletín de expedición.

Expéditrice, gare expéditrice, estación de salida, estación de procedencia.

Feuille, hoja; feuille de route, hoja de ruta.

Finlandais, mark finlandais, marco finlandés.

Fl. = florin néerlandais, florín holandés.

Florin, florin néerlandais, florín holandés.

FM. = mark finlandais, marco finlandés.

Forfaitaire, a tanto alzado; frais tarifaires forfaitaires en cours de route, gastos tarifarios a tanto alzando durante el transporte.

Forint, forint hongrois, florín húngaro.

Fr. B. = franc belge, franco belga.

Fr. F. = franc français, franco francés.

Fr. lux = franc luxembourgeois, franco luxemburgués.

Fr. or. = franc or, franco oro.

Fr. S. = franc suisse, franco suizo.

Frais, gastos; frais tarifaires forfaitaires en cours de route, gastos tarifarios a tanto alzado durante el transporte; total des frais, total de gastos.

Franc, franc belge, franco belga; fran français, franco francés; franc luxembourgeois, franco luxemburgués; franc or, franco oro; franc suisse, franco suizo.

Français, franc français, franco francés.

Fr. = florint hongrois, florín húngaro.

Gare, estación; gare d'attache, estación de matrícula; gare destinataire, estación de destino; gare expéditrice, estación de salida, estación de procedencia.

Général, general; montant général, importe general

Grande, grande vitesse, gran velocidad.

Grasses, les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies, par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur, el Ferrocarril rellenará las partes encuadradas por líneas en negrita y el remitente las demás.

Grecque, drachme grecque, dracma griego.

Hongrois, florint hongrois, florín húngaro.

Indications, indications de service, indicaciones de servicio.

Informations, informations pour le destinataire, información para el destinatario.

Intérêt, interés; intérêt à la livraison, interés en la entrega.

Interruption, interrupción; interruption du délai de livraison, interrupción del plazo de entrega.

Italienne, lire italienne, lira italiana.

Itinéraires, itinerarios; tarifs et itinéraires demandés, tarifas e itinerarios solicitados.

Ksc. = couronne tchécoslovaque, corona checoslovaca.

Kg. Kg., kilogramo, kilogramos.

Km. Km., kilómetro, kilómetros.

Le, el.

Iei, Leu roumain, leu rumano.

Lettre, lettre de voiture, carta de porte.

Leu, leu roumain, leu rumano.

Leva, leva bulgare, lev búlgaro.

Lieu, lugar.

Ligne, linea; les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres por l'expéditeur, el Ferrocarril rellenará las partes encuadradas por líneas en negrita, y el remitente las demás.

Lim. = limite; lim. de charge, límite de carga.

Lire, lire italienne, lira italiana.

Lit. = lire italienne, lira italiana.

Livraison, entrega; avis d'empêchement à la livraison, aviso de impedimento para la entrega; délai de livraison, plazo de entrega; intérêt à la livraison, interés en la entrega.

Livre, livre turque, libra turca.

Ltq. = livre turque, libra turca.

Luxembourgeois, franc luxembourgeois, franco luxemburgués.

Marchandise, mercancía; marchandises, mercancías.

Mark, mark allemand, marco alemán; mark de la «Deutsche Bundesbank», marco del «Deutsche Bundesbank»; mark de la «Deutsche Notenbank», marco del «Deutsche Notenbank».

Mark finlandais, marco finlandés.

Marque, marca.

Mécanographique, mecanográfico; procédé mécanographique, procedimiento mecanográfico; cases nos ... à a réservées au procédé mécanographique, las casillas números ... a están reservadas para el procedimiento mecanográfico.

Modifications, modificaciones; modifications du contrat de transport ordonnées par le destinataire, modificaciones del contrato de transporte ordenadas por el destinatario; modifications du contrat de transport ordonnées par l'expéditeur, modificaciones del contrato de transporte ordenadas por el remitente.

Pays, país.

Penny, schilling-penny anglais, chelín-penique inglés.

Percevoir, comme a percevoir du destinataire, cantidad pagadera por el destinatario.

Pesage, pesaje; timbre de pesage, sello de pesaje.

Peseta, peseta espagnole, peseta española.

Petite, petite vitesse, pequeña velocidad.

Poids, peso; poids constaté, peso comprobado; poids taxé, peso tasado.

Polonais, zloty polonais, zloty polaco.

Port, porte; port antérieur, porte anterior; port du, porte debido; port payé, porte pagado; port de ... porur ..., porte de ... a ...; total du porte, total de porte.

Portugais, escudo portugais, escudo portugués.

Pour, para.

Prescription, prescription d'affranchissement, disposiciones de franquero.

Prix, precio; prix par unité, precio por unidad.

Procédé, procedimiento; cases nos ... a ... réservées au procédé mécanographique, las casillas números ... a ... están reservadas para el procedimiento mecanográfico.

Procès-verbal, acta; procès-verbal établi, acta extendida.

Pta. = peseta espagnole, peseta española.

Quittance, recibo; quittance du destinataire, recibo del destinatario.

Raison sociales, casa, empresa, firma.

Rb. = rouble soviétique, rublo soviético.

Réexpédié, reexpedido; réexpédié de/pour, reexpedido, de/para.

Reliquat, saldo; reliquat disponible, saldo disponible; reliquat disponible converti, saldo disponible convertido.

Remboursement, reembolso.

Renvoyé, reexpedido; avis d'encaissement renvoyé, aviso de cobranza reexpedido.

Report, suma anterior, suma y sigue.

Reprise, reintegro; reprise avec bulletin d'affranchissement, reintegro con boletín de franqueo.

Rouble, rouble soviétique, rublo soviético.

Roumain, leu roumain, leu rumano.

Route, en cours de route, durante el transporte; frais tarifaires forfaitaires en cours de route, gastos tarifarios a tanto alzado durante el transporte; feuille de route, hoja de ruta.

\$ = dollar USA, dólar de los EE. UU., dólar estadounidense.

s. d. = schilling-penny anglais, chelín-penique inglés.

S Kr. = couronne suédois, corona sueca.

Schilling, chelín; schilling autrichien, chelín austriaco.
Schilling-penny anglais, chelín-penique inglés.
Servicio, indications de service, indicaciones de servicio.
Signature, firma.
Somme, cantidad; somme payée par l'expéditeur, cantidad pagada por el remitente; somme a percevoir du destinataire, cantidad pagadera por el destinatario.
Souche, souche d'expédition, boletín de expedición.
Soviétique, rouble soviético, rublo soviético.
Spécial, especial; wagon spécial, vagón especial.
Suédoise, couronne suédoise, corona sueca.
Suisse, franc suisse, franco suizo.
Tare, tara.
Tarif, tarifa; tarifs et itinéraires demandés, tarifas e itinerarios solicitados; monnaie du tarif, moneda de la tarifa.
Tarifaire, tarifario; frais tarifaires forfaitaires en cours de route, gastos tarifarios a tanto alzado durante el transporte.
Taxé, tasado; poids taxé, peso tasado.
Tchécoslovaque, couronne tchécoslováque, corona checoslovaca.
Timbre, sello; timbre de contrôle, sello de control; timbre à date, sello fechador; timbre de pesage, sello de pesaje.
Total, total; total des frais, total de gastos; total du port, total de porte; Timbres de transit, sellos de tránsito.

Trafic, tráfico.
Transit, tránsito; timbres de transit, sellos de tránsito.
Transport, transporte; contrat de transport, contrato de transporte; modifications du contrat de transport ordonnées par le destinataire, modificaciones del contrato de transporte ordenadas por el destinatario; modifications du contrat de transport ordonnées par l'expéditeur, modificaciones del contrato de transporte ordenadas por el remitente; transport international par chemin de fer, transporte internacional por ferrocarril.
Turque, libre turque, libra turca.
Type, tipo.
Unité, unidad; prix par unité, precio por unidad.
USA = dollar USA, dólar de los EE. UU., dólar estadounidense.
Ville, ciudad.
Vitesse, velocidad; grande vitesse, gran velocidad; petite vitesse, pequeña velocidad.
Voiture, lettre de voiture, carta de porte.
Wagon, vagón; wagon couvert, vagón cubierto; wagon découvert, vagón descubierto; wagon de particulier, vagón de particular; wagon spécial, vagón especial.
Yougoslave, dinar yougoslave, dinar.
zl = zloty polonais, zloty polaco.
Zloty, zloty polonais, zloty polaco.

ANEJO III (Artículo 12)

FALTA O DEFECTUOSIDAD DE EMBALAJE

Declaración general

La estación de ...
 del ferrocarril de ...
 admite al transporte, a petición mía, a partir de hoy, las mercancías acto continuo designadas y que le entregaré para su expedición:
 en Gran Velocidad (*).
 en Pequeña Velocidad (*).
 como Paquete Expres (*).
 Reconozco que tales mercancías, cuando el documento de transporte haga mención de la presente declaración, se entregan al transporte.
 sin embalaje (*).
 con embalaje defectuoso, cuya descripción es la siguiente (*):
 En ..., a ... de ... de 19...
 (Firma.)

(*) Táñense las menciones que no fueren del caso.

ANEJO IV a. (Artículo 21)

MODIFICACIONES DEL CONTRATO DE TRANSPORTES ORDENADAS POR EL REMITENTE

La estación de ... (*).
 del ferrocarril de ...

Marcas y números	Número	Clase de embalaje	Denominación de la mercancía	Peso en kilogramos
------------------	--------	-------------------	------------------------------	--------------------

y entregada al transporte con la carta de porte en gran velocidad del ..., de 19...
pequeña

a la dirección del señor ..., en ...
 ... las modificaciones siguientes (**):

- 1.º devolverla al remitente en la estación de salida;
- 2.º detenerla en ruta en espera de órdenes ulteriores;
- 3.º aplazar la entrega en espera de órdenes ulteriores;
- 4.º entregarla al señor ... en ...;

gran

- 5.º expedirla en gran velocidad al señor ..., en ..., estación del Ferrocarril de ...;

pequeña

- gran
- 6.^o devolverla en _____ velocidad a la estación de salida, para el señor ...;
 pequeña
- 7.^o no entregarla si no es contra el pago de un reembolso de con cifras, todo en letra.
- 9.^o entregarla sin cobrar el importe del reembolso;
- 10.^o entregarla franco ...

En ..., a ... de ... de 19...

(Firma.)

A la estación de ..., del Ferrocarril de ...

Las órdenes precedentes se comunican para su ejecución en las condiciones previstas en el artículo 23, § 1.^o, del Convenio Internacional relativo al transporte de mercancías por Ferrocarril (CIM). Se han reproducido en el duplicado de la carta rectificado

de porte que ha presentado el remitente. Se ha _____, el título entregado al remitente para el reembolso. Esta declaración se refiere a la remesa número ..., cargada en el vagón ... y a nuestro telegrama número ... /nuestra comunicación telefónica del ...

En ..., a ... de ... de 19...

(El Jefe de Estación.)

(*) Indíquese aquí la estación de salida.

(**) Táchense las indicaciones que no sean del caso.

ANEJO IV b. (Artículo 22)

MODIFICACIONES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE ORDENADAS POR EL DESTINATARIO

La estación de (*) ... del Ferrocarril de ... se servirá introducir en el contrato de transporte de la expedición designada acto continuo:

Número de la expedición **	Número del vagón **	Marcas y números	Números	Clase de embalaje	Denominación de la mercancía	Peso en kilogramos
----------------------------	---------------------	------------------	---------	-------------------	------------------------------	--------------------

gran

y entregada al transporte con la carta de porte en _____ velocidad del ... de 19..., por el señor ..., en ..., a la dirección del señor ..., en ..., las modificaciones siguientes (***)�.

1.^o detenerla en ruta, en espera de órdenes ulteriores;

2.^o aplazar la entrega, en espera de órdenes ulteriores;

3.^o entregarla al señor ..., en ... dejarme

4.^o _____ asistir a las formalidades aduaneras u otras formalidades administrativas; dejar a mi mandatario el señor ... dejarme

5.^o _____ cumplir las formalidades aduaneras u otras formalidades administrativas y proceder, en su caso, al pago de los derechos de aduana y demás gastos (****).

6.^o expedirla en _____ velocidad al señor ..., en ..., estación del Ferrocarril de ... dejarme

En ..., a ... de ... de 19...

(Firma.)

A la estación ..., del Ferrocarril de ...

Las órdenes antecedentes se comunican para su ejecución en las condiciones previstas en el artículo 23, § 1, del Convenio Internacional relativo al transporte de mercancías por Ferrocarril (CIM). Esta declaración se refiere a nuestro telegrama número ... /nuestra comunicación telefónica del ...

En ..., a ... de ... de 19...

(El Jefe de Estación.)

(*) Indíquese aquí ora la estación de destino, ora la estación de entrada en el país de destino.

(**) Solamente cuando se conozca.

(***) Táchense las menciones que no fueren del caso.

(****) El destinatario no podrá dar esta orden sino cuando estuviere autorizado para ello, en virtud de lo dispuesto en el artículo 18, § 1, letra b.).

ANEJO V (Artículo 58)

REGLAMENTO RELATIVO A LA OFICINA CENTRAL DE TRANSPORTES INTERNACIONALES POR FERROCARRILArtículo 1.^o

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

La intervención de su actividad, así en el orden administrativo como en el orden financiero, se llevará a cabo en el ámbito de lo dispuesto en el artículo 58 del Convenio y se confiará a un Comité Administrativo.

A tal efecto, el Comité Administrativo:

a) Cuidará de la cumplida aplicación, por la Oficina Central, así de los Convenios como de los demás textos resultantes de las Conferencias de Revisión y preconizará, en su caso, las medidas adecuadas para facilitar la aplicación de dichos Convenios y textos;

b) Emitirá dictámenes sobre aquellos asuntos que puedan interesar a la actividad de la Oficina Central y que le sean sometidos por un Estado contratante o por el Director de la Oficina.

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

b) La Confederación Helvética dispondrá de un puesto permanente en el Comité, del cual Comité asumirá la presidencia. A los demás Estados miembros se les nombrará por cinco años. Cada cinco años una Conferencia diplomática determinará, a propuesta del Comité Administrativo en funciones y observando un equitativo reparto geográfico, la composición del Comité Administrativo;

c) Cuando se produjere una vacante entre los Estados miembros, el Comité Administrativo designará a otro Estado contratante para ocupar el puesto vacante;

d) Cada Estado miembro designará, como delegado en el Comité Administrativo, a una persona idónea en razón de su experiencia en cuestiones de transportes internacionales;

e) El Comité Administrativo determinará su propia constitución, así como su reglamento de régimen interior.

Celebrará, cuando menos, una reunión ordinaria por año; también celebrará reuniones extraordinarias cuando tres Estados miembros, a lo menos, así lo solicitaran.

La Oficina Central se encargará de la Secretaría del Comité Administrativo.

Se remitirán a todos los Estados contratantes las actas de las sesiones del Comité Administrativo;

f) Las funciones de delegado de un Estado miembro serán gratuitas y los gastos de traslado que las mismas traigan aporreados de cuenta de dicho Estado.

§ 3. a) El Comité Administrativo establecerá el reglamento relativo a la organización, funcionamiento y estatuto del personal de la Oficina Central. El Gobierno suizo le presentará un proyecto a este efecto;

b) El Comité Administrativo nombrará al Director, Vice-director y Consejeros de la Oficina Central; el Gobierno suizo le presentará propuestas a tal efecto. Para tales nombramientos el Comité Administrativo tendrá en cuenta, muy especialmente, la competencia de los candidatos y una repartición geográfica equitativa;

c) El Comité Administrativo aprobará el presupuesto anual de la Oficina Central, teniendo presente las disposiciones del artículo 2.^o siguiente, así como la Memoria anual.

La verificación de las cuentas de la Oficina Central, que sólo afecta a la concordancia de los libros y documentos contables, dentro de los límites del presupuesto, será ejercida por el Gobierno suizo. Este remitirá dichas cuentas, en unión de un informe, al Comité Administrativo.

El Comité Administrativo comunicará a los Estados contratantes, junto con la Memoria de la Oficina Central y con el estado de las cuentas anuales de esta última, los acuerdos, resoluciones y recomendaciones que esté llamado a formular;

d) El Comité Administrativo enviará a cada Conferencia de Revisión, con una antelación de dos meses por lo menos a la apertura de ésta, un informe sobre el conjunto de su actividad desde la anterior Conferencia.

Artículo 2.^o

§ 1. 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 parti-

parán en los gastos proporcionalmente a la mitad solamente de sus recorridos. La contribución de cada Estado será de 1.40 francos, como máximo, por kilómetro. Excepcionalmente, y previo acuerdo entre el Gobierno interesado y la Oficina Central, más la aprobación del Comité Administrativo, podrá reducirse dicha contribución en un 50 por 100, como máximo, para las líneas que se exploten en condiciones especiales. El importe del crédito anual correspondiente al kilómetro se determinará para cada ejercicio, oída la Oficina Central. Se cobrará siempre en su totalidad. Cuando los gastos efectivos de la Oficina Central no alcancen el importe del crédito calculado sobre esta base, el saldo no invertido ingresará en un fondo de reserva.

§ 2. Con ocasión del envío de la Memoria y del estado de cuentas a los Estados contratantes, la Oficina Central les invitará a pagar su parte contributiva a los gastos del ejercicio transcurrido. El Estado que el día 1 de octubre no hubiere pagado su parte será invitado por segunda vez a hacerlo. Si esta petición no surtiera efecto la Oficina Central la reiterará a principios del año siguiente, con motivo del envío de la Memoria del ejercicio transcurrido. Si el 1 de julio siguiente no se hubiere hecho caso alguno de esta petición se hará una cuarta gestión cerca del Estado moroso para obtener el pago de las dos anualidades vencidas. Si éste no se lograse la Oficina Central le avisará, tres meses más tarde, de que si el pago esperado no se efectuare antes de finalizar el año su abstención se interpretará como una manifestación tácita de su voluntad de retirarse del Convenio. Si no se atendiere a esta última gestión antes del 31 de diciembre, la Oficina Central, tomando nota de la voluntad, tácitamente expresada por el Estado insolvente de retirarse del Convenio, procederá a suprimir las líneas de dicho Estado en la lista de las admitidas al servicio de transportes internacionales.

§ 3. Las cantidades no cobradas deberán saldarse, en la medida de lo posible, mediante los créditos ordinarios de que disponga la Oficina Central y podrán repartirse en cuatro ejercicios. La parte del déficit que no se hubiere podido enjuagar de esta suerte se adeudará, en una cuenta especial, a los demás Estados contratantes, en proporción al número de kilómetros de líneas sujetas al Convenio en la época de la apertura de semejante cuenta, y respecto de cada uno en la medida en que, durante el bienio anterior a la retirada del Estado insolvente, ya hubiere sido con éste parte en el Convenio.

§ 4. El Estado cuyas líneas hubieran sido suprimidas en las condiciones previstas en el anterior § 2, no podrá obtener la readmisión de aquéllas en el servicio de transportes internacionales sino pagando previamente las cantidades de que hubiere quedado deudor, por los años que se tomen en consideración, y con un interés del 5 por 100, a partir del fin del sexto mes transcurrido desde el día en que la Oficina Central le hubiere invitado por primera vez a satisfacer las partes contributivas que le correspondían.

Artículo 3.^o

§ 1. La Oficina Central publicará un boletín mensual en el cual consignará los datos necesarios para la aplicación del Convenio, especialmente las comunicaciones relativas a la lista de líneas ferroviarias y de otras empresas y a los objetos excluidos del transporte o admitidos bajo ciertas condiciones, así como los estudios que aquélla estimare útil insertar.

§ 2. El boletín se redactará en francés y en alemán. Se enviará gratuitamente un ejemplar a cada uno de los Estados contratantes y a cada una de las Administraciones interesadas. Por los demás ejemplares que se pidan, se abonará el precio que fije la Oficina Central.

Artículo 4.^o

§ 1. La empresa acreedora podrá remitir a la Oficina Central las facturas y cuentas impagadas relativas a transportes internacionales, para que ésta facilite el cobro de las mismas. A tal efecto, la Oficina Central le intimará a la empresa de transportes deudora a que pague la cantidad adeudada o exponga los motivos de su negativa al pago.

§ 2. Si la Oficina Central estimare que los motivos de negativa alegados están suficientemente fundados, invitará a las partes a que reclamen ante el Juez competente, o bien, si las partes lo solicitaran, ante el Tribunal arbitral previsto en el artículo 61 del Convenio (anexo X).

§ 3. Cuando la Oficina Central estimare que la totalidad o una parte de la cantidad se adeuda realmente podrá, previa consulta con un Perito, declarar que la empresa de transportes deudora está obligada a pagar a la Oficina Central la totalidad o una parte del crédito; la cantidad así pagada quedará depositada hasta que recaiga, en cuanto al fondo, una decisión

del Juez competente o del Tribunal arbitral, previsto en el artículo 61 del Convenio (anexo X).

§ 4. En el caso de que la empresa de transportes no hubiere observado, en el término de quince días, las intimaciones de la Oficina Central, se le dirigirá una nueva intimación, con expresión de las consecuencias de su negativa.

§ 5. Si hubiere resultado infructuosa esta nueva intimación la Oficina Central, transcurridos diez días desde aquella, remitirá al Estado contratante del que dependa la empresa de transportes un aviso motivado, invitando a dicho Estado a deliberar sobre las medidas que proceda tomar y, especialmente, a examinar si deben seguir o no en la lista las líneas de la empresa de transportes deudora.

§ 6. Si el Estado de que dependa la empresa de transporte deudora declarare que, a despecho del impago, no cree deba borrarla de la lista a dicha empresa, o dejare sin respuesta, durante seis semanas, la comunicación de la Oficina Central, se reputará que el susodicho Estado acepta de pleno derecho el garantizar la solvencia de la referida empresa, por lo que atañe a los créditos resultantes de transportes internacionales.

Artículo 5.^o

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

ANEJO VI (Artículo 69, §§ 3 y 4)

ESTATUTO RELATIVO A LA COMISION DE REVISION Y A LAS COMISIONES DE PERITOS

Artículo 1.^o

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

Artículo 2.^o

La Oficina Central invitará a las Comisiones a celebrar sesión cada vez que fuere necesario o cuando así lo solicitaren cinco Estados contratantes, por lo menos.

De las reuniones de las Comisiones, se dará aviso, con dos meses de antelación, a todos los Estados contratantes. El aviso indicará exactamente las cuestiones cuya inscripción en el orden del día se solicite.

Artículo 3.^o

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 dos Estados.

Cada Estado sufragará los gastos de sus representantes.

Artículo 4.^o

La Oficina Central ilustrará acerca de los asuntos que se hayan de tratar y asumirá el servicio de Secretaría de las Comisiones.

El Director y el Vicedirector de la Oficina Central tomarán parte, con voto consultivo, en las sesiones de las Comisiones.

Artículo 5.^o

De concierto con la mayoría de los Estados contratantes, la Oficina Central invitará a tomar parte, con voto consultivo, en las sesiones de las Comisiones, a representantes:

- De Estados no contratantes.
- De Organismos internacionales gubernamentales competentes en materia de transporte, bajo condición de reciprocidad.
- De Organismos internacionales no gubernamentales que se ocupen en transportes, bajo condición de reciprocidad.

Artículo 6.^o

Las Comisiones estarán constituidas de un modo válido siempre que se halle representado en ellas un tercio de los Estados contratantes.

Artículo 7.^o

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

Artículo 8.^o

Las deliberaciones tendrán lugar en francés y en alemán. Se traducirán inmediatamente, de viva voz y en cuanto a lo substancial, las exposiciones de los miembros de la Comisión. Se traducirán *in extenso* el texto de las propuestas y las comunicaciones del Presidente.

Artículo 9.^o

La votación tendrá lugar por delegaciones y, previa petición al efecto, por llamamiento nominal; cada delegación de un Estado contratante representado en la sesión tendrá derecho a un voto.

No se adoptará una propuesta sino:

a) Cuando hubiere tomado parte en la votación la mitad, por lo menos, de las delegaciones representadas en la Comisión.

b) Cuando la misma hubiere alcanzado la mayoría de los votos emitidos, no computándose como tales las abstenciones.

Artículo 10

Las actas de las sesiones resumirán las deliberaciones en las dos lenguas.

En las actas, deberán insertarse textualmente, en ambas lenguas, tanto las propuestas como las decisiones. Por lo que atañe a las decisiones, en caso de divergencia entre el texto francés y el texto alemán del acta, el texto francés hará fe.

Las actas se repartirán entre los miembros lo más pronto posible.

Cuando su aprobación no pudiere acaecer durante la reunión, los miembros enviarán a la Secretaría, dentro de un plazo razonable, las correcciones pertinentes.

Artículo 11

Para facilitar los trabajos, las Comisiones podrán constituir Subcomisiones; también podrán constituir Subcomisiones encargadas de preparar, para una reunión ulterior, asuntos determinados.

Cada Subcomisión designará un Presidente, un Vicepresidente y, en caso necesario, un Ponente. Por lo demás, serán aplicables a las Subcomisiones, por analogía, las disposiciones de los artículos 1.^o al 5.^o y 8.^o al 10.

ANEJO VII (Artículo 60, § 1)

REGLAMENTO INTERNACIONAL RELATIVO AL TRANSPORTE DE VAGONES DE PARTICULARES (RIP)

(Texto sujeto a un procedimiento de revisión especial)

ANEJO VIII (Artículo 60, § 2)

REGLAMENTO INTERNACIONAL REFERENTE AL TRANSPORTE DE CONTENEDORES (RICO)

(Texto sujeto a un procedimiento de revisión especial)

ANEJO IX (Artículo 60, § 3)

REGLAMENTO INTERNACIONAL REFERENTE AL TRANSPORTE DE PAQUETES EXPRES (RIEX)

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

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

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

- a) La designación de las estaciones de salida y de destino.
- b) El nombre y la dirección del remitente y del destinatario.
- c) El número de paquetes, la descripción del embalaje y la indicación de la naturaleza de las mercancías.
- d) La designación 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 el documento de transporte, ora por el mismo, ora por el Ferrocarril, según las indicaciones del propio remitente; padecerá todas las consecuencias resultantes del hecho de que tales menciones o declaraciones fueren 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 excepciones a lo dispuesto en el presente Convenio que no fueren las especificadas anteriormente; sin embargo, no cabrá establecer excepciones a lo prevenido en los artículos 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33 y 37 a 47, inclusive, del susodicho Convenio.

En tanto en cuanto las disposiciones que preceden y las tarifas no se opusieren a ello, lo prevenido en el presente Convenio es aplicable también al transporte de paquetes exprés.

ANEJO X (Artículo 61)

REGLAMENTO DE ARBITRAJE

Artículo 1.º

Número de árbitros

Los Tribunales arbitrales constituidos para entender en litigios distintos de los que ocurririen entre Estados, se compondrán de uno, de tres o de cinco árbitros, según sea lo estipulado en el compromiso.

Artículo 2.º

Elección de árbitros

§ 1. Se formará previamente una lista de árbitros. Cada Estado contratante podrá designar, cuando más, a dos subditos del mismo, especialistas en Derecho Internacional de Transportes, para su asentamiento en la lista de árbitros, formada y actualizada por el Gobierno suizo.

§ 2. Si en el compromiso se previera un árbitro único, lo elegirán de común acuerdo las partes.

Si en el compromiso se previnieren tres o cinco árbitros, cada parte elegirá uno o dos árbitros, según sea el caso.

Los árbitros elegidos en conformidad a lo dispuesto en el apartado anterior designarán, de consumo, al tercero o quinto árbitro—según sea el caso—, el cual presidirá el Tribunal arbitral.

Si las partes no estuvieren de acuerdo en cuanto a la elección del árbitro único, o los árbitros elegidos por las partes no lo estuvieren en cuanto a la designación del tercero o del quinto árbitro, según sea el caso, el Tribunal arbitral se completará con un árbitro designado por el Presidente del Tribunal Federal suizo, a instancia de la Oficina Central.

El Tribunal arbitral estará integrado por personas que figuren en la lista de que se hace mérito en el § 1. No obstante, si el compromiso previere cinco árbitros, cada parte podrá elegir un árbitro no incluido en la lista.

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

La intervención de una tercera parte en el litigio no surtirá efecto alguno en cuanto a la composición del Tribunal arbitral.

Artículo 3.º

Compromiso

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

- a) El objeto de la desavenencia, determinado por modo tan claro y preciso como fuere posible.
- b) La composición del Tribunal y los plazos concedidos para el nombramiento del árbitro o de los árbitros.
- c) El lugar de la sede del Tribunal.

Para la apertura del procedimiento arbitral el compromiso deberá ser comunicado a la Oficina Central.

Artículo 4.º

Procedimiento

El Tribunal arbitral acordará por sí mismo el procedimiento que se haya de seguir, habida cuenta, especialmente, de las disposiciones siguientes:

- a) El Tribunal arbitral instruirá y juzgará las causas de que conozca, sobre la base de los elementos suministrados por las partes, sin estar vinculado, cuando fuere llamado a resolver una cuestión de derecho, por las interpretaciones de éstas.
- b) No podrá conceder ni más ni cosa distinta de lo pedido por el demandante, como tampoco menos de lo que el demandado hubiere reconocido como adeudado.
- c) El laudo, debidamente motivado, se redactará por el Tribunal arbitral y se notificará a las partes por conducto de la Oficina Central.
- d) Salvo disposición contraria de derecho necesario en el lugar de la sede del Tribunal arbitral el laudo no será susceptible de recurso alguno, excepto los de revisión y nulidad.

Artículo 5.º

Secretaría

La Oficina Central funcionará como Secretaría del Tribunal arbitral.

Artículo 6.º

Costas

El laudo fijará las costas y gastos, comprendidos los honorarios de los árbitros, y decidirá a cuál de las partes incumbirá su pago o en qué proporción se repartirán entre éstas.

POR TANTO, habiendo visto y examinado los setenta artículos y los diez anejos que integran dicho Convenio, oída la Comisión de Tratados de las Cortes Españolas, en cumplimiento de lo prevenido en el artículo 14 de su Ley Orgánica, vengo en aprobar y ratificar cuanto en ello se dispone, como en virtud del presente lo apruebo y ratifico, prometiendo cumplirlo, 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 siete de febrero de mil novecientos sesenta y tres.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Asuntos Exteriores.
FERNANDO M. CASTIELLA

El Instrumento de Ratificación de España fué depositado en poder del Gobierno suizo el 19 de febrero de 1963.

El presente Convenio entrará en vigor el 1 de enero de 1965.

Lo que se hace público para conocimiento general, incluyendo a continuación relación de los Estados que lo han ratificado:

Dinamarca, 13 septiembre 1961; Hungría, 29 marzo 1962; Francia, 30 mayo 1962; Suiza, 25 julio 1962; Rumanía, 14 agosto 1962; Checoslovaquia, 14 marzo 1963; Bulgaria, 29 abril 1963; Suecia, 27 junio 1963; Noruega, 9 agosto 1963; Países Bajos, 29 septiembre 1963; Liechtenstein, 24 octubre 1963; Polonia, 4 noviembre 1963; Italia, 12 noviembre 1963; Portugal, 4 diciembre 1963; Yugoslavia, 21 febrero 1964; Bélgica, 17 marzo 1964; Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, 9 abril 1964, y Finlandia, 14 abril 1964.

Madrid, 18 de junio de 1964.—El Subsecretario, Pedro Cortina.