

BOLETIN OFICIAL



DEL ESTADO

Administración y venta de ejemplares. Frataigar 29 MADRID Teléfono 24 24 84

Ejemplar: 1.50 pesetas Atrasado: 3.00 pesetas Suscripción: Año 300 pesetas

Año XXI

Martes 13 de marzo de 1956

Núm. 73

S U M A R I O

	PÁGINA		PÁGINA
JEFATURA DEL ESTADO			
JEFATURA DEL ESTADO			
<i>Instrumentos de Ratificación del Convenio referente al transporte de mercancías por ferrocarril (C. I. M.).</i>	1698	<i>Orden de 5 de marzo de 1956 por la que se concede a don Gregorio Sáez Ramón la Medalla «Al Mérito en el Trabajo», en su categoría de plata de segunda clase...</i>	1730
<i>Rectificación a los Instrumentos de Ratificación del Convenio referente al transporte de viajeros y equipajes por ferrocarril (C. I. V.)</i>	1727	<i>Otra de 5 de marzo de 1956 por la que se concede a don Manuel Valmorisco González la Medalla «Al Mérito en el Trabajo», en su categoría de plata, de segunda clase.</i>	1730
GOBIERNO DE LA NACION			
MINISTERIO DE INDUSTRIA			
<i>DECRETO de 27 de febrero de 1956 por el que se declara jubilado al Vicepresidente del Consejo Superior de Industria del Cuerpo de Ingenieros Industriales al servicio de este Departamento, don Luis Nieto Antunez</i>	1728	MINISTERIO DE INDUSTRIA	
<i>Otro de 28 de febrero de 1956 por el que se nombra Consejero Inspector general del Cuerpo de Ingenieros Industriales a don Lucas Fernández Tapia</i>	1728	<i>Orden de 26 de diciembre de 1955 por la que se declara la caducidad de la concesión minera «Complemento a Isabe», número 1.396, de la provincia de Salamanca</i>	1730
<i>Otro de 5 de marzo de 1956 por el que se nombra Inspector general, Presidente de Sección del Cuerpo de Ingenieros de Minas, a don Pablo Fernández Truegas</i>	1728	<i>Otra de 26 de diciembre de 1955 por la que se declara la caducidad de la concesión minera «Eduardo», número 1.703 de la provincia de Salamanca</i>	1731
<i>Otro de 5 de marzo de 1956 por el que se nombra Inspector general del Cuerpo de Ingenieros de Minas a don Jeronimo Alonso Cerezo</i>	1728	<i>Otra de 26 de diciembre de 1955 por la que se declara la caducidad del permiso de investigación «Jorgito uno», número 10.776, de la provincia de Córdoba</i>	1731
<i>Otro de 5 de marzo de 1956 por el que se nombra Inspector general del Cuerpo de Ingenieros de Minas a don Juan Trueba Aquirre</i>	1728	<i>Otra de 26 de diciembre de 1955 por la que se declara la caducidad del permiso de investigación «Jorgito tres», número 10.788, de la provincia de Córdoba</i>	1731
<i>Otro de 5 de marzo de 1956 por el que se nombra Ingeniero Jefe de primera clase del Cuerpo de Ingenieros de Minas a don Faustino Hervada Garcia</i>	1728	MINISTERIO DE AGRICULTURA	
SECRETARIA GENERAL DEL MOVIMIENTO			
<i>DECRETO de 9 de marzo de 1956 por el que cesa como Delegado nacional de Educación Nacional de Falange Española Tradicionalista y de las J. O. N. S. el camarada Joaquín Ruiz-Giménez y Cortés</i>	1729	<i>Orden de 27 de febrero de 1956 sobre realización de barbechos en el año agrícola 1955-56</i>	1731
<i>Otro de 9 de marzo de 1956 por el que se nombra Delegado nacional de Educación Nacional de Falange Española Tradicionalista y de las J. O. N. S. al camarada Jesús Rubio García-Mina</i>	1729	<i>Otra de 29 de febrero de 1956 por la que se declara obligatoria la construcción de albergues para el ganado en varias fincas de la provincia de Cáceres</i>	1733
MINISTERIO DE EDUCACION NACIONAL			
<i>Orden de 28 de febrero de 1956 por la que se adjudica provisionalmente el concurso-subasta para las obras de construcción del edificio del Centro de Enseñanza Media y Profesional de Lalín (Pontevedra)</i>	1729	<i>Otra de 7 de marzo de 1956 por la que se dan normas sobre aprobación de planes de mejora de montes públicos derivados de la aplicación de la Ley de auxilios a la repoblación forestal</i>	1733
MINISTERIO DE TRABAJO			
<i>Orden de 25 de febrero de 1956 por la que se concede subvenciones para mitigar el paro forzoso por las cantidades a las provincias que en la misma se detallan por un importe total de 44.483.774 pesetas</i>	1729	<i>Otra de 9 de marzo de 1956 por la que se fija el precio del capullo de seda del presente año</i>	1733
		ADMINISTRACION CENTRAL	
		HACIENDA.—Dirección General de la Deuda y Clases Pasivas. —Anunciando el undécimo sorteo para la amortización de las Obligaciones de la Compañía Transatlántica emitidas con aval del Estado, al 5 por 100 de interés	1733
		Oficialía Mayor. —Anunciando la subasta de las obras de reforma total de la Delegación Central de Hacienda en el Ministerio de Hacienda de Madrid	1734
		GOBERNACION. — <i>Patronato Nacional Antituberculoso.</i> Anunciando concurso para ejecución de obras de reforma en el Pabellón Infantil del Hospital del Rey, Chamarín de la Rosa, Madrid	1734
		Anunciando subasta de las obras de instalación de cocinas lavaderos mecánicos desinfección y máquinas auxiliares para las mismas en el Sanatorio de Teruel	1734
		OBRAS PUBLICAS.—Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales. —Determinando los índices de revisión de precios de unidades de obra en las de conservación y reparación de carreteras y caminos vecinales aplicables al mes de febrero del corriente año solamente en aquellas obras a que se refiere la norma primera de las dictadas por Orden de 7 de febrero de 1956 (BOLETIN	

PAGINA

PAGINA

OFICIAL DEL ESTADO del 14), para el desarrollo del Decreto de 13 de enero de 1955 que suspende la aplicación de la Ley de Revisión de Precios de 17 de julio de 1945	1735	EDUCACION NACIONAL.— <i>Dirección General de Enseñanza Laboral.</i> —Transcribiendo relación de las solicitudes sobre prórroga de su nombramiento en un segundo quinquenio que elevan los Profesores de Centros de Enseñanza Media y Profesional que se cita	1735
<i>Dirección General de Obras Hidráulicas.</i> —Rectificación del anuncio del concurso de las obras del proyecto reformado del de terminación del pantano de González Lacasa (Logroño)	1735	Dictando normas referentes a los presupuestos de las Juntas Provinciales y Locales de Formación Profesional Industrial	1736
Anunciando concurso de las obras del proyecto de túnel de la Sierra de Alcubierre, en el canal de Monegros, Trozo IV (Huesca)	1735	ANEXO UNICO.— <i>Anuncios oficiales, particulares y Administración de Justicia.</i>	

JEFATURA DEL ESTADO

Instrumentos de Ratificación del Convenio referente al transporte de mercancías por ferrocarril (C. I. M.)

FRANCISCO FRANCO BAHAMONDE

JEFE DEL ESTADO ESPAÑOL.

GENERALÍSIMO DE LOS EJÉRCITOS NACIONALES

POR CUANTO el día 25 de octubre de 1952 los Plenipotenciarios españoles, nombrados en buena y debida forma al efecto, firmaron en Berna, juntamente con los Plenipotenciarios de los países que se mencionan a continuación, el Convenio referente al transporte de mercancías por ferrocarril (C. I. M.), cuyo texto certificado se inserta seguidamente:

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

Los Plenipotenciarios que suscriben, habiendo reconocido la necesidad de revisar el Convenio Internacional referente al transporte de mercancías por ferrocarril firmado en Roma el 23 de noviembre de 1933 de conformidad con el artículo 60 del mismo han resuelto celebrar un nuevo Convenio al efecto y han concertado los artículos siguientes:

TÍTULO PRIMERO

Objeto y alcance del Convenio

ARTÍCULO PRIMERO

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 58.

§ 2. Las remesas respecto de las cuales la estación (1) de procedencia y a 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 del 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 dos Estados limítrofes cuando las líneas por las que se efectúe el transporte sean explotadas, exclusivamente por Ferrocarriles de uno de dichos Estados, estarán sometidas al derecho de este Estado si el remitente, por la elección del modelo de carta de porte, elige el régimen nacional de aplicación en aquellos Ferrocarriles, siempre que las Leyes y Reglamentos de cualquiera de los Estados interesados no se opongan a ello.

ARTÍCULO 2.º

Disposiciones relativas a los transportes mixtos

§ 1. Podrán inscribirse en la lista prevista en el artículo primero, además de los Ferrocarriles, las líneas regulares de automóviles o de navegación, o completen recorridos por vía férrea y que efectúen los transportes internacionales bajo la responsabilidad de un Estado contratante o de un Ferrocarril inscrito en dicha lista.

§ 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 obliquen 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 las 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 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 o 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 estuviere prohibido, aunque sólo fuera en uno de los territorios del recorrido.

d) Las materias y objetos excluidos del transporte en virtud del 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 fúnebres 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 el transporte en Pequeña velocidad o la dispensa de acompañamiento esté admitido en todos los Ferrocarriles que intervengan en el transporte.

2.º Los gastos del transporte se pagarán obligatoriamente a la salida.

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

c) Los vehículos de ferrocarriles 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 atestigüe 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 remitente, y que sobre todo sea competente para garantizar el engrase.

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

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

2.º El remitente deberá atenerse a las prescripciones de policía veterinaria de los Estados de procedencia, de destino y de tránsito.

e) Los objetos cuyo transporte, a juicio del Ferrocarril, presente especiales dificultades por razón de las instalaciones o del material, aun cuando solo sea en uno de los Ferrocarriles interesados no se admitirán sino bajo condiciones especiales técnicas o de explotación determinadas en cada caso por el Ferrocarril. Dichos transportes podrán ser supeditados a plazos de entrega especiales que fijará el Ferrocarril al formalizar el contrato de transporte.

§ 2. Los demás Estados contratantes podrán convenir, mediante acuerdos que ciertos objetos excluidos del presente Convenio sean admitidos al transporte internacional entre dichos Estados en determinadas condiciones, o que las materias y objetos denominados en el Anejo I se acepten en condiciones menos rigurosas que las previstas en dicho Anejo I.

Cuando, por acuerdos de este género, se admitan al transporte materias y objetos que se rehusarían con arreglo a las disposiciones del Anejo I, deberán ponerse dichos acuerdos en conocimiento de la Oficina Central de transportes internacionales por ferrocarril la que deberá incluir en el Orden del día de la próxima sesión de la Comisión de peritos las disposiciones del acuerdo relativas a dicha admisión, salvo que tales disposiciones hubiesen sido ya examinadas y rechazadas por la Comisión.

Los Ferrocarriles, por medio de cláusulas insertadas en sus tarifas podrán asimismo admitir ciertos objetos excluidos del transporte por el presente Convenio, o adoptar condiciones menos rigurosas que las previstas en el Anejo I para las materias y objetos admitidos por éste condicionalmente.

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 remitente 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 salvo que las estaciones en que deban efectuarse dichas operaciones dispongan de tales medios.

§ 3. El Ferrocarril no estará obligado a aceptar más que las remesas cuyo transporte se pueda efectuar sin demora, determinando las prescripciones vigentes en la estación de salida los casos en que ésta tenga la obligación de hacerse cargo provisionalmente, en depósito, de las remesas que no llenen dicha condición.

§ 4. Las remesas deberán ser expedidas por el orden de su aceptación al transporte, salvo en el caso previsto en el § 5.

§ 5. Si el interés público o las necesidades de la explotación lo exigieran, la Autoridad competente podrá decidir:

- que el servicio sea suspendido total o parcialmente;
- que ciertas expediciones sean temporalmente excluidas o admitidas solamente bajo determinadas condiciones;
- que ciertas expediciones disfruten temporalmente de prioridad.

Estas medidas deberán comunicarse sin demora al público y a los Ferrocarriles, quedando a cargo de estos informar a los Ferrocarriles de los demás Estados para su aplicación.

Si pareciere que la aplicación de tales medidas haya de exceder de un mes, se dará cuenta de ello a la Oficina Central de transportes internacionales por ferrocarril, que lo notificará así a los demás Estados.

§ 6. Cualquiera 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 PRIMERO

Forma y condiciones del contrato de transportes

ARTÍCULO 6.º

Tenor y forma de la carta de porte

§ 1. Para toda expedición internacional sometida al presente Convenio deberá presentar el remitente una carta de porte conforme al modelo previsto en el Anejo II de dicho Convenio.

El formato del formulario de la carta de porte podrá, no obstante, reducirse, obedeciendo a disposiciones tarifarias, para determinados trámites entre países limítrofes.

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. Para el duplicado de la carta de porte podrá emplearse papel azul claro.

§ 2. Las tarifas internacionales o los acuerdos entre Ferrocarriles, determinarán el idioma en que deban imprimirse los formularios de las cartas de porte. En defecto de disposiciones en las tarifas o de acuerdos, deberán imprimirse los formularios en uno de los idiomas oficiales del Estado de procedencia; además deberán contener un texto en francés, alemán o italiano, y podrán comprender traducciones en aquellos idiomas que se consideren de utilidad.

La parte a llenar por el remitente deberá redactarse en uno de los idiomas oficiales del país de salida; las tarifas internacionales o los acuerdos entre Ferrocarriles podrán prever si deben acompañarse traducciones y cuáles deban ser éstas. En su defecto, el remitente deberá unir una traducción en francés, alemán o italiano, a menos que las inscripciones estén ya redactadas en uno de estos tres idiomas.

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 en Gran velocidad. No se admitirá la petición de Gran velocidad para una parte de recorrido y de Pequeña para la otra, salvo que medie acuerdo entre los Ferrocarriles interesados.

§ 5. Las anotaciones consignadas en la carta de porte deberán escribirse o imprimirse en caracteres indelebles. No se admitirán las cartas de porte con enmiendas o raspaduras, o en las que se hayan pegado trozos de papel. Se tolerarán las tachaduras, a condición de que el remitente las salve con su firma, escribiendo 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 los datos siguientes:

- el lugar y la fecha de expedición de la carta de porte;
- la designación del Ferrocarril de procedencia;
- la designación del Ferrocarril destinatario y de la estación de destino, con las indicaciones precisas para evitar cualquier confusión entre distintas estaciones de la misma localidad, o entre localidades que posean el mismo nombre o 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».

e) 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 anotaré 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 solicitara 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.

Si el espacio reservado en la carta de porte para la especificación de la mercancía fuera insuficiente, la denominación de los artículos deberá hacerse en hojas de las mismas dimensiones que dicho documento, las cuales se unirán cuidadosamente a éste y se firmarán por el remitente. La carta de porte deberá hacer mención de la existencia de estas hojas. Si se indicara el peso total de la remesa deberá consignarse en la propia carta de porte:

f) para las remesas de detalle: el número de bultos, sus marcas y números o en su defecto, la indicación de que dichos bultos llevan la dirección del destinatario y la descripción del embalaje. Estos mismos datos deberán figurar en la carta de porte relativa a los vagones completos que comprendan una o varias piezas, facturados en tráfico combinado por ferrocarril y por mar y que deban ser transbordados.

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

g) la enumeración detallada de los documentos exigidos por las Aduanas y otras 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;

h) la firma del remitente, así como la indicación de su nombre y de su dirección, completada si lo estimara conveniente, con su dirección telegráfica o telefónica. Si las Leyes y Reglamentos vigentes e 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:

a) la indicación «En estación (oficinas)» o bien la de «Para entregar a domicilio», a condición de que tales formas de entrega estén admitidas en la estación destinataria;

b) las tarifas a aplicar, singularmente las tarifas especiales o excepcionales previstas en el artículo 11, § 4 letra c), y en el artículo 35;

c) la cantidad, en cifras y letra, que represente el interés en la entrega, declarado conforme al artículo 20;

d) los gastos que el remitente tome a su cargo, conforme a las disposiciones del artículo 17;

e) el importe, en cifras y letra, del reembolso y de los desembolsos, conforme al artículo 19;

f) el itinerario, prescrito con arreglo a las disposiciones del artículo 10, § 1, y la indicación de las estaciones en las que deban realizarse las operaciones de Aduanas y de otras Autoridades administrativas;

g) las indicaciones relativas a las formalidades exigidas por Aduanas y otras Autoridades administrativas, conforme al artículo 15;

h) la indicación de que el destinatario tiene derecho a modificar el contrato de transporte. Esta indicación que deberá anotarse en la casilla de «Declaración para el cumplimiento...» tendrá la siguiente redacción: «Destinatario autorizado para dar órdenes ulteriores.»

§ 8. 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. Sin embargo cuando las Leyes y Reglamentos vigentes en la estación de salida lo prescriban, deberá establecer el remitente además de la carta de porte, un documento destinado a ser conservado por el Ferrocarril para servirle como prueba del contrato de transporte.

§ 9 Deberá establecerse 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 puedan ser cargadas en común sin ofrecer inconvenientes;

b) las mercancías cuya carga incumba en parte al Ferrocarril y en parte al remitente;

c) las mercancías cuya carga en común infrinja las disposiciones de Aduanas o 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.

§ 10 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.

§ 11. El remitente está autorizado para insertar en la parte inferior del reverso de la carta de porte, pero sólo a título de mera información para el destinatario, y sin que de ello resulte obligación ni responsabilidad para el Ferrocarril, indicaciones que se refieran a la remesa, como por ejemplo:

«Envío de N...»;

«Por orden de N...»;

«A la disposición de N...»;

«Para ser reexpedido a N...»;

«Asegurado en N...»;

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

«Procedente de la línea de navegación N...» o «del vagon 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 7º

Responsabilidad por los enunciados de la carta de porte. Sobretaras. Medidas que se adoptarán en caso de sobrecarga

§ 1. El remitente será responsable e 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 o 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 ausencia 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.

Si el resultado de la comprobación difiere de las indicaciones de la carta de porte, deberá hacerse 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 las condiciones en que el Ferrocarril tiene derecho u obligación de averiguar o de comprobar el peso de la mercancía o el número de bultos, así como la tara real de los vagones.

El Ferrocarril deberá indicar en la carta de porte el resultado de las comprobaciones realizadas por lo que se refiere al peso y al número de bultos, así como a la tara real de los vagones.

§ 4 En el caso de hacerse el peso en báscula puente, se determinará aquél deduciendo del peso total del vagón cargado la tara que figure en el mismo, a menos que resulte una tara diferente al verificarse un peso especial del vagón vacío.

§ 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. Sin perjuicio del pago de la diferencia de los portes

tes 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 Anejo I, la sobretasa será 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 Anejo I, de inobservancia de las medidas de seguridad prescritas en dicho Anejo, la sobretasa será de dos francos por kilogramo de peso bruto del bulto entero.

c) en el caso de que la denominación 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 que la denominación tenga por efecto la aplicación de una tarifa más reducida que aquella que en realidad corresponde, la sobretasa será igual al doble de la diferencia entre el precio de transporte desde el punto de partida hasta e de destino regularmente aplicable con la denominación irregular, inexacta o incompleta y el que se hubiera percibido de haberse hecho una denominación regular, exacta y completa.

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; de esta forma de cálculo resultará una sobretasa más reducida.

d) en el caso de declararse un peso inferior al verdadero, 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 destinataria;

e) en el caso de sobrecarga de un vagón cargado por el remitente la sobretasa será igual a seis veces el precio aplicable al transporte entre la estación de salida y la de destino de peso que exceda del límite de carga. Existe sobrecarga cuando la carga de un vagón exceda del límite definido como sigue:

Cuando un vagón no lleve más que una sola inscripción relativa al peso de carga que puede recibir se considerará que dicha inscripción indica la carga normal; el límite de carga será entonces igual a dicha carga normal aumentada en un 5 por 100;

cuando un vagón tenga dos inscripciones, la que indique el tonelaje más reducido determinará la carga normal, y la que dé el tonelaje más elevado determinará el 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.

§ 7. La sobretasa que deba percibirse de conformidad con el § 6 gravará la mercancía transportada, cualquiera que sea el lugar donde se comprobaran los hechos que la justifiquen.

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

§ 9. No se percibirá sobretasa:

a) en el caso de declaración inexacta del peso cuando éste deba realizarse obligatoriamente el Ferrocarril, según las normas vigentes en la estación de procedencia;

b) en el caso de declaración inexacta del peso o en el caso de sobrecarga, si el remitente ha solicitado en la carta de porte que el peso lo efectúe el Ferrocarril;

c) en el caso de sobrecarga producida en el transcurso del transporte a causa de influencias atmosféricas, si se demostrara que la carga del vagón se efectuó de acuerdo con las prescripciones vigentes en la estación de procedencia;

d) en el caso de aumento de peso producido durante el transporte, sin que llegue a existir sobrecarga, si se demostrara 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 exceda del 2 por 100 del peso declarado.

§ 10. 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 una sobretasa. Se invitará inmediatamente al remitente si ha lugar, para que indique la forma en que desea 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 § 6 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 del 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 solicitara se verificará la estampación en su presencia.

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

§ 4. Sin embargo, por lo que se refiere a las mercancías cuya carga incumba al remitente en virtud de las prescripciones de las tarifas o de los convenios con él celebrados cuando se autoricen tales convenios en a estación de procedencia no constituirán prueba en contra del Ferrocarril las indicaciones hechas en la carta de porte respecto del peso o del número de bultos sino en el caso de que la comprobación de dicho peso y número de bultos se lleve a cabo por el Ferrocarril y conste ello en la carta de porte.

§ 5. El remitente deberá presentar al Ferrocarril, al mismo tiempo que la carta de porte, su duplicado, conforme al modelo del Anejo II del presente Convenio.

El Ferrocarril deberá certificar, mediante estampación del sello fechor en el duplicado, la recepción de la mercancía y la fecha de la aceptación al transporte.

Dicho duplicado no tendrá el valor de la carta de porte que acompaña a la remesa, como tampoco el de un conocimiento de embarque.

ARTÍCULO 9.º

Tarifas. Prohibición de 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 del recorrido.

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

a) si una tarifa internacional previera la extensión de una tarifa local al recorrido total serían aplicables los plazos de publicación de dicha tarifa local;

b) los aumentos de los precios de una tarifa internacional como consecuencia de un aumento general en los de las tarifas locales de un Ferrocarril participante, entrarían en vigor al día siguiente de su publicación, siempre que la adaptación de los precios de la tarifa internacional afectada por dicho aumento haya sido anunciada, por lo menos, con quince días de anticipación. No obstante, este anuncio no podrá ser anterior a la fecha de publicación del aumento de precios en las tarifas locales en cuestión.

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, posee el Ferrocarril una tarificación que no afecte sino a una 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, en las condiciones de plazos de entrega que resulten, para cada una de estas cartas de porte, de las disposiciones del artículo 6.º, § 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.

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

§ 3. Las tarifas deberán aplicarse por igual a todos los interesados.

Cualquier acuerdo particular que tuviera por objeto conceder una reducción en los precios de las tarifas queda formalmente prohibido y es nulo de pleno derecho.

Sin embargo, se autorizarán las reducciones de precios debidamente publicadas e igualmente accesibles a todos sin distinción, así como aquellas que se concedan ya para el servicio del Ferrocarril ya para el servicio de la Administración pública, o bien en favor de las obras de beneficencia.

§ 4. No se percibirá en provecho 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.

ARTÍCULO 10

Itinerarios y tarifas aplicables

§ 1 El remitente podrá disponer en la carta de porte el itinerario que deba seguirse. Sólo podrá en caminarlo por puntos fronterizos y, en su caso, por estaciones de tránsito entre Ferrocarriles.

§ 2. Son asimilables a una elección de itinerario:

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

b) la designación de las tarifas que deban 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 el punto en que tenga lugar la soldadura de las tarifas de los países limítrofes)

§ 3 El Ferrocarril, aparte de los casos considerados en el artículo 5.º, § 5, y en el artículo 24, § 1, no podrá efectuar el transporte por un itinerario distinto del indicado 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 deban 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 la remesa no tenga que soportar gastos y plazos de entrega superiores a los gastos y plazos calculados por el itinerario indicado por el remitente.

§ 4. Sin perjuicio de las disposiciones del § 3, los gastos y plazos de entrega serán calculados por el itinerario prescrito por el remitente o en su defecto por el que el Ferrocarril elija.

§ 5. El remitente podrá disponer en la carta de porte las tarifas que deban aplicarse.

§ 6. Si las indicaciones hechas por el remitente no bastasen para determinar el itinerario o las tarifas que deban 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 sino en el caso de dolo o de falta grave.

§ 7. Si existiera una tarifa interanacional 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 el derechohabiente a petición suya, la diferencia eventual entre el precio de transporte aplicado y el que hubiese resultado, por el mismo recorrido de la soldadura de otras tarifas, siempre que esta diferencia exceda de diez francos por carta de porte.

ARTÍCULO 11

Plazos de entrega

§ 1. Los plazos de entrega se determinarán por las 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 se entreguen fuera de ellas;

b) para los transportes que se efectúen: por mar o por vías navegables interiores, en barcasas 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 locales especiales y excepcionales a precios reducidos;

d) con motivo de circunstancias extraordinarias, cuya naturaleza habrá de determinarse ya se trate de un desarrollo anormal del tráfico, o ya de 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 aceptación 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 aceptación de la mercancía al transporte es domingo o día de fiesta legal, y cuando la estación de procedencia no esté abierta, para las remesas en Gran velocidad, en domingo o día de fiesta.

§ 7. El plazo de entrega se interrumpirá:

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

1.º la comprobación, conforme al artículo 7.º, párrafos 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 dispuesta 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 fiesta 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.

§ 8. Cuando el plazo de entrega deba finalizar después de la hora de cierre de la estación de destino, la expiración de dicho plazo se retrasará hasta dos horas después de la apertura siguiente a la de expiración del plazo de entrega.

Además, para las remesas en Gran velocidad, cuando el último día del plazo de entrega sea domingo o día de fiesta legal y cuando la estación de destino no esté abierta para las remesas en Gran velocidad en tales días, la expiración del plazo de entrega se prorrogará hasta el día siguiente a dicho domingo o día de fiesta.

§ 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 al transporte una mercancía que presente señales manifiestas de avería, podrá exigir que el estado de dicha mercancía sea objeto de una anotación especial en la carta de porte.

§ 2. Cuando la naturaleza de la mercancía exija un embalaje, el remitente deberá embalarla de suerte que se le preserve de pérdida total o parcial y de avería durante el transporte, y no ofrezca peligro de perjudicar a personas, al material o a otras mercancías.

Por lo demás, el embalaje deberá ajustarse a las prescripciones de 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 remitente será responsable de todas las consecuencias de la falta de embalaje o de su estado defectuoso. Especialmente, deberá indemnizar al Ferrocarril por el perjuicio que se le irrogue con tal motivo. Si la carta de porte no mencionara la falta de embalaje o su estado defectuoso, incumbirá al Ferrocarril la prueba de estas faltas.

§ 5 Cuando un remitente tenga por costumbre facturar en una misma estación mercancías de igual naturaleza que precisando embalaje las entregue sin éste o con el mismo embalaje defectuoso, podrá prescindirse, para cada expedición, de las prescripciones del § 3, siempre que aquel deposite en dicha estación una declaración general conforme al modelo previsto en el Anejo III del presente Convenio. En este caso, la carta de porte deberá contener una referencia a la declaración general depositada en la estación de salida.

§ 6. Salvo excepciones previstas en las tarifas, el remitente estará obligado a indicar en cada bulto de las expediciones de detalle, de manera clara e indeleble que no dé lugar a confusión alguna y 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 olegada que sólo se abrirá en caso de faltar la carta de porte.

Las indicaciones contenidas en las letras a) y b) deberán figurar asimismo en cada uno de los vagones completos que, expedidos en tráfico ferrocarril-mar, hayan de ser transbordados.

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

ARTÍCULO 13

Documentos que deben presentarse para llenar las formalidades exigidas por las Aduanas y demás Autoridades administrativas. Precinto de Aduanas

§ 1. El remitente deberá unir a la carta de porte los documentos necesarios para el cumplimiento de las formalidades a realizar antes de la entrega de la mercancía al destinatario, por las Aduanas y demás Autoridades administrativas. Estos documentos sólo concernen a las mercancías que son objeto de una sola carta de porte, a menos que las prescripciones administrativas o las tarifas dispongan otra cosa.

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 estén 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.

El Ferrocarril será responsable, a título de comisionista, de las consecuencias de la pérdida de la no utilización o de la utilización irregular de los documentos mencionados en la carta de porte y que acompañen a ésta o estén depositados en su poder, sin embargo la indemnización que tuviera que pagar no sería 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 a 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.

CAPÍTULO 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 incumbirá 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.

§ 3. Las mercancías deberán transportarse en vagones cubiertos, en vagones descubiertos, en vagones dotados de dispositivos especiales 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 contuvieran 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 otras Autoridades administrativas

§ 1. En ruta, se cumplirán por el Ferrocarril las formalidades exigidas por las Aduanas y otras Autoridades administrativas. Quedará aquel, bajo su responsabilidad, en libertad 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, podrá el remitente, mediante anotación en la carta de porte, o bien el destinatario que dé una orden en virtud del artículo 22, § 1, letra d), solicitar se le autorice asistir personalmente, o representado, por un mandatario designado, a las operaciones previstas en el párrafo precedente a fin de suministrar todos los datos y formular todas las observaciones que pudieran ser útiles, así como satisfacer hasta donde lo permitan las Leyes y Reglamentos, los derechos de Aduanas y otros gastos. Ni el remitente ni el destinatario, como tampoco el mandatario tendrán derecho a tomar posesión de la mercancía o a efectuar las operaciones.

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 remitente consignara en la carta de porte la indicación de «Franco de Aduanas», tendrá el Ferrocarril derecho a cumplir las formalidades aduaneras, a su elección, en ruta o en la estación de destino.

§ 2 Sin perjuicio de la excepción prevista en el § 1, apartado último, tendrá el destinatario derecho a cumplir en la estación de destino las formalidades aduaneras, si en ella existiera oficina de Aduanas, siempre que la carta de porte prescriba el despacho por Aduanas a la llegada o que, a falta de tal prescripción, la mercancía llegue a su destino sin haber sido despachada por Aduanas. Si usara de este derecho, deberá abonar previamente los gastos que graven la remesa.

El Ferrocarril podrá proceder como queda dicho en el § 1, si, en un plazo previsto por los Reglamentos vigentes en la estación de destino, el consignatario no ha retirado a carta de porte.

ARTÍCULO 16

Entrega

§ 1. El Ferrocarril estará obligado a entregar al destinatario, en la estación de destino y contra resguardo, 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 Las Leyes y Reglamentos vigentes en la estación de destino determinarán si el Ferrocarril tiene derecho u obligación de entregar la mercancía en el domicilio del destinatario. Las operaciones de entrega se regirán por las mismas Leyes y Reglamentos. Si el Ferrocarril entregara o hiciera entregar la mercancía a domicilio, la entrega no se reputará efectuada sino en este momento.

§ 3 Después 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 comprobare la pérdida de la mercancía o si ésta no hubiera llegado al aceptar el plazo previsto en el artículo 10 § 1 quedará autorizado el destinatario para hacer valer en su propio

nombre, ante el Ferrocarril, los derechos que en su favor resulten del contrato de transporte, a condición de que cumpla previamente las obligaciones que le impone dicho contrato.

§ 4 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.

Las reservas eventuales formuladas en el momento de la entrega de la mercancía no tendrán efecto alguno si no son aceptadas por el Ferrocarril.

ARTÍCULO 17

Pago de los gastos

§ 1. Los gastos (precio del transporte, gastos accesorios, derechos de Aduanas y otros 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 del precio de transporte los derechos que, según la tarifa aplicable, deban sumarse a los precios que resulten 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 otros gastos);

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

c) «franco, comprendido...», si toma a su cargo otros gastos además de los mencionados en b), debiendo designar exactamente estos gastos;

d) «franco de porte», si toma a su cargo únicamente el precio del transporte;

e) «franco de Aduanas», si toma a su cargo todas las cantidades que las Aduanas perciban del Ferrocarril, así como los gastos accesorios y otros cualesquiera que deba percibir el Ferrocarril por el despacho de Aduanas;

f) algunas de las menciones previstas anteriormente, que podrá completarse con las palabras «... hasta X» (representando X, nominalmente, el punto en que tenga lugar la solidadura 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;

g) «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.

§ 3. No se admitirá la anotación de otras menciones que las indicadas en el § 2.

§ 4. Las tarifas internacionales podrán contener condiciones especiales por lo que se refiere al pago de gastos.

§ 5. Los gastos que el remitente no haya tomado a su cargo se considerarán de cuenta del destinatario.

§ 6. Los gastos accesorios tales como derechos de estacionamiento de almacenaite, de peso, cuya percepción resulte de un hecho imputable al destinatario o de una petición formulada por éste serán siempre pagados por él.

§ 7. El Ferrocarril de procedencia podrá, sin embargo, exigir al remitente que le anticipe el pago de los gastos cuando se trate de mercancías que, según su apreciación, sean susceptibles de deterioro rápido o que, a causa de su exiguo valor o de su naturaleza no le garanticen suficientemente los gastos.

§ 8. Si el importe de los gastos que el remitente tome a su cargo no pudieran 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 treinta días cuando más, después de expirar el plazo de entrega. Se entregará al remitente a cambio del recibo, una cuenta de gastos establecida conforme a las indicaciones del boletín del franqueo.

§ 9. Salvo en el caso previsto en el § 8, la estación de salida deberá especificar, tanto en el duplicado como en la carta de porte, los gastos percibidos en porte pagado.

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 aborarán 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 remitente si la carta de porte no hubiera sido retirada. Cuando la carta de porte ha sido aceptada por el destinatario, o cuando se modifique el contrato de transporte en virtud del artículo 22 estará el remitente solamente obligado al pago de la insuficiencia en proporción a los gastos que haya tomado a su cargo de acuerdo con la indicación de franqueo consignada por él en la carta de porte; el complemento de la insuficiencia correrá a cargo del destinatario.

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

Dichos intereses empezarán a contarse desde el día del requerimiento del pago o del de la reclamación administrativa prevista en el artículo 41, o bien, si no hubo requerimiento ni reclamación, desde el día de la demanda en justicia.

ARTÍCULO 19

Reembolsos y desembolsos

§ 1. El remitente podrá gravar su remesa con reembolso, el cual no podrá exceder del valor de la mercancía. El importe de 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 seis semanas, 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 entregara 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 recurrir 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 de 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 6º, § 7, letra c).

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

§ 2. Se percibirá una tasa de una decima por mil de la suma declarada por fracción indivisible de 10 kilogramos. El mínimo de percepción por remesa será de un franco por cada 100 kilogramos y de 10 francos si el peso de aquella excediera de 1 000 kilogramos.

Las tarifas podrán reducir dicha tasa y dicho mínimo de percepción.

CAPÍTULO 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:

- a) que la mercancía sea retirada en la estación de salida;
- b) que la mercancía sea detenida en ruta;
- c) que sea aplazada la entrega de la mercancía;
- d) que la mercancía sea entregada a persona distinta del destinatario consignado en la carta de porte;
- e) 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:

- f) el establecimiento de un reembolso;
- g) el aumento, disminución, anulación del reembolso;
- h) el franqueo del precio de transporte y de otros gastos;

según las modalidades previstas en el artículo 17, § 2, letra a) hasta la e), inclusive, y g).

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 Anejo 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 ulterior estampando su sello, fechador en el duplicado, debajo de la declaración del remitente, al cual se le devolverá entonces el duplicado del 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 dará curso a 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 a la de detención de la mercancía por telegrama o por aviso telefónico procedente 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 procede de la estación de salida, lo que en caso de duda deberá confirmarse.

§ 4. El derecho a modificar el contrato de transporte se extinguirá, incluso si el remitente estuviera en posesión del duplicado de la carta de porte:

a) cuando la carta de porte hubiera sido entregada al destinatario.

b) cuando éste hubiera hecho uso del derecho resultante del contrato de transporte, conforme al artículo 16, § 3, o

c) cuando el destinatario estuviera autorizado conforme al artículo 22, para dar órdenes ulteriores una vez que la remesa hubiera entrado en el territorio aduanero del país destinatario.

A partir de este momento deberá atenerse el Ferrocarril a las órdenes del destinatario, bajo pena de ser responsable ante éste de las consecuencias de no ejecutarse en las condiciones determinadas en el Título III.

ARTÍCULO 23

Derecho del destinatario a modificar el contrato de transporte

§ 1. El destinatario tendrá derecho a modificar el contrato de transporte cuando el remitente no haya tomado a su cargo los gastos inherentes al transporte en el país de destino, pero sí haya consignado en la carta de porte la mención prevista en el artículo 6.º, § 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:

a) que la mercancía sea detenida en ruta;

b) que sea aplazada la entrega de la mercancía;

c) 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 otras Autoridades administrativas se ejecuten con su participación o la de su mandatario, en las condiciones fijadas en el artículo 15 § 1.

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 Anejo 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 ulterior 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 hubiera ordenado la entrega de la mercancía a distinta persona no estará autorizada ésta para modificar el contrato de transporte.

ARTÍCULO 23

Ejecución de ordenes ulteriores

§ 1. El Ferrocarril no podrá negarse a ejecutar las órdenes que le sean dadas en virtud de los artículos 21 y 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 Estados del recorrido, especialmente por lo que respecta a las prescripciones de Aduanas y otras 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 transporte 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 pudiera prever dichos impedimentos, quien hubiera dado las órdenes ulteriores sufrirá todas las consecuencias que surgieran una vez comenzada la 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 hubiera salido ya de la estación intermedia, el precio de transporte se calculará desde la estación de salida hasta la de 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 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.

§ 3. El remitente o el destinatario que hubiera dado la orden ulterior estará obligado a pagar al Ferrocarril todos los gastos resultantes de la ejecución de esa orden, a excepción de aquéllos que se deriven de una falta del Ferrocarril.

ARTÍCULO 24

Impedimentos para el transporte

§ 1. En caso de impedimento para el transporte correspondiente al Ferrocarril, decidirá 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 el itinerario seguido, y dispondrá 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 5.º, § 5.

§ 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 que hubiera recibido aviso de impedimento para el transporte podrá rescindir el contrato, quedando obligado a pagar al Ferrocarril, según el caso, el precio del transporte por el recorrido ya efectuado o los gastos preparatorios para el transporte, así como todos los previstos en las tarifas, a menos que la falta fuera imputable al Ferrocarril.

§ 5. El remitente podrá comunicar sus instrucciones ya a

la estación de procedencia, ya a la estación en que se encuentre la mercancía. Si modifica la designación del consignatario o de la estación de destino, o si comunica instrucciones a otra estación distinta de la de procedencia, deberá inscribir sus instrucciones en el duplicado de la carta de porte que ha de presentar.

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.

§ 6 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 se hubiera 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.

§ 7. 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 con la antelación posible.

§ 8. 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 párrafos 1, 2, 4, 6 y 7 son aplicables, por analogía, a dicho destinatario. Este no tendrá que presentar el duplicado de la carta de porte.

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

ARTÍCULO 25

Impedimentos para la entrega

§ 1. Cuando se presenten impedimentos para la entrega de la mercancía, la estación de destino deberá avisar sin demora al remitente por conducto de la estación de salida, pidiéndole instrucciones. Si así se solicitara en la carta de porte, se dará el aviso por telégrafo. Además, deberá avisarse al remitente, sin intervención de la estación de salida, por escrito o por telégrafo, cuando lo solicite en la carta de porte. Los gastos de este aviso gravarán la mercancía.

Si el destinatario rehusara la mercancía tendrá derecho el remitente a disponer de ella, incluso si no pudiera presentar el duplicado de la carta de porte.

Si después de rehusar la mercancía se presentara el destinatario para recogerla, se le entregará, a menos que la estación de destino hubiera recibido entre tanto instrucciones en contrario del remitente. Se avisará inmediatamente a éste de tal entrega por carta certificada, cuyos gastos gravarán la mercancía.

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 esté previsto en el § 1, y sin perjuicio de las disposiciones del artículo 44, 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 hubiera vendido, el producto de su venta, deducidos los gastos que la gravan, 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 2.º del § 2.

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

TÍTULO III

Responsabilidad. Acciones nacidas del contrato de transporte

CAPÍTULO PRIMERO

Responsabilidad

ARTÍCULO 26

Responsabilidad colectiva de los Ferrocarriles

§ 1. El Ferrocarril que haya aceptado al transporte 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 destinatario.

ARTÍCULO 27

Extensión de la responsabilidad

§ 1. El Ferrocarril será responsable de que se rebase el plazo de 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, ha sido motivado 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, etc.) o por circunstancias que el Ferrocarril no haya podido evitar y cuyas consecuencias no podía obviar.

§ 3. Teniendo en cuenta el artículo 28 § 2, el Ferrocarril estará exento de dicha responsabilidad cuando la pérdida o la avería resulte de riesgos particulares inherentes a uno o varios de los hechos siguientes:

a) transporte efectuado en vagón descubierto en virtud de disposiciones aplicables o de acuerdos concertados con el remitente que se mencionen en la carta de porte;

b) ausencia o defecto de embalaje de las mercancías que, por su naturaleza, están expuestas a mermas o averías si no van embaladas o lo están defectuosamente;

c) operaciones de carga por el remitente o de descarga por el destinatario en virtud de disposiciones aplicables o de acuerdos concertados con el remitente que se mencionen en la carta de porte, o bien de acuerdos celebrados con el destinatario;

— carga defectuosa, cuando esta carga ha sido efectuada por el remitente en virtud de disposiciones aplicables o de acuerdos concertados con el remitente que se mencionen en la carta de porte.

d) 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, derrame.

e) facturación bajo una denominación irregular, inexacta o incompleta de objetos excluidos del transporte; facturación bajo una denominación irregular, inexacta o incompleta o inobservancia por el remitente de las medidas de precaución prescritas para los objetos admitidos condicionalmente;

f) transporte de animales vivos;

g) transporte de remesas que, en virtud del presente Convenio de disposiciones aplicables o de acuerdos estipulados con el remitente y mencionados en la carta 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 el exceso del plazo de entrega, la pérdida o la avería tuvo por causa uno de los hechos previstos en el artículo 27, § 2, incumbe al Ferrocarril.

§ 2. Cuando el Ferrocarril teniendo en cuenta las circunstancias de hecho, demuestre que la pérdida o avería ha podido resultar de uno o de varios de los riesgos particulares previstos en el artículo 27 § 3, se presume que resulta de dichas causas. El derechohabiente conservará, sin embargo, el derecho de probar que el perjuicio no ha sido motivado, total o parcialmente, por 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 se reexpida en las condiciones del presente Convenio una remesa que se hubiese facturado en las condiciones del mismo Convenio y se compruebe después de la reexpedición una pérdida parcial o una avería hay que presumir que se ha producido durante el último contrato de transporte si han sido cumplidas las condiciones siguientes:

a) que la remesa ha estado siempre bajo la salvaguardia del Ferrocarril;

b) que la remesa ha sido reexpedida tal como llegara a la estación reexpedidora.

§ 2. La misma presunción es aplicable cuando el contrato de transporte anterior a la reexpedición no hubiera estado sometido al presente Convenio a condición de que este Convenio hubiera tenido aplicación para una facturación directa entre la primera estación de salida y la última de destino.

ARTÍCULO 30

Presunción de pérdida de la mercancía. Casos en que fueren encontrados

§ 1. El derechohabiente podrá considerar perdida la mercancía, sin que se precisen otras pruebas cuando no haya sido entregada al destinatario o no haya 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 del plazo de treinta días que siga a la recepción de este aviso podrá exigir el derechohabiente que se le entregue la mercancía en una de las estaciones del recorrido mediante pago de los gastos correspondientes al transporte desde la estación de procedencia hasta aquella en que tenga lugar la entrega, a cambio de restituir la indemnización que hubiera percibido, deduciendo, si procediera, los gastos que se comprendieran en aquella, y sin perjuicio de sus derechos a indemnización por haberse rebasado el plazo de entrega previsto en el artículo 34, y si ha lugar, en el artículo 36.

§ 4. En defecto de la petición prevista en el § 2 o de instrucciones dadas en el plazo de treinta días a que se alude en el § 3, así como en el caso de no encontrarse la mercancía hasta transcurrido un año del pago de la indemnización, dispondrá de ella el Ferrocarril de acuerdo con las Leyes y Reglamentos del Estado de que el mismo dependa.

ARTÍCULO 31

Importe de la indemnización en caso de pérdida de la mercancía

§ 1. Cuando en virtud de las disposiciones del presente Convenio tenga que pagar el Ferrocarril una indemnización por pérdida total o parcial, se calculará aquella:

según el valor en Bolsa;
en su defecto, según el precio corriente en el mercado, y a falta de ambos, según el valor usual de las mercancías de igual especie y calidad en el lugar y en la época en que la mercancía fuera aceptada al transporte.

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

Además del precio del transporte se restituirán los derechos de Aduanas y otras cantidades desembolsadas con motivo 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 estén expresados en la moneda del Estado en que se reclame el pago, se hará la conversión al cambio del día y del lugar en que se pague 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 exceda 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 cok,	Hojas de tabaco	Mastic fresco,
Cerdas,	frescas,	Palo de regalaz,
Cortezas,	Huesos enteros o	Peletería
Crines,	molidos,	Pescados secos,
Cuernos y pezuñas,	Jabones y aceites	Pieles,
Cuerros,	concretos,	Raíces,
Desperdicios de pie-	Lana,	Sal,
les,	Legumbres frescas,	Setas frescas,
Frutas frescas, se-	Lúpulo,	Tabaco picado,
cas o cocidas,	Maderas tintóreas,	Tendones de ani-
Grasas,	ralladas o molli-	males,
	das,	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 de hecho 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 total de la mercancía no se hará ninguna deducción resultante de la merma en ruta al calcularse la indemnización.

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

ARTÍCULO 33

Importe de la indemnización en caso de avería de la mercancía

En caso de avería deberá pagar el Ferrocarril el importe de la depreciación sufrida por la mercancía sin otros daños ni perjuicios. Dicho importe se calculará tomando por base la indemnización que habría que pagar en caso de pérdida, por aplicación del artículo 31, sin tener en cuenta la limitación de 100 francos por kilogramo de peso bruto que falte, y aplicando a dicha indemnización un coeficiente de reducción. Este coeficiente será igual a la relación que exista entre el valor de la mercancía averiada en el lugar de destino y el que hubiese tenido en el mismo sitio de haberse averiado durante la ejecución del contrato de transporte.

Sin embargo, la indemnización no podrá exceder:

a) de la cifra a que hubiera ascendido en caso de pérdida total, si la totalidad de la expedición estuviera depreciada por la avería.

b) de la cifra a que hubiera ascendido en caso de pérdida de la parte depreciada si solamente resultara depreciada por la avería una parte de la expedición.

ARTÍCULO 34

Importe de la indemnización al rebasar el plazo de 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 del 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 mitad del precio del transporte constituirá la indemnización máxima.

§ 2. Si se presentaran pruebas de que ha resultado perjuicio al rebasarse el plazo de entrega, se pagará por este daño una indemnización que no podrá ser superior al precio del transporte.

§ 3. Las indemnizaciones previstas en los párrafos 1 y 2 no podrán acumularse a las que correspondan por pérdida total de la mercancía.

En caso de pérdida parcial se pagarán, si procede, por la parte de la expedición que no se hubiera perdido.

En caso de avería se acumularán, si ha lugar, a la indemnización prevista en el artículo 33.

En todos los casos la acumulación de las indemnizaciones previstas en los párrafos 1 y 2 a las referidas en los artículos 31 y 33 no podrá 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 en virtud de ciertas tarifas

Cuando el Ferrocarril ofrezca al público condiciones particulares de transporte (tarifas especiales o excepcionales) que impliquen una reducción en el precio de transporte calculado según las condiciones ordinarias (tarifas generales) podrá limitar la indemnización que deba pagarse al derechohabiente en caso de exceso del plazo de entrega de pérdida o de avería.

Cuando el límite así fijado resulte de una tarifa aplicada únicamente a una fracción del 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 falta grave imputable al Ferrocarril

En todos los casos en que el exceso en el plazo de entrega la pérdida total o parcial o la avería sufrida por la mercancía tengan por causa el dolo o una falta grave imputable al Ferrocarril, deberá indemnizarse completamente al derechohabiente por el perjuicio probado, hasta el doble de las cantidades máximas previstas en los artículos 31, 33, 34, 35 y 36, según los casos.

ARTÍCULO 38

Intereses de la indemnización

El derechohabiente podrá exigir intereses de la indemnización, los cuales, calculados a razón del 5 por 100 anual solo se adeudaran si la indemnización excediera de 10 francos por cada carta de porte. Dichos intereses se devengarán a partir del día de la reclamación administrativa prevista en el artículo 41, o de no existir reclamación, desde el día de la demanda en justicia.

ARTÍCULO 39

Restitución de las indemnizaciones

Deberá restituirse toda indemnización indebidamente percibida.

En caso de fraude tendrá derecho el Ferrocarril, además, a que se le pague una suma igual a la que abonó indebidamente.

ARTÍCULO 40

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 usuario extendieran los agentes del Ferrocarril cartas de porte, hicieran traducciones o prestaran otros servicios que no incumbieran al Ferrocarril, se considerará que obran por cuenta de la persona a la que prestan tales servicios.

CAPÍTULO II

Reclamaciones administrativas. Acciones judiciales. Procedimiento y prescripción en caso de litigio nacido del contrato de transporte

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 el remitente formule la reclamación deberá presentar el duplicado de la carta de porte. Si aquella la formulara el destinatario, habrá de presentar la carta de porte, en el caso de que va le hubiera sido 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 si así lo solicitara 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, § 3, o del artículo 22;

b) Al destinatario, a partir del instante en que haya retirado la carta de porte o haya hecho valer los derechos que le corresponden en virtud del artículo 16 § 3;

c) al destinatario que tenga el derecho de disposición indicado por el remitente en la carta de porte, a partir del instante en que haya hecho valer los derechos que le corresponden en virtud del artículo 22. Sin embargo el derecho de ejercer esta acción se extinguirá en el momento en que la carta de porte haya sido transmitida al destinatario indicado, conforme al artículo 22, § 1 letra c), o en el instante en que este último haya hecho valer los derechos que le corresponden en virtud del artículo 16 § 3.

Para ejercitar estas acciones deberá presentar el remitente el duplicado de la carta de porte. En su defecto, no podrá recurrir contra el Ferrocarril si el destinatario no le ha auto-

rizado para ello o si no presenta pruebas de que el destinatario ha rehusado la mercancía.

ARTÍCULO 43

Ferrocarriles contra los cuales puede ejercitarse la acción judicial. Competencia

§ 1. La acción judicial para la restitución de una cantidad pagada en virtud del contrato de transporte podrá ejercitarse tanto contra el Ferrocarril que haya percibido dicha suma como contra el Ferrocarril a cuyo favor se hubiera contratado.

§ 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 hubiese 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 interpuesto la acción contra uno de dichos Ferrocarriles.

§ 5. La acción judicial sólo podrá interponerse ante el Juez competente del Estado de que dependa el Ferrocarril demandado, a menos que se disponga otra cosa en los acuerdos entre Estados o en las concesiones.

Cuando una empresa explote redes autónomas en varios Estados se considerará a cada una de estas redes como un Ferrocarril distinto en cuanto se refiere a la aplicación del presente párrafo.

§ 6. Podrá formalizarse la acción judicial contra un Ferrocarril que no sea uno de los mencionados en los párrafos 1, 2 y 3 cuando se presente como demanda de reconvencción o como excepción en la instancia relativa a una demanda principal fundada en el mismo contrato de transporte.

§ 7. No se aplicarán las disposiciones del presente artículo a los recursos de los Ferrocarriles entre sí, que se hallan regulados en el capítulo III de este título.

ARTÍCULO 44

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

§ 1. Cuando se descubra o presuma una pérdida parcial o una avería por el Ferrocarril, o cuando el derechohabiente alegue su existencia, estará obligado el Ferrocarril a levantar sin demora, y a ser posible en presencia del indicado derechohabiente, un acta en que conste, según la naturaleza del daño, el estado de la mercancía, su peso y, en lo posible, la cuantía de daño su causa y el momento en que se produjera.

Si así lo solicitara, deberá entregarse gratuitamente una copia del acta al derechohabiente.

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

ARTÍCULO 45

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

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

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

a) si el derechohabiente presenta pruebas de que el daño ha sido causado por dolo o falta grave imputable al Ferrocarril;

b) en caso de reclamación por exceso en el plazo de entrega cuando se formule contra uno de los Ferrocarriles designados en el artículo 43, § 3, en un plazo que no exceda de treinta días, sin contar el de la aceptación de la mercancía por el derechohabiente;

c) en caso de reclamación por pérdida parcial o de avería: 1.º si la pérdida o la avería se hubiera comprobado antes de la aceptación de la mercancía por el derechohabiente, de conformidad con el artículo 44;

2.º si la comprobación que procedía realizarse de acuerdo con el artículo 44 sólo se hubiera omitido 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. Si la mercancía hubiese sido reexpedida en las condiciones previstas en el artículo 29, § 1. las acciones para indemnización por pérdida parcial o avería nacidas del contrato de transporte anterior a la reexpedición se extinguirá como si se tratase de un contrato único.

ARTÍCULO 46

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:

- a) de la acción de reclamación del pago de un reembolso cobrado por el Ferrocarril al destinatario;
- b) de la acción de reclamación del pago del saldo de una venta efectuada por el Ferrocarril;
- c) de una acción fundada sobre un daño que haya tenido por causa el dolo;
- d) de una acción fundada en el caso de fraude previsto en el artículo 39.

e) en el caso previsto en el artículo 29, § 1. de la acción basada en el contrato de transporte anterior a la reexpedición.

§ 2. El plazo de prescripción correrá:

a) para las acciones de indemnización por pérdida parcial avería o exceso en el plazo de entrega: desde el día en que tuvo lugar la entrega;

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

c) para las acciones de reclamación del pago o de 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 una 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 trata de sumas que hayan sido objeto de un Boleín de franqueo: desde el día en que el Ferrocarril entregara al remitente la cuenta de los gastos previstos en el artículo 17, § 4.º En defecto de esta entrega, el plazo para los créditos del Ferrocarril se contará a partir del trigésimo día que siga al de expiración del plazo de entrega;

d) para las acciones del Ferrocarril de restitución de una cantidad pagada por el destinatario en lugar del remitente, o viceversa, y que el Ferrocarril deba restituir al derechohabiente: a partir del día de la restitución de dicha cantidad.

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 exigido 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 echado 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, correrán a cargo de la parte que invoque este hecho.

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

§ 4. No podrá ejercitarse la acción que haya prescrito ni aun en forma de demanda de reconvencción o de excepción.

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

CAPITULO III

Liquidación de cuentas. Recursos de los Ferrocarriles entre sí

ARTÍCULO 47

Liquidación de cuentas entre Ferrocarriles

§ 1. Cualquier 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 le corresponda de 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, será responsable el Ferrocarril de salida del precio del transporte y demás gastos que hubiera dejado de cobrar, aun cuando el remitente los hubiera tomado a su cargo en virtud de la carta de porte.

§ 3. Si el Ferrocarril destinatario entregase la mercancía sin resarcirse de los gastos u otros créditos resultantes del contrato de transporte, será responsable ante los Ferrocarriles que le precedieron y demás interesados.

§ 4. En el caso de falta de pago por insolvencia de alguno de los Ferrocarriles que se haya comprobado por la Oficina Central de transportes internacionales por ferrocarril a petición de uno de los Ferrocarriles acreedores, serán soportadas las consecuencias por los demás Ferrocarriles que hayan participado en el transporte, proporcionalmente a su participación en el precio del transporte.

Queda reservado el derecho de recurso contra el Ferrocarril cuya insolvencia haya sido comprobada.

ARTÍCULO 48

Recursos en caso de indemnización por pérdida o por avería

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

a) será único responsable el Ferrocarril causante del daño;

b) si son varios los Ferrocarriles causantes del daño, cada uno de ellos responderá del daño por él causado. 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 demostraran que el daño no se produjo en sus líneas. La repartición se hará a prorrata del número de kilómetros de aplicación de las tarifas.

§ 2. En caso de insolvencia de uno de los Ferrocarriles la parte que le corresponda y que haya dejado de pagar se repartirá entre el resto de los Ferrocarriles que intervinieron en el transporte, proporcionalmente al número de kilómetros de aplicación de las tarifas.

ARTÍCULO 49

Recurso en caso de indemnización por rebasarse el plazo de entrega

§ 1. Las reglas enunciadas en el artículo 48 se aplicarán en caso de indemnización pagada por haberse rebasado el plazo de entrega. Si el retraso en la entrega hubiese sido motivado por irregularidades comprobadas en varios Ferrocarriles se repartirá la carga de la indemnización entre dichos Ferrocarriles, proporcionalmente a la duración del retraso en sus respectivas redes.

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

a) entre dos Ferrocarriles vecinos:

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

2.º se dividirá el plazo de transporte proporcionalmente al número de kilómetros 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 dos tercios restantes del plazo de transporte se dividirán proporcionalmente al número de kilómetros 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. Se atribuirá exclusivamente al Ferrocarril de procedencia el tiempo que transcurra entre la entrega de la mercancía al Ferrocarril y el origen del retraso de expedición.

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

ARTÍCULO 50

Procedimiento para el recurso

§ 1. El Ferrocarril contra el cual se ejercite uno de los recursos previstos en los artículos 48 y 49 nunca estará facultado para impugnar el fundamento de un pago efectuado por la Administración que interponga el recurso cuando la indemnización haya sido fiada por la Autoridad judicial después de haberse citado debidamente y de facilitársele la oportunidad

de intervenir en el proceso. El Juez encargado de la acción principal fijará, según las circunstancias de hecho, los plazos concedidos para la notificación y para la intervención.

§ 2. El Ferrocarril que desee ejercitar su recurso deberá formular su demanda en una sola y única instancia contra todos los Ferrocarriles interesados con los cuales no hubiera transigido, so pena de perder su recurso 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 se autorizará la inclusión de recursos de garantía en la instancia relativa a la demanda principal de indemnización.

ARTÍCULO 51

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 de recurso.

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

ARTÍCULO 52

Acuerdos relativos a los recursos

Los Ferrocarriles podrán derogar mediante acuerdos las reglas para los recursos recíprocos definidos en el Capítulo III.

TÍTULO IV

Disposiciones diversas

ARTÍCULO 53

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 54

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 55

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, lleguen a ser ejecutivas según las Leyes aplicadas por dicho Juez serán también ejecutivas en cada uno de los demás Estados contratantes tan pronto se cumplan las formalidades prescritas por el Estado interesado. No se admitirá la revisión del asunto en cuanto al fondo.

Esta disposición no se aplicará a las sentencias que sólo sean ejecutivas provisionalmente, así como tampoco a las condenas por daños y perjuicios que pudieran pronunciarse, además de las costas, contra un demandante por razón de haber sido desestimada su demanda.

§ 2. Los créditos originados a favor de un Ferrocarril por un transporte internacional en un Ferrocarril que no dependa de 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 de un Ferrocarril, así como los objetos de cualquier naturaleza que se precisen para el transporte y que le pertenezcan tales como «containers» accesorios, todos etc., no podrán ser objeto de embargo en territorio que no sea el del Estado de que dependa el Ferrocarril propietario a menos que exista sentencia dictada por la Autoridad judicial de este último Estado.

Las condiciones que hacen inembargables a los vagones de particulares se determinan en el Anejo VII.

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

ARTÍCULO 56

Unidad monetaria. Cotización para la conversión o aceptación de monedas extranjeras

§ 1. Las cantidades indicadas en francos en el presente Convenio o en sus Anejos se considerarán referidas al franco oro de un peso de 10/31 de gramo, con ley de 0.900.

§ 2. El Ferrocarril estará obligado a publicar los cambios que aplique para la conversión de los gastos de transporte, de otros gastos y de los reembolsos expresados en unidades monetarias extranjeras que se paguen en moneda del país (cambio para la conversión).

§ 3. Del mismo modo, el Ferrocarril que acepte el pago en monedas extranjeras vendrá obligado a publicar los cambios al cual las acepte (cambio para la aceptación).

ARTÍCULO 57

Oficina Central de transportes internacionales por Ferrocarril

§ 1. Para facilitar y asegurar el cumplimiento del presente Convenio se ha instituido 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 alude en el artículo 58, 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 consultivo sobre las diferencias basadas en 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 medio 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 67, cuando así proceda.

§ 2. Un Reglamento especial, constituido por el Anejo 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. Este Reglamento y las modificaciones que en él se introduzcan por acuerdos entre todos los Estados contratantes tendrán el mismo valor y duración que el Convenio.

ARTÍCULO 58

Lista de las líneas sujetas al Convenio

§ 1. La Oficina Central prevista en el artículo 57 estará encargada de confeccionar y de tener al día la lista de las líneas sometidas al presente Convenio. Al efecto, recibirá de los Estados contratantes las comunicaciones referentes 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 2.º

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

§ 3. La exclusión de una línea se llevará a cabo por la Oficina Central tan pronto como el Estado contratante, a petición del cual se hubiera incluido dicha línea en la lista, le comunique que no se encuentra ya en situación de cumplir las obligaciones que le impone el presente Convenio.

§ 4. El mero recibo del aviso procedente de la Oficina Central dará inmediatamente a cada Ferrocarril el derecho de 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 59

Disposiciones especiales para ciertos transportes. Disposiciones complementarias

§ 1. Los transportes de vagones de particulares se registrarán por las disposiciones del Anejo VII.

§ 2. Para el transporte de «containers» deberán aplicarse las disposiciones del Anejo VIII.

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

§ 4 Para los transportes enumerados a continuación:

- a) transportes con documento de transporte negociable;
- b) transportes que hayan de entregarse sólo a cambio del duplicado de la carta de porte;
- c) transporte de periódicos;
- d) transportes de mercancías destinadas a las Ferias o Exposiciones.

e) transportes de accesorios y medios de protección contra el calor o el frío de las mercancías transportadas, podrán concertar, ya dos o más Estados contratantes, mediante acuerdos especiales o ya los Ferrocarriles por medio de cláusulas adecuadas a sus tarifas, determinadas condiciones que se adapten a dichos transportes y que modifiquen el presente Convenio; podrá prevverse, especialmente un documento de transporte diferente del modelo contenido en el Anejo II del presente Convenio.

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

Los acuerdos concertados para la adopción de estas disposiciones podrán ser puestos en vigor, en los Ferrocarriles que se hayan adherido a ellas, en la forma prevista por las Leyes y Reglamentos de cada Estado, sin que por ello se modifique el Convenio Internacional.

El comienzo de su vigencia se notificará a la Oficina Central.

ARTÍCULO 60

Arreglo de las diferencias por medio de arbitraje

§ 1. Los litigios a que dé lugar la interpretación o la aplicación del Convenio, con validez de Ley nacional o a título de derecho convencional, así como de las disposiciones complementarias promulgadas por ciertos Estados contratantes, por una parte, y de los acuerdos especiales previstos en el artículo 59 § 4, por otra, podrán someterse a petición de las partes, a Tribunales de arbitraje, cuya composición y funcionamiento son objeto del Anejo X del presente Convenio.

§ 2. No obstante, en caso de litigio entre Estados, las disposiciones del Anejo X no obligan a las partes las cuales podrán determinar libremente la composición del Tribunal de arbitraje y el procedimiento arbitral.

§ 3. A petición de las partes, podrá acudir a la jurisdicción arbitral:

a) sin perjuicio de arreglar las diferencias en virtud de otras disposiciones legales:

1.º para litigios entre Estados contratantes;

2.º para litigios entre Estados contratantes, de un lado, y Estados no contratantes, de otro;

3.º para litigios entre Estados no contratantes, con tal que en los dos últimos casos se aplique el Convenio como Ley nacional o a título de derecho convencional;

b) para litigios entre empresas de transporte;

c) para litigios entre empresas de transporte y usuarios;

d) para litigios entre usuarios.

§ 4. Las condiciones para la suspensión y la interrupción de la prescripción de las acciones nacidas de un contrato de transporte internacional que dé lugar a que se recurra al procedimiento de arbitraje instituido por el presente artículo se determinarán por el derecho nacional del Tribunal ordinario en el que deba intentarse la acción.

§ 5. Las sentencias dictadas por los Tribunales de arbitraje respecto de las empresas de transporte o de los usuarios tendrán carácter ejecutivo en cada uno de los Estados contratantes tan pronto sean cumplidas las formalidades prescritas por el Estado en el que deba tener lugar su ejecución.

TÍTULO V

Disposiciones excepcionales

ARTÍCULO 61

Deroгaciones temporales

§ 1. Si la situación económica y financiera de un Estado pudiera dar lugar a graves dificultades para la aplicación de las disposiciones del título III, capítulo III, del Convenio cada Estado podrá, ya por prescripciones en las tarifas, ya por actos del Poder público, como autorizaciones generales o particulares dadas a las Administraciones de Ferrocarriles prescindir de lo dispuesto en los artículos 17, 19 y 21 del Convenio, decididos para determinados tráficos:

a) que las expediciones de dicho Estado sean franqueadas:

1.º ya hasta sus fronteras;

2.º ya, cuando menos hasta sus fronteras;

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

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

2.º ya, cuando más, hasta sus fronteras;

e) que las disposiciones con procedencia o destino de dicho Estado no puedan ser gravadas con reembolso alguno y que no se admitan los desembolsos, o bien que los reembolsos o desembolsos sólo se acepten hasta determinados límites;

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

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

a) que las reglas para el pago de los gastos se establezcan de común acuerdo 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 entrarán en vigor, lo más pronto, a la expiración de un plazo de ocho días, a contar desde la fecha de la carta en la que la Oficina Central notifique la medida a los demás Estados.

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

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

ARTÍCULO 62

Responsabilidad en tráfico ferrocarril-mar

§ 1. En los transportes por ferrocarril y mar que se efectúen por las líneas mencionadas en el artículo 2.º, § 1, y siempre que se solicite que se consigne la mención oportuna en la lista de las líneas sometidas al Convenio, podrá cada Estado sumar a las causas de exoneración previstas en el artículo 27 el conjunto de las que se enumeran a continuación.

El transportista no podrá invocar dichas causas a menos que demuestre que la pérdida, avería o exceso del plazo de entrega se ha producido en el recorrido marítimo, desde la carga de la mercancía en el navio hasta su descarga de éste.

Dichas causas de exoneración son:

a) actos, negligencia u omisión o falta del Capitán, marineros, pilotos o de los comisionados del transportista en la navegación o en la administración del navio;

b) innavegabilidad del navio, a condición de que el transportista demuestre que dicha incapacidad para la navegación no es imputable a una falta de razonable diligencia por su parte para poner el navio en estado de navegar o para armarlo equiparlo y aprovisionarlo convenientemente, o ya para acondicionar y poner en buen estado todas las partes del navio en que estén cargadas las mercancías, de suerte que se hallen aptas para recibir, transportar y preservar la mercancía;

c) incendio, a condición de que el transportista demuestre que no ha sido causado por acto o falta suya o del Capitán, marineros, pilotos o sus comisionados;

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

e) salvamento o intento de salvamento de vidas o de bienes en el mar;

f) carga de la mercancía sobre el puente del navio, a condición de que ello se haga con el consentimiento del remitente, lo que se consignará en la carta de porte, y de que la mercancía no esté cargada sobre vagón.

Las causas de exoneración que anteceden no anularán ni disminuirán las obligaciones generales del transportista, y especialmente su obligación de ejercer una razonable diligencia para poner el navio en estado de navegar, o para armarlo equiparlo y aprovisionarlo convenientemente, o ya para acondicionar y poner en buen estado todas las partes del navio en que se carguen las mercancías, de suerte que se hallen aptas para recibir, transportar y preservar la mercancía.

Quando el transportista haga valer las causas de exoneración que anteceden, continuará, no obstante, siendo responsable si el derechohabiente demuestra que el exceso en el plazo de entrega, la pérdida o la avería se debe a una falta del transportista, del Capitán, marineros, pilotos o de sus comisionados 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.

TITULO VI

Disposiciones finales

ARTÍCULO 63

Firma

El presente Convenio, del que son parte integrante sus Anejos, permanecerá abierto hasta el 1° de marzo de 1957 para ser suscrito por los Estados que han sido invitados a hacerse representar en la Conferencia ordinaria de revisión.

ARTÍCULO 64

Ratificaciones. Entrada en vigor

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

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

ARTÍCULO 65

Adhesión al Convenio

§ 1. Cualquiera 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 el 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 producirá 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 en vigor a la expiración de dicho plazo, en la fecha en que entre en vigor.

ARTÍCULO 66

Duración del compromiso de los Estados contratantes

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

El Convenio será válido para cualquier Estado contratante hasta el 31 de diciembre del quinto año que siga a su puesta 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 quedará prolongado el compromiso 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 67

Revisión del Convenio

§ 1. Los delegados de los Estados contratantes se reunirán para la revisión del Convenio, convocados por el Gobierno suizo lo más tarde cinco años después de que entre en vigor el presente Convenio.

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

Previo acuerdo con la mayoría de los Estados contratantes, el Gobierno suizo invitará también a Estados no contratantes. Mediante acuerdo con la mayoría de los Estados contratantes, la Oficina Central invitará 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 los Estados no contratantes, así como de los Organismos mencionados en el cuarto apartado se regulará para cada Conferencia por el Reglamento de las deliberaciones.

De acuerdo con la mayoría de los Gobiernos de los Estados contratantes, y con anterioridad a las Conferencias de revisión ordinarias y extraordinarias, podrá la Oficina Central convocar Comisiones para el examen preliminar de las propuestas de revisión. Serán aplicables a estas Comisiones, por analogía las disposiciones del Anejo VI.

§ 2. La puesta 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 podrán tenerse al día, por una Comisión de revisión, los artículos 3.º, 4.º, 6.º, 13, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 47, 48, 49 y 52 y los Anejos II, III, IV a, IV b, IX y X. La organización y funcionamiento de dicha Comisión son objeto del Anejo VI al presente Convenio.

Se notificará inmediatamente a los Gobiernos de los Estados contratantes, por conducto de la Oficina Central, las decisiones de la Comisión de revisión.

Se considerarán aceptadas, a menos que en los tres meses desde el día de la notificación hayan formulado objeciones cinco Gobiernos por lo menos. Entrarán en vigor el primer día del sexto mes al en que las haya comunicado la Oficina Central a los Gobiernos de los Estados contratantes. La Oficina Central designará este día al notificar las decisiones.

§ 4. Con el fin de adaptar a las necesidades:

a) las prescripciones relativas a las materias y objetos excluidos del transporte o admitidos a él en determinadas condiciones (Anejo I);

b) el Reglamento internacional referente al transporte de vagones de particulares (Anejo VII), y

c) el Reglamento internacional relativo al transporte de «containers» (Anejo VIII).

se han creado Comisiones de peritos, cuya organización y funcionamiento son objeto de un Estatuto contenido en el Anejo VI al presente Convenio.

Las decisiones de las Comisiones de peritos se comunicarán inmediatamente a los Gobiernos de los Estados contratantes por conducto de la Oficina Central. Se considerarán aceptadas, a menos que en el plazo de tres meses, calculado desde el día de la notificación, no hayan formulado objeciones cinco Gobiernos, por lo menos, de los Estados contratantes. Estas decisiones entrarán en vigor el primer día del tercer mes que siga al en que la Oficina Central haya comunicado su aceptación a los Gobiernos de los Estados contratantes. La Oficina Central designará este día al notificar las decisiones.

ARTÍCULO 68

Textos del Convenio. Traducciones oficiales

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

Al texto francés se han 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 FE DE LO CUAL, los Plenipotenciarios que siguen, provistos de sus plenos poderes, que se han encontrado en buena y debida forma, han firmado el presente Convenio.

HECHO en Berna el veinticinco de octubre de mil novecientos cincuenta y dos, en un solo ejemplar, que quedará depositado en los Archivos de la Confederación helvética, enviándose una copia auténtica a cada una de las partes.

ANEJO I (Artículos 3 y 4.)

**PRESCRIPCIONES RELATIVAS
A LAS MATERIAS Y OBJETOS EXCLUIDOS DEL TRANSPORTE O ADMITIDOS
AL TRANSPORTE EN DETERMINADAS CONDICIONES**

(Texto sometido a un procedimiento de revisión especial.)

PESO TASADO	TARIFA	PRECIO POR UNIDAD	A PAGAR POR EL REMITENTE	DETALLE DE LOS GASTOS CAMBIO Y FECHA DE CONVERSION		A COBRAR DEL DESTINATARIO	PESO TASADO	TARIFA	PRECIO POR UNIDAD	DETALLE DE LOS GASTOS CAMBIO Y FECHA DE CONVERSION		A COBRAR DEL DESTINATARIO	SELLO DE LAS ESTACIONES DE TRANSITO
Kg.				Tasa por interés en la entrega.							Suma anterior		1
				Desembolso.....									2
				Reembolso.....									3
				Tasa de reembolso.....									4
				Gastos de transporte hasta...									5
				Suma y sigue.....								6	3

Reservado para las informaciones previstas en el art. 6.º, § 1.º, del C. I. M.

Reservado para las informaciones previstas en el art. 7.º, § 2.º, del C. I. M., etc.

PESO TASADO	TARIFA	PRECIO POR UNIDAD	A PAGAR POR EL REMITENTE	DETALLE DE LOS GASTOS CAMBIO Y FECHA DE CONVERSION		A COBRAR DEL DESTINATARIO	PESO TASADO	TARIFA	PRECIO POR UNIDAD	DETALLE DE LOS GASTOS CAMBIO Y FECHA DE CONVERSION		A COBRAR DEL DESTINATARIO	SELLO DE LAS ESTACIONES DE TRANSITO
Kg.				Tasa por interés en la entrega.						Suma anterior.....			1
				Desembolso.....									2
				Reembolso.....									3
				Tasa de reembolso.....									4
				Gastos de transporte hasta									5
													6
													7

Reservado para las indicaciones previstas en el art. 6.º, § 11, del C. I. M.

Reservado para las indicaciones previstas en el art. 7.º, § 2, del C. I. M., etc.

Franja en color rojo

PESO TABADO	TARIFA	PRECIO POR UNIDAD	A PAGAR POR EL REMITENTE	DETALLE DE LOS GASTOS		A COBRAR DEL DESTINATARIO	PESO TABADO	TARIFA	PRECIO POR UNIDAD	DETALLE DE LOS GASTOS		A COBRAR DEL DESTINATARIO	SELLO DE LAS ESTACIONES DE TRANSITO
				CAMBIO Y FECHA DE CONVERSION						CAMBIO Y FECHA DE CONVERSION			
Kg				Tasa por interés en la entrega.....							Suma anterior.....		1
				Desembolso.....									2
				Reembolso.....									3
				Tasa de reembolso.....									4
				Gastos de transporte hasta.....									5
				Suma y sigue.....								6	7

Reservado para las indicaciones previstas en el art. 2º, § 2, del C. I. M., etc.

Reservado para las indicaciones previstas en el art. 5º, § 3, del C. I. M.

Franja en color rojo

FALTA DE EMBALAJE O DEFECTOS EN EL MISMO

Declaración general

La estación de del Ferrocarril de acepta al transporte, a petición mía, a partir de hoy, las mercancías que se indican a continuación y que le entregare para su expedición

- en Gran velocidad (*)
- en Pequeña velocidad (*)
- como paquete exprés (*)

.....
.....
.....

Reconozco que esas mercancías, cuando el documento de transporte aluda a la presente declaración, se entregan al transporte

- sin embalaje (*)
- con embalaje defectuoso, cuya descripción es la siguiente (*):

.....
.....
.....

En el de 19.....

(Firma.)

(*) Táchese la indicación que no sea del caso.

MODIFICACIONES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE ORDENADAS POR EL REMITENTE

Se ruega a la estación de (*), del Ferrocarril de que introduzca en el contrato de transporte de la expedición que se indica a continuación:

Marcas y números	Número	Naturaleza del embalaje	Denominación de la mercancía	Peso en kilogramos

entregada al transporte con la carta de porte en gran velocidad del en pequeña de 19..... a la dirección del señor ed

..... 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
- 5.º facturarla en gran velocidad al señor en pequeña estación de Ferrocarril de
- 6.º devolverla en gran 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
- 8.º entregarla previo pago no del reembolso indicado en la carta de porte, sino de un reembolso
de con cifras todo en letra
- 9.º entregarla sin recobrar el importe del reembolso;
10. entregarla franco

En el de 19.....
(Firma.)

A la estación de del Ferrocarril de

Las órdenes que anteceden se transmiten para ejecución en las condiciones previstas en el artículo 23 § 1, del Convenio Internacional referente al transporte de mercancías por Ferrocarril (C. I. M.) Han sido reproducidas en el duplicado de la carta de porte que ha presentado el remitente. Se ha rectificado el título entregado al remitente retirado relativo al reembolso. Esta declaración se refiere a nuestro telegrama número/ a nuestra comunicación telefónica del

En el de 19.....
El Jefe de estación.

(*) Indíquese aquí la estación de salida.
(**) Táchense las indicaciones que no sean del caso.

MODIFICACIONES DEL CONTRATO DE TRANSPORTES ORDENADAS POR EL DESTINATARIO

Se ruega a la estación de (*), del Ferrocarril de que introduzca en el contrato de transporte de la expedición que se indica a continuación:

Marcas y números	Número	Naturaleza del embalaje	Denominación de la mercancía	Peso en kilogramos

entregada al transporte con la carta de porte $\frac{\text{en gran}}{\text{en pequeña}}$ 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
- 4.º ejecutar las formalidades aduaneras u otras formalidades administrativas con

mi participación
la participación de mi mandatario, señor

5.º facturarla en $\frac{\text{gran}}{\text{pequeña}}$ velocidad al señor en estación del ferrocarril de

En el de 19
(Firma.)

A la estación de, del ferrocarril de

Las órdenes que anteceden se transmiten para ejecución en las condiciones previstas en el art. 23, § 1, del Convenio internacional referente al transporte de mercancías por ferrocarril (C. I. M.). Esta declaración se refiere a nuestro telegrama número/a nuestra comunicación telefónica del

En el de 19.....
El Jefe de estación.

(*) Indíquese aquí ya la estación de destino, ya la estación de entrada del país de destino.
(**) Táchense las indicaciones que no sean del caso.

REGLAMENTO RELATIVO A LA OFICINA CENTRAL DE TRANSPORTES INTERNACIONALES POR FERROCARRIL

ARTÍCULO 1.º

§ 1. La Oficina Central de transportes internacionales por ferrocarril tiene su sede en Berna, bajo los auspicios del Gobierno suizo.

La inspección de su actividad, tanto en el orden administrativo como en el orden financiero se ejercerá dentro del cuadro establecido por las disposiciones del artículo 57 del Convenio y se confiará a un Comité administrativo.

A tal efecto, el Comité administrativo

a) velará por la perfecta aplicación, por la Oficina Central, de los Convenios y de los demás textos resultantes de las Conferencias de revisión, y preconizará, si procediera, 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 lugar permanente en el Comité del que asumirá la presidencia. Los demás Estados miembros se nombrarán por cinco años. La Conferencia diplomática encargada de poner en vigor el Convenio, en cumplimiento del artículo 64 de éste, y observando un reparto geográfico equitativo, designará los Estados que integran el Comité por el primer periodo de cinco años. Dictará asimismo las disposiciones por las que habrá de determinarse la composición del Comité para los periodos ulteriores.

c) Si se produce una vacante entre los Estados miembros, el Comité administrativo mismo designará otro Estado contratante para ocupar la vacante.

d) Cada Estado miembro designará, como delegado del Comité administrativo, a una persona idónea en razón de su experiencia en cuestiones de transportes internacionales.

e) El Comité administrativo redactará su Reglamento interior y se constituirá por sí mismo.

Celebrará por lo menos una reunión ordinaria por año; además, convocará reuniones extraordinarias cuando tres Estados, por lo menos, así lo soliciten.

La Oficina Central cuidará de la Secretaría del Comité administrativo.

Se enviarán a todos los Estados contratantes las actas de las reuniones del Comité administrativo.

f) Las funciones de delegado de un Estado miembro son gratuitas siendo de cuenta de dicho Estado los gastos de desplazamiento que entrañe.

§ 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 someterá un proyecto a este efecto.

b) El Comité administrativo nombrará al Director, Vice-director y Consejero de la Oficina Central, sometiendo al Gobierno suizo propuestas a tal efecto. En relación con estos nombramientos tendrá en cuenta el Gobierno suizo, muy especialmente la competencia de los candidatos y un reparto geográfico equitativo.

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

La comprobación 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 transmitirá 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 de su apertura, un informe sobre el conjunto de su actividad desde la anterior Conferencia.

ARTÍCULO 2.º

§ 1. Los gastos de la Oficina Central serán soportados 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 participarán 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 particulares. El importe del crédito anual correspondiente al kilómetro se determinará, para cada ejercicio, por el Comité administrativo, 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 anuales a los Estados contratantes la Oficina Central les invitará a pagar la parte de contribución que les correspondiere en los gastos del ejercicio transcurrido. El Estado que el día 1 de octubre no hubiera pagado su parte será invitado por segunda vez a hacerlo. Si esta advertencia no surtiera efecto la Oficina Central la repetirá 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 aún caso alguno de esta advertencia se hará una cuarta gestión cerca del Estado moroso para obtener el pago de las dos anualidades vencidas; si no se lograra 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, levantando acta de la voluntad tácita expresada por el Estado moroso 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 recobradas deberán saldarse, en lo posible, por medio de los créditos ordinarios de que disponga la Oficina Central, y podrán repartirse en cuatro ejercicios. La parte del déficit que no hubiere podido saldarse de este modo se adeudará a los demás Estados contratantes, en una cuenta especial, en proporción al número de kilómetros de líneas sometidas al Convenio en la época de hacer el asiento, y respecto de cada uno, en la medida que, durante el periodo de dos años a que dió fin la retirada de Estado moroso, hubiere continuado siendo con él parte en el Convenio.

§ 4. El Estado cuyas líneas hubieran sido suprimidas en las condiciones indicadas en el § 2 que antecede sólo podrá obtener su readmisión en el servicio de transportes internacionales pagando previamente las cantidades de que quedó deudor, por los años que entren en cuenta, y con un interés del 5 por 100, que se calculará transcurridos seis meses a partir de la fecha en que la Oficina Central le hubiere invitado por primera vez a satisfacer las partes de contribución que le correspondían.

ARTÍCULO 3.º

§ 1. La Oficina Central publicará un Boletín mensual, que habrá de contener los informes necesarios para la aplicación del Convenio, especialmente las comunicaciones referentes a la lista de las líneas de ferrocarriles y de otras empresas y a los objetos excluidos del transporte o admitidos bajo ciertas condiciones, así como los trabajos que juzgue de interés 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. Las notas y créditos por los transportes internacionales que hubieren quedado sin pagar podrán dirigirse por la empresa acreedora a la Oficina Central, para que ella facilite su cobro. A tal efecto, la Oficina Central intimará a la empresa de transportes deudora para que pague la cantidad adeudada o exponga los motivos de su negativa al pago.

§ 2. Si la Oficina Central considera que los motivos de negativa alegados son 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 60 del Convenio (Anejo X).

§ 3. Cuando la Oficina Central considere 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 60 del Convenio (Anejo X).

§ 4. En el caso de que una empresa de transportes no haya obedecido, dentro de los quince días, a las intimaciones de la Oficina Central, se le dirigirá una nueva intimación indicándole las consecuencias de su negativa.

§ 5. Si hubiere sido infructuosa esta nueva intimación, diez días después la Oficina Central dirigirá al Estado de que dependiere la empresa de transportes un aviso motivado, invitando a dicho Estado a que tome las medidas oportunas y, sobre todo, examine si debe mantener en la lista las líneas de la empresa de transportes deudora.

§ 6. Si el Estado del que dependiere la empresa de trans-

portes deudora declarase que, a pesar de no haber pagado, no cree que deban hacerse desaparecer de la lista las líneas de la empresa en cuestión o si dejare sin contestación durante seis semanas la comunicación de la Oficina Central, se considerará que acepta de pleno derecho la garantía de la solvencia de dicha empresa en lo referente a los créditos resultantes de los transportes internacionales.

ARTÍCULO 5.º

Se percibirá una remuneración para cubrir los gastos particulares que resulten de la actividad prevista en el artículo 57, § 1, letras d) hasta la f), del Convenio. El importe de esta remuneración se fijará por el Comité administrativo, a propuesta de la Oficina Central.

ARTÍCULO 6.º

Disposición transitoria

La primera reunión ordinaria del Comité administrativo, que se convocará por el Gobierno suizo, deberá celebrarse en el plazo de dos meses desde la fecha de entrada en vigor del Convenio

ANEJO VI (Art. 57, §§ 3 y 4.)

**REGLAMENTO INTERNACIONAL REFERENTE AL
TRANSPORTE DE VAGONES DE PARTICULARES
(R. I. P.)**

ARTÍCULO 1.º

Los Gobiernos de los Estados contratantes comunicarán sus propuestas referentes a los objetos que sean de la competencia de las Comisiones a la Oficina Central de transportes internacionales por ferrocarril, que 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 sea necesario, o cuándo lo soliciten por lo menos cinco Estados contratantes.

Se dará aviso de las reuniones de las Comisiones a los Estados contratantes con dos meses de antelación. 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 más de dos Estados. Cada Estado sufragará los gastos de sus representantes.

ARTÍCULO 4.º

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

El Director y el Vicedirector de la Oficina Central asistirán a las sesiones de las Comisiones con voz consultiva.

ARTÍCULO 5.º

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

- a) de Estados no contratantes;
- b) de organismos internacionales gubernamentales que sean competentes en materia de transportes, en condiciones de reciprocidad.
- c) de organismos internacionales no gubernamentales que se ocupen de transportes, a condiciones 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 sesión un Presidente y uno o dos Vicepresidentes.

ARTÍCULO 8.º

Las deliberaciones tendrán lugar en francés y en alemán. Las expresiones de los miembros de la Comisión serán traducidas inmediatamente a viva voz y en substancia. El texto de las propuestas y las comunicaciones del Presidente serán traducidas por entero.

ARTÍCULO 9.º

El voto tendrá lugar por delegación y, si así se solicitara, por votación nominal. Cada delegación de un Estado contratante representado en la sesión tendrá derecho a un voto.

Sólo será adoptada una propuesta:

- a) si en la votación ha tomado parte la mitad por lo menos de las delegaciones representadas en la Comisión;
- b) si la misma ha alcanzado la mayoría de los sufragios.

ARTÍCULO 10

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

Las propuestas y las decisiones deberán insertarse textualmente en ambos idiomas. En caso de divergencia entre los textos franceses y alemanes del acta, por lo que respecta a las decisiones, el texto francés hará fe.

Las actas serán distribuidas lo más pronto posible entre los miembros.

Si su aprobación no recayera en el transcurso de la sesión, los miembros enviarán a la Secretaría, en plazo conveniente, las enmiendas eventuales.

ARTÍCULO 11

A fin de facilitar los trabajos, podrán las Comisiones constituir Subcomisiones; podrán asimismo constituir Subcomisiones encargadas de preparar para una sesión 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 primero al quinto y octavo al décimo.

ANEJO VII (Art. 59, § 1.)

**REGLAMENTO INTERNACIONAL REFERENTE
AL TRANSPORTE DE VAGONES DE PARTICULARES**

(Texto sometido a un procedimiento de revisión especial)

ANEJO VIII (Art. 59, § 2.)

**REGLAMENTO INTERNACIONAL REFERENTE
AL TRANSPORTE DE CONTAINERS (RICO)**

(Texto sometido a un procedimiento de revisión especial)

ANEJO IX (Art. 59, § 3.)

**REGLAMENTO INTERNACIONAL REFERENTE
AL TRANSPORTE DE PAQUETES EXPRES (RIEX)**

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

Sólo se admitirán como paquetes expés 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. Se excluirán del transporte las mercancías indicadas en el artículo 3.º del presente Convenio. Las materias y objetos enumerados en el Anejo I del Convenio o aquellos a que se refieren acuerdos particulares estipulados en virtud de las disposiciones del artículo 4.º § 2. del Convenio no se admitirán al transporte como paquetes expés, a menos que dicho modo de transporte se halle expresamente previsto en el mencionado Anejo o en los citados acuerdos. Las tarifas determinarán si otras mercancías pueden igualmente excluirse del transporte o admitirse en determinadas condiciones.

§ 3. Los paquetes expés podrán entregarse al transporte con un documento diferente de la carta de porte prevista en el artículo 6 § 1. del presente Convenio. El impreso que habrá de utilizarse y las indicaciones que deban o puedan inscribirse en él se determinarán por las tarifas. 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 bultos, la descripción del embalaje y la indicación de la naturaleza de las mercancías;
- d) la designación de los documentos que se usen para el cumplimiento de las formalidades exigidas por las Aduanas y demás Autoridades administrativas.

§ 4. El remitente será responsable de la exactitud de las

indicaciones y declaraciones inscritas por el mismo o siguiendo sus indicaciones por el Ferrocarril en el documento de transporte; sufrirá todas las consecuencias resultantes del hecho de que dichas indicaciones 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 podrán prever también excepciones a las disposiciones del presente Convenio, diferentes de las especificadas anteriormente; sin embargo no se podrán introducir excepciones en cuanto a lo dispuesto en los artículos 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33 y 37 al 46, inclusive de dicho Convenio.

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

REGLAMENTO DE ARBITRAJE

ARTÍCULO 1.º

Número de árbitros

Los Tribunales de arbitraje que se constituyan para entender en litigios distintos de los planteados entre Estados se compondrán de uno, de tres o de cinco árbitros, según se estipule en el compromiso.

ARTÍCULO 2.º

Elección de los árbitros

§ 1. Se establecerá previamente una lista de árbitros. Cada Estado contratante podrá designar cuando más dos súbditos, especialistas en Derecho internacional de transportes para ser inscritos en la lista de árbitros preparada y mantenida al día por el Gobierno suizo.

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

Cuando el compromiso prevea tres o cinco árbitros, cada una de las partes elegirá uno o dos árbitros, según el caso.

Los árbitros que se elijan de conformidad con el anterior apartado designarán de común acuerdo el tercero o el quinto árbitro según el caso, el cual presidirá el Tribunal de arbitraje.

Si las partes estuvieran en desacuerdo respecto de la elección del árbitro único o si los árbitros elegidos por las partes están en desacuerdo sobre la designación de un tercer o de un quinto árbitro, según el caso, se completará el Tribunal arbitral por un árbitro que designará el Presidente del Tribunal federal suizo a requerimiento de la Oficina Central.

El Tribunal de arbitraje se compondrá de personas que figuren en la lista mencionada en el § 1. No obstante, si el compromiso previera cinco árbitros, cada una de las partes podrá elegir un árbitro fuera de la lista.

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

La intervención de una tercera parte en el litigio no ejercerá influencia en la composición del Tribunal de arbitraje.

ARTÍCULO 3.º

Compromiso

Las partes que recurran al arbitraje contraerán un compromiso que especificará especialmente:

a) el objeto de la diferencia, que se determinará de la forma más precisa y clara posible;

b) la composición del Tribunal y los plazos necesarios para el nombramiento del o de los árbitros;

c) el domicilio del Tribunal.

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

ARTÍCULO 4.º

Procedimiento

El Tribunal de arbitraje decidirá por sí mismo el procedimiento a seguir, teniendo en cuenta, especialmente, las disposiciones siguientes:

a) el Tribunal de arbitraje instruirá y juzgará las causas que se le sometan sobre la base de los elementos que suministren las partes, sin estar comprometido, cuando haya de dictar sentencia, por las interpretaciones de éstas;

b) no podrá conceder ni más ni cosa distinta de las conclusiones del demandante, como tampoco menos de lo que el demandado haya reconocido que adeuda;

c) la sentencia arbitral, debidamente motivada, se redactará por el Tribunal de arbitraje y se notificará a las partes por conducto de la Oficina Central;

d) salvo disposición contraria de derecho imperativo en el lugar en que tenga su domicilio el Tribunal de arbitraje, no

podrá recurrirse contra la sentencia arbitral, exceptuándose, no obstante, la revisión o la nulidad.

ARTÍCULO 5.º

Secretaría

La Oficina Central funcionará como Secretaría del Tribunal de arbitraje.

ARTÍCULO 6.º

Costas

La sentencia arbitral fijará las costas y gastos, comprendidos en ellos los honorarios de los árbitros y decidirá a cual de las partes incumbirá su pago o en qué proporción se repartirán entre ellas.

PROTOCOLO ADICIONAL

(de 25 de octubre de 1952)

a los Convenios internacionales referentes al transporte por ferrocarril de mercancías (C. I. M.) y de viajeros y equipajes (C. I. V.), firmados en Berna el 25 de octubre de 1952

En el momento de clausurar los trabajos de la quinta Conferencia de revisión de los Convenios internacionales d 23 de noviembre de 1933 referentes al transporte por ferrocarril de mercancías (C. I. M.) y de viajeros y equipajes (C. I. V.), tomó la Conferencia los acuerdos siguientes:

1.º La Conferencia confiere mandato al Gobierno suizo, que acepta, para convocar una Conferencia extraordinaria a fin de:

a) elaborar un nuevo Reglamento relativo a la Oficina Central de transportes internacionales por ferrocarril que instituya un régimen análogo al que existe en otros Organismos internacionales. El Gobierno suizo, inspirándose en las sugerencias de la delegación francesa, preparará un proyecto que será comunicado a los Estados contratantes. La Conferencia extraordinaria deberá convocarse de suerte que el nuevo Reglamento pueda entrar en vigor al mismo tiempo que los nuevos Convenios;

b) hallar una solución al problema de la participación alemana a los Convenios internacionales referentes al transporte por ferrocarril de mercancías (C. I. M.) y de viajeros y equipajes (C. I. V.).

2.º Además, la Conferencia.

Quedando enterada de que los peritos competentes han comprobado que las condiciones de transporte de materias peligrosas por ferrocarril y por mar con destino o procedencia del Reino Unido difieren esencialmente de las prescritas en el Anejo I del C. I. M., y que es imposible modificarlas oportunamente para conformarlas a estas últimas máxime cuando se proyecta a labor para la armonización de los Reglamentos para todos los medios de transporte sobre un plan regional y sobre un plan mundial;

Teniendo en cuenta que en su XI sesión, celebrada en diciembre de 1951, la Comisión de peritos encargada de tener a día el Anejo I del C. I. M., ha decidido crear un apéndice especial al Anejo I que contenga las prescripciones de excepción relativas al tráfico ferrocarril-mar de las materias peligrosas entre el Continente y el Reino Unido, y que ha instituido una Subcomisión—en la que el Reino Unido está asimismo representado—encargada de elaborar dicho apéndice, el cual será sometido a la mencionada Comisión;

Declarándose de acuerdo con este procedimiento,

Decide que, hasta la entrada en vigencia de dicho apéndice especial, las materias peligrosas que sean transportadas en régimen del C. I. M. y del C. I. V., con destino o procedencia del Reino Unido, deberán ajustarse a las prescripciones del Anejo I y, además, a las condiciones del Reino Unido por lo que respecta a su reglamentación ferroviaria y marítima para el transporte de materias peligrosas.

3.º Para permitir la entrada en vigencia simultánea del presente Convenio y de los Anejos tal como resulten de las revisiones en curso, preconiza la Conferencia que el artículo 67, § 4, del C. I. M. entre en vigor lo antes posible y lo más tarde, seis meses antes de la fecha prevista para la aplicación del Convenio mismo.

4.º La Conferencia queda enterada de la declaración siguiente:

«Los Gobiernos de la República Popular de Bulgaria, de la República Popular Húngara, de la República Popular de Polonia, de la República Popular de Rumania y de la República Checoslovaca firman los Convenios a reserva de que no reconocen válidas y obligatorias las disposiciones del artículo 60, § 2 y § 3, letra a), del C. I. M. y del C. I. V.»

y decide, en razón del carácter puramente facultativo del arbitraje, admitir las reservas que preceden.

HECHO en Berna el veinticinco de octubre de mil novecientos cincuenta y dos.

PROTOCOLO ADICIONAL

(de 11 de abril de 1953)

a los Convenios internacionales de 25 de octubre de 1952, referentes al transporte por ferrocarril de mercancías (C. I. M.) y de viajeros y equipajes (C. I. V.)

LOS PLENIPOTENCIARIOS QUE SUSCRIBEN

han convenido las disposiciones siguientes:

1.ª Los Estados que no han firmado los Convenios de 25 de octubre de 1952, o las partes territoriales de tales Estados en cuyas líneas se aplican los Convenios de 23 de noviembre de 1933 podrán notificar al Gobierno suizo que han adoptado a manera de legislación interna, las disposiciones de los Convenios de 1952, y que las aplicarán según las reglas de su constitución.

2.ª En caso de llevarse a la práctica la antedicha notificación, sus efectos serán:

a) Las disposiciones de los Convenios de 1952 serán aplicables en las relaciones entre los Estados contratantes y los Estados o partes territoriales mencionadas en el apartado 1.º y de haberse realizado dicha notificación a la expiración de un plazo de treinta días, a contar desde la fecha de recepción de la notificación por el Gobierno suizo, si los Convenios han entrado en vigor, o, en caso contrario, a partir de la fecha de su entrada en vigor.

b) El Gobierno suizo comprobará la fecha de recepción de la notificación y la comunicará a los Estados que participan en los Convenios de 1952 así como a los Estados o partes territoriales de los Estados que hayan hecho uso de la facultad a que se alude en el apartado 1.º

c) No tendrán más de un voto varias partes territoriales correspondientes a uno de los Estados mencionados en el apartado 1.º Las modalidades de aplicación de ese principio se regu-

larán por una conferencia intergubernamental de los Estados signatarios de los Convenios de 1952. En todas las demás relaciones dichos Estados o sus partes territoriales tendrán los mismos derechos y obligaciones que los Estados que haya ratificado los Convenios de 1952 o que se hayan adherido a ellos.

3.ª Con el fin de que tengan carácter obligatorio para el usuario, según el derecho del Reino Unido, las prescripciones de los Convenios de 1952, en lo que respecta a las líneas de las partes territoriales de los Estados no signatarios o no adheridos estará facultado el Gobierno del Reino Unido mediante excepciones a las disposiciones de dichos Convenios, para insertar, para el tráfico procedente del Reino Unido una referencia al presente Protocolo adicional en los formularios impresos en la carta de porte (C. I. M.), del billete internacional y del boleto de equipajes (C. I. V.).

4.ª Este Protocolo que completa los Convenios de 1952 permanece abierto para su firma hasta el 1.º de junio de 1953.

Deberá ser ratificado

Los Estados que no hubieran firmado el presente Protocolo antes de dicha fecha, y los Estados participantes en los Convenios precitados por aplicación del art. 65 del C. I. M. y del art. 64 del C. I. V. de 1952, podrán adherirse al presente Protocolo por notificación.

El instrumento de ratificación o la notificación de la adhesión se depositará cerca del Gobierno suizo.

El presente Protocolo entrará en vigor seis meses antes de la fecha prevista para la aplicación de los Convenios de 1952.

EN FE DE LO CUAL, los Plenipotenciarios mencionados a continuación provistos de sus plenos poderes, que se encuentran en buena y debida forma, firman el presente Protocolo

HECHO en Berna el once de abril de mil novecientos cincuenta y tres, en un solo ejemplar, que quedará depositado en los archivos de la Confederación Helvética, y de la que se enviará una copia auténtica a cada uno de los Gobiernos representados en esta Conferencia.

POR TANTO, habiendo visto y examinado los sesenta y ocho artículos que integran dicho Convenio, así como los dos Protocolos adicionales; oída a Comisión de Tratados de las Cortes Españolas; en cumplimiento de lo prevenido en el art. 14 de su Ley Orgánica vengo en aprobar y ratificar cuanto en ello se dispone, en virtud del presente lo apruebo y ratifico, prometiendo cumplirlo observar 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 veinticinco de septiembre de mil novecientos cincuenta y cuatro.

El Ministro de Asuntos Exteriores,
ALBERTO MARTÍN ARTAJO

FRANCISCO FRANCO

El Instrumento de Ratificación fué depositado en Berna el 28 de octubre de 1954.

Rectificación a los Instrumentos de Ratificación del Convenio referente al transporte de viajeros y equipajes por ferrocarril (C. I. V.).

Habiéndose padecido error al final de los expresados Instrumentos de Ratificación, publicados en el **BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO** número 72, correspondiente al día 12 de marzo de 1956, páginas 1674 a 1689, se reproduce debidamente rectificada la parte correspondiente a esta última página.

POR TANTO, habiendo visto y examinado los sesenta y siete artículos que integran dicho Convenio, así como los dos Protocolos adicionales, 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 en virtud del presente lo apruebo y ratifico, prometiendo cumplirlo observar 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 veinticinco de septiembre de mil novecientos cincuenta y cuatro.

El Ministro de Asuntos Exteriores,
ALBERTO MARTÍN ARTAJO

FRANCISCO FRANCO

El Instrumento de Ratificación fué depositado en Berna el 28 de octubre de 1954.

GOBIERNO DE LA NACION

MINISTERIO DE INDUSTRIA

DECRETO de 27 de febrero de 1956 por el que se declara jubilado al Vicepresidente del Consejo Superior de Industria del Cuerpo de Ingenieros Industriales al servicio de este Departamento, don Luis Nieto Antunez

A propuesta del Ministro de Industria y de acuerdo con lo preceptuado en el artículo cuarenta y nueve del Estatuto de Clases Pasivas, de veintidós de octubre de mil novecientos veintiséis, y lo dispuesto en la Ley de veintisiete de diciembre de mil novecientos treinta y cuatro.

Vengo en declarar jubilado, con el haber pasivo que por clasificación le corresponda, al Vicepresidente del Consejo Superior de Industria del Cuerpo de Ingenieros Industriales al servicio de dicho Departamento, don Luis Nieto Antunez, con efectos del día tres de marzo del presente año, en que cumple la edad reglamentaria de jubilación.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintisiete de febrero de mil novecientos cincuenta y seis

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Industria,
JOAQUIN PLANELL RIERA

DECRETO de 28 de febrero de 1956 por el que se nombra Consejero Inspector general del Cuerpo de Ingenieros Industriales a don Lucas Fernández Tapia.

A propuesta del Ministro de Industria y de Conformidad con lo establecido en el artículo noveno del Reglamento orgánico del Cuerpo de Ingenieros Industriales al servicio de dicho Departamento.

Vengo en nombrar Consejero Inspector general del Cuerpo de Ingenieros Industriales a don Lucas Fernández Tapia, con el haber que para los de su categoría se halla consignado en los vigentes presupuestos generales del Estado.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintiocho de febrero de mil novecientos cincuenta y seis.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Industria,
JOAQUIN PLANELL RIERA

DECRETO de 5 de marzo de 1956 por el que se nombra Inspector general, Presidente de Sección del Cuerpo de Ingenieros de Minas, a don Pablo Fernández Iruegas.

Vacantes en el Cuerpo de Ingenieros de Minas una plaza de Inspector general, Presidente de Sección, por fallecimiento del de dicha categoría, don José Gil de Ramales y de Diego Herranz, a propuesta del Ministro de Industria y de conformidad con lo preceptuado en el Reglamento orgánico del citado Cuerpo.

Vengo en nombrar para la referida plaza, en ascenso de escala, con el sueldo anual de treinta mil ochocientas pesetas, y antigüedad, a todos los efectos, del día veintuno de febrero del corriente año, al Inspector general del mencionado Cuerpo, don Pablo Fernández Iruegas.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a cinco de marzo de mil novecientos cincuenta y seis

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Industria,
JOAQUIN PLANELL RIERA

DECRETO de 5 de marzo de 1956 por el que se nombra Inspector general del Cuerpo de Ingenieros de Minas a don Jerónimo Alonso Cerezo.

Vacante en el Cuerpo de Ingenieros de Minas una plaza de Inspector general, por ascenso del de dicha categoría, don Pablo Fernández Iruegas; a propuesta del Ministro de Industria, y de conformidad con lo preceptuado en el Reglamento orgánico del citado Cuerpo.

Vengo en nombrar para la referida plaza, en ascenso de escala, con el sueldo anual de veintisiete mil trescientas pesetas, y antigüedad del día veintuno de febrero del corriente año, al Ingeniero Jefe de primera clase del mencionado Cuerpo, don Jerónimo Alonso Cerezo, el que continuará en la situación de excedente voluntario en que se hallaba.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a cinco de marzo de mil novecientos cincuenta y seis.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Industria,
JOAQUIN PLANELL RIERA

DECRETO de 5 de marzo de 1956 por el que se nombra Inspector general del Cuerpo de Ingenieros de Minas a don Juan Trueba Aguirre.

Vacante en el Cuerpo de Ingenieros de Minas una plaza de Inspector general, por continuar en la situación de excedente voluntario en que se hallaba el de dicha categoría don Jerónimo Alonso Cerezo; a propuesta del Ministro de Industria, y de conformidad con lo preceptuado en el Reglamento orgánico del citado Cuerpo.

Vengo en nombrar para la referida plaza, en ascenso de escala, con el sueldo anual de veintisiete mil trescientas pesetas, y antigüedad a todos los efectos del día veintuno de febrero del corriente año, al Ingeniero Jefe de primera clase del mencionado Cuerpo, don Juan Trueba Aguirre.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a cinco de marzo de mil novecientos cincuenta y seis.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Industria,
JOAQUIN PLANELL RIERA

DECRETO de 5 de marzo de 1956 por el que se nombra Ingeniero Jefe de primera clase del Cuerpo de Ingenieros de Minas a don Faustino Hervada García.

Vacante en el Cuerpo de Ingenieros de Minas una plaza de Ingeniero Jefe de primera clase, por ascenso del de dicha categoría don Juan Trueba Aguirre; a propuesta del Ministro de Industria, y de conformidad con lo preceptuado en el Reglamento orgánico del citado Cuerpo.

Vengo en nombrar para la referida plaza, en ascenso de escala, con el sueldo anual de veinticuatro mil quinientas pesetas, y antigüedad a todos los efectos del día veintuno de febrero del corriente año, al Ingeniero Jefe de segunda clase del mencionado Cuerpo, don Faustino Hervada García.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a cinco de marzo de mil novecientos cincuenta y seis

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Industria,
JOAQUIN PLANELL RIERA

SECRETARIA GENERAL DEL MOVIMIENTO

DECRETO de 9 de marzo de 1956 por el que cesa como Delegado nacional de Educación Nacional de Falange Española Tradicionalista y de las J. O. N. S. el camarada Joaquín Ruiz-Giménez y Cortés.

Cesa en el cargo de Delegado nacional de Educación Nacional de Falange Española Tradicionalista y de las J. O. N. S. el camarada Joaquín Ruiz-Giménez y Cortés, agradeciéndole los servicios prestados.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en el Palacio de El Pardo a nueve de marzo de mil novecientos cincuenta y seis

FRANCISCO FRANCO

El Ministro Secretario general del Movimiento,
JOSE LUIS ARRESE Y MAGRA

DECRETO de 9 de marzo de 1956 por el que se nombra Delegado nacional de Educación Nacional de Falange Española Tradicionalista y de las J. O. N. S. al camarada Jesús Rubio García-Mina.

A propuesta del Ministro Secretario general del Movimiento,

Nombro Delegado nacional de Educación Nacional de Falange Española Tradicionalista y de las J. O. N. S. al camarada Jesús Rubio García-Mina.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en el Palacio de El Pardo a nueve de marzo de mil novecientos cincuenta y seis.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro Secretario general del Movimiento,
JOSE LUIS ARRESE Y MAGRA

MINISTERIO DE EDUCACION NACIONAL

ORDEN de 28 de febrero de 1956 por la que se adjudica provisionalmente el concurso-subasta para las obras de construcción del edificio del Centro de Enseñanza Media y Profesional de Lalin (Pontevedra).

Ilmo. Sr.: Vista la propuesta de adjudicación provisional de las obras de construcción de un edificio de nueva planta con destino al Centro de Enseñanza Media y Profesional de Lalin (Pontevedra), según proyecto aprobado por Orden ministerial de 17 de octubre de 1955 (BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO de 12 de noviembre), y anunciadas a concurso-subasta por la Dirección General de Enseñanza Laboral con fecha 12 de enero último (BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO del 24).

Este Ministerio, conformándose con lo propuesto por la citada Dirección General y lo acordado por la Mesa, ha resuelto:

1.º Adjudicar provisionalmente el concurso-subasta para la construcción de un edificio de nueva planta destinado al Centro de Enseñanza Media y Profesional de Lalin (Pontevedra), por la cantidad de 4.344.676,58 pesetas, resultante de la baja del 5,10 por 100, equivalente a 233.486,31 pesetas, a Gómez y Bernárdez, Construcciones, S. L., y con sujeción a las normas contenidas en el pliego de condiciones generales para la contratación de obras públicas, en las especiales del proyecto, en la convocatoria del concurso-subasta y en la oferta del licitador. Esta adjudicación quedará automáticamente elevada a definitiva en el plazo de quince días naturales, a contar desde la publicación de la presente Orden en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO si en el mencionado plazo no hubiere reclamación alguna contra el acuerdo.

2.º Por la Dirección General de Enseñanza Laboral se otorgará con el adjudicatario la correspondiente escritura pública, dentro del plazo de treinta días natu-

rales, a contar desde la elevación a definitiva de la presente adjudicación y ante el Notario que corresponda en turno.

3.º El adjudicatario depositará dentro del mismo plazo, ante la Tesorería Central y a disposición de este Ministerio, fianza definitiva en cuantía de 183.126,60 pesetas, a que asciende la cantidad fijada en la Orden de 12 de enero último (BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO del 24), que convocó el concurso-subasta. Esta fianza definitiva podrá verificarse en metálico o en valores del Estado, al tipo que para este objeto señalan las disposiciones vigentes. En la escritura notarial se copiará íntegramente el resguardo de este depósito, y, en su caso, se consignarán las pólizas justificativas de la compra de valores por parte del adjudicatario o su fiador.

4.º En la misma escritura notarial se hará constar expresamente entre las estipulaciones que tanto el presupuesto de la obra como los pliegos de condiciones facultativas y económicas y demás documentos del proyecto se entenderán formando parte del contrato.

5.º El plazo para la terminación de la totalidad de estas obras será, como máximo, el de dos años a contar de su comienzo, y éste a los quince días del otorgamiento de la escritura que se menciona en el apartado segundo de la presente Orden.

6.º El adjudicatario abonará los gastos que motivaron la subasta, así como los honorarios del Notario autorizante, del acta matriz y primera copia de la escritura de adjudicación provisional y la de contrata, así como los impuestos de derechos reales y timbre correspondientes. Queda obligado también a asegurar las obras por el importe total de su cifra de adjudicación durante el plazo de ejecución de las mismas. La póliza habrá de extenderse con la condición especial de que, si bien el contratista la suscribe con este carácter, es requisito indispensable que en caso de siniestro, una vez adjudicada su cuantía, el importe íntegro de la indemnización se ingrese en la Caja General de Depósitos para ir pagando la obra que se reconstruya, a medida que ésta se vaya realizando, previas las certificaciones facultativas, así como los demás trabajos de la adaptación.

7.º El importe de la contrata será a cargo de los fondos disponibles por el Patronato Nacional de Enseñanza Media y Profesional para estas atenciones, y se satisfarán contra presentación de certificación mensual de obra ejecutada, en la forma que determinan las condiciones del proyecto y disposiciones vigentes sobre la materia.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 28 de febrero de 1956.

RUBIO GARCIA-MINA

Ilmo. Sr. Director general de Enseñanza Laboral, Presidente de la Comisión Permanente del Patronato Nacional de Enseñanza Media y Profesional.

MINISTERIO DE TRABAJO

ORDEN de 25 de febrero de 1956 por la que se concede subvenciones para mitigar el paro forzoso por las cantidades y a las provincias que en la misma se detallan, por un importe total de pesetas 44 483.774.

Ilmos. Sres.: De acuerdo con las facultades que le están atribuidas por la Ley de 25 de junio de 1935, a propuesta de la Junta Interministerial del Paro, y previo acuerdo del Consejo de Ministro de 10 de actual,

Este Ministerio ha tenido a bien conceder subvenciones para mitigar el paro forzoso, por las cantidades y las provincias que se detallan, con cargo al presupuesto ordinario aprobado por Ley de 22 de diciembre de 1955, por importe de cuarenta y cuatro millones cuatrocientas ochenta y tres mil setecientas setenta y cuatro pesetas.

Lo que digo a VV. II. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a VV. II. muchos años.
Madrid, 25 de febrero de 1956.

GIRON DE VELASCO

Ilmos Sres. Subsecretario de este Departamento y Comisario Nacional de Paro,

	Pesetas
1. Para obras varias en la provincia de Alava, al Gobernador Civil ...	275.000
2. Para obras varias en la capital y provincia de Albacete, al Gobernador Civil ...	650.000
3. Para obras varias en diferentes pueblos de la provincia de Alicante, al Gobernador Civil...	800.000
4. Para obras varias en diferentes pueblos de la provincia de Almería, al Gobernador Civil...	2.895.000
5. Para obras varias en diferentes pueblos de la provincia de Avila, al Gobernador Civil ...	485.000

	Pesetas
6. Para obras varias en diferentes pueblos de la provincia de Eadajoz, al Gobernador Civil...	600.000
7. Para obras varias en diferentes pueblos de la provincia de Ealeares, al Gobernador Civil...	500.000
8. Para obras varias en diferentes pueblos de la provincia de Burgos, al Gobernador Civil ...	425.000
9. Para obras varias en diferentes pueblos de la provincia de Cáceres, al Gobernador Civil ...	500.000
10. Para obras varias en diferentes pueblos de la provincia de Cádiz, al Gobernador Civil ...	1.990.000

	Pesetas		Pesetas
11. Para obras varias en diferentes pueblos de la provincia de Castellón al Gobernador Civil	105.000	30. Para obras varias en diferentes pueblos de la provincia de Oviedo al Gobernador civil	180.000
12. Para obras en el Instituto de Adoratrices en Ceuta a la Rvda Madre Superiora	50.000	31. Para obras varias en diferentes pueblos de la provincia de Palencia al Gobernador Civil	1.407.000
13. Para obras varias en la capital y provincia de Ciudad Real, al Gobernador civil	155.774	32. Para obras varias dependientes del Gobernador Civil de Las Palmas (Canarias)	700.000
14. Para obras municipales en Rute (Córdoba), al Gobernador civil	50.000	33. Para obras varias dependientes del Gobernador Civil en la capital y provincia de Pontevedra	115.000
15. Para obras varias en la capital y provincia de La Coruña, al Gobernador Civil	1.557.000	34. Para obras varias en diferentes pueblos de la provincia de Salamanca al Gobernador Civil	3.065.000
16. Para obras varias en diferentes pueblos de la provincia de Cuenca, al Gobernador Civil	900.000	35. Para obras varias en Cantalapedra (Salamanca) al Alcalde Presidente de dicho Ayuntamiento	300.000
17. Para obras varias en la capital y provincia de Granada al Gobernador Civil	395.000	36. Para obras de pavimentación, alcantarillado y conducción de aguas en Luzmela al Gobernador civil de Santander	200.000
18. Para obras en la capital y provincia de Guadalupe al Gobernador Civil	80.000	37. Para obras en diferentes pueblos de la provincia de Segovia al Gobernador Civil	520.000
19. Para obras varias en Cestona (Guipuzcoa), al Gobernador Civil	125.000	38. Para obras en diferentes pueblos de la provincia de Sevilla al Gobernador Civil	1.050.000
20. Para obras varias en diferentes pueblos de la provincia de Huelva al Gobernador Civil	827.000	39. Para obras varias en diferentes pueblos de la provincia de Soria al Gobernador Civil	150.000
21. Para obras varias en diferentes pueblos de la provincia de Jaén al Gobernador Civil	2.150.000	40. Para obras varias en diferentes pueblos de la provincia de Tarragona al Gobernador civil	1.425.000
22. Para obras varias en diferentes pueblos de la provincia de León al Gobernador Civil	455.000	41. Para obras varias en diferentes pueblos de la provincia de Toledo, al Gobernador Civil	575.000
23. Para obras varias en diferentes pueblos de la provincia de Logroño al Gobernador Civil	1.000.000	42. Para obras varias en diferentes pueblos de la provincia de Valencia al Gobernador Civil	4.015.000
24. Para obras varias en diferentes pueblos de la provincia de Lugo al Gobernador Civil	736.000	43. Para obras varias en diferentes pueblos de la provincia de Valladolid, al Gobernador Civil	4.374.000
25. Para obras de escuelas profesionales, iglesias, obras municipales guarderías, etc., en la capital y provincia de Madrid, al Gobernador Civil	1.644.000	44. Para obras varias en diferentes pueblos de la provincia de Vizcaya al Gobernador Civil	74.000
26. Para obras varias en diferentes pueblos de la provincia de Málaga, al Gobernador Civil	3.546.000	45. Para obras varias en diferentes pueblos de la provincia de Zamora al Gobernador Civil	1.660.000
27. Para obras varias en diferentes pueblos de la provincia de Murcia al Gobernador Civil	1.106.000	46. Para obras varias en diferentes pueblos de la provincia de Zaragoza, al Gobernador Civil	230.000
28. Para obras varias en diferentes pueblos de la provincia de Navarra al Gobernador Civil	970.000		
29. Para obras varias en diferentes pueblos de la provincia de Orense, al Gobernador Civil	670.000	Total	44.483.774

ORDEN de 5 de marzo de 1956 por la que se concede a don Gregorio Sáez Ramón la Medalla «Al Mérito en el Trabajo», en su categoría de plata de segunda clase.

Ilmo. Sr.: Visto el expediente tramitado por la Delegación Provincial de Trabajo de Madrid sobre concesión de la Medalla del Trabajo a don Gregorio Sáez Ramón, y

Resultando que el Pleno de la Junta Sindical del Sindicato Provincial del Papel, Prensa y Artes Gráficas de Madrid solicitó de este Ministerio la concesión de dicha recompensa a favor del señor Sáez el cual no sólo lleva dedicado a su profesión de impresor cincuenta y cinco años ininterrumpidos sino que habiendo comenzado su labor como aprendiz logró merced a su competencia y aboriosidad ocupar uno de los puestos más destacados en la industria, fundando una Empresa de la que han salido numerosos especialistas que hoy ocupan cargos de responsabilidad y a los que el señor Sáez inculcó sus enseñanzas y su vida ejemplar;

Resultando que reunida la Junta Consultiva de la Delegación Provincial de Trabajo de Madrid dió cumplimiento a lo prevenido en el Orden de 12 de mayo de 1943 e informó favorablemente la petición deducida;

Considerando que procede acceder a la concesión de esta recompensa, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado j) del artículo noveno del Reglamento de 25 de abril de 1952;

Vistas las citadas disposiciones,

Este Ministerio, de conformidad con el dictamen de la mencionada Junta Consultiva, y a propuesta de la Sección Central de Recursos y Recompensas ha acordado conceder a don Gregorio Sáez Ramón la Medalla «Al Mérito en el Trabajo», en su categoría de plata de segunda clase.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 5 de marzo de 1956.—Por delegación, Ambrosio López

Ilmo. Sr. Subsecretario de este Departamento.

ORDEN de 5 de marzo de 1956 por la que se concede a don Manuel Valmorisco González la Medalla «Al Mérito en el Trabajo», en su categoría de plata de segunda clase.

Ilmo. Sr.: Visto el expediente tramitado por la Delegación Provincial de Trabajo de Madrid sobre concesión de la Medalla del Trabajo a don Manuel Valmorisco González; y

Resultando que la Junta Sindical del Sindicato Provincial de Papel, Prensa y Artes Gráficas de Madrid acordó solicitar de este Ministerio la concesión de la expresada recompensa a favor del señor Valmorisco Director-Jefe de Fabricación de la Papelera Madrileña en consideración a los méritos contraídos en su vida laboral por cuanto tras de su ingreso en la Empresa hace cincuenta años logró, merced a su capacidad, constancia y aboriosidad, alcanzar el cargo que hoy desempeña;

Resultando que reunida la Junta Consultiva de la Delegación Provincial de Trabajo de Madrid dió cumplimiento a lo prevenido en el Orden de 12 de mayo de 1943 e informó favorablemente la petición deducida;

Considerando que procede acceder a la concesión de la Medalla del Trabajo solicitada, por cuanto los hechos expuestos constituyen mérito suficiente para fundamentar la concesión de esta recompensa, al amparo de lo dispuesto en el apartado j) del artículo noveno del Reglamento de 25 de abril de 1942;

Vistas las citadas disposiciones, Este Ministerio, de conformidad con el dictamen de la mencionada Junta Consultiva, y a propuesta de la Sección Cen-

tral de Recursos y Recompensas, ha acordado conceder a don Manuel Valmorisco González la Medalla «Al Mérito en el Trabajo» en su categoría de plata de segunda clase.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid 5 de marzo de 1956.—Por delegación, Ambrosio López.

Ilmo. Sr. Subsecretario de este Departamento.

MINISTERIO DE INDUSTRIA

ORDEN de 26 de diciembre de 1955 por la que se declara la caducidad de la concesión minera «Complemento a Isabel», número 1.396, de la provincia de Salamanca.

Ilmo. Sr.: Visto el escrito presentado en fecha 1 de diciembre de 1954 por don José Galván Fuentes, como Alcalde y en representación del Ayuntamiento de Lumbreras, entidad titular de la concesión minera «Complemento a Isabel» número 1.396, de mineral de castierita de la provincia de Salamanca, por el que renuncia a los derechos adquiridos sobre la mismas;

Vistos los artículos 171 y 172 del vigente Reglamento general para el Régimen de la Minería, de 6 de agosto de 1946;

Resultando que a Jefatura del Distrito Minero remite, junto con el escrito de renuncia, la carta de pago justificativa, de estar al corriente en el abono del canon de superficie;

Resultando que la Jefatura del Distrito Minero informa que en la citada concesión no hubo producción en el último quinquenio.

Considerando que el artículo 171 del Reglamento determina como causa de caducidad la renuncia voluntaria por par-

te del interesado o su representante legal, circunstancia existente en este caso.

Considerando que del informe emitido por la Jefatura del Distrito Minero se deduce que el yacimiento no tiene valor alguno que justifique la conveniencia de su reserva a favor del Estado.

Este Ministerio a propuesta de la Dirección General de Minas y Combustibles, ha resuelto declarar la caducidad de la concesión minera «Complemento a Isabel», número 1.39, de la provincia de Salamanca, efectuando la Jefatura del Distrito Minero las oportunas notificaciones a la Delegación de Hacienda y al interesado y publicándose la resolución en el BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO y en el «Boletín Oficial» de la provincia correspondiente, con la declaración de franco del terreno comprendido en la concesión, excepto para sustancias reservadas no admitiéndose nuevas solicitudes hasta transcurridos ocho días, a partir de la publicación.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 26 de diciembre de 1955.—Por delegación, A. Suárez.

Ilmo. Sr. Director general de Minas y Combustibles.

ORDEN de 26 de diciembre de 1955 por la que se declara la caducidad de la concesión minera «Eduardo», núm. 1.703, de la provincia de Salamanca.

Ilmo. Sr.: Visto el escrito presentado en fecha 1 de diciembre de 1954 por don José Galván Fuentes, como Alcalde y representación del Ayuntamiento de Lumbrales, entidad titular de la concesión minera «Eduardo», número 1.703, de la provincia de Salamanca, por el que renuncia a los derechos adquiridos sobre la misma;

Vistos los artículos 171 y 172 del vigente Reglamento general para el Régimen de la Minería, de 9 de agosto de 1946;

Resultando que a Jefatura del Distrito Minero remite, junto con el escrito de renuncia, la carta de pago justificativa de estar al corriente en el abono del canon de superficie;

Resultando que la Jefatura del Distrito Minero informa que en la citada concesión no hubo producción en el último quinquenio.

Considerando que el artículo 171 del Reglamento determina como causa de caducidad la renuncia voluntaria por parte del interesado o su representante legal, circunstancia existente en este caso;

Considerando que del informe emitido por la Jefatura del Distrito Minero se deduce que el yacimiento no tiene valor alguno que justifique la conveniencia de su reserva a favor del Estado;

Este Ministerio, a propuesta de la Dirección General de Minas y Combustibles, ha resuelto declarar la caducidad de la concesión minera «Eduardo», número 1.703, de mineral de castro, de la provincia de Salamanca, efectuando la Jefatura del Distrito Minero las oportunas notificaciones a la Delegación de Hacienda y al interesado, y publicándose la resolución en el BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO y en el «Boletín Oficial» de la provincia correspondiente, con la declaración de franco del terreno comprendido en la concesión, excepto para sustancias reservadas, no admitiéndose nuevas solicitudes hasta transcurridos ocho días, a partir de la publicación.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 26 de diciembre de 1955.—Por delegación, A. Suárez.

Ilmo. Sr. Director General de Minas y Combustibles.

ORDEN de 26 de diciembre de 1955 por la que se declara la caducidad del permiso de investigación «Jorgito uno», número 10.776, de la provincia de Córdoba.

Ilmo. Sr.: Visto el escrito presentado en fecha 4 de noviembre de 1955 por don José López Puig, como titular del permiso de investigación de mineral de cobre, nombrado «Jorgito uno», número 10.776, de la provincia de Córdoba, por el que renuncia a los derechos adquiridos sobre el mismo.

Vistos los artículos 170 y 172 del Reglamento General para el Régimen de la Minería, de 9 de agosto de 1946;

Resultando que la Jefatura del Distrito Minero remite, junto con el escrito de renuncia, la carta de pago, justificativa de estar al corriente en el abono del canon de superficie.

Considerando que el artículo 170 del citado Reglamento determina como causa de caducidad la renuncia voluntaria por parte del interesado, circunstancia existente en este caso.

Este Ministerio, a propuesta de la Dirección General de Minas y Combustibles, ha resuelto declarar la caducidad del permiso de investigación «Jorgito uno», número 10.776 de la provincia de Córdoba, efectuando la Jefatura del Distrito Minero las oportunas notificaciones a la Delegación de Hacienda y al interesado, y publicándose la resolución en el BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO y en el «Boletín Oficial» de la provincia correspondiente, con la declaración de franco del terreno comprendido en el permiso, excepto para sustancias reservadas, no admitiéndose nuevas solicitudes hasta transcurridos ocho días, a partir de la publicación.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 26 de diciembre de 1955.—Por delegación, A. Suárez.

Ilmo. Sr. Director general de Minas y Combustibles.

ORDEN de 26 de diciembre de 1955 por la que se declara la caducidad del permiso de investigación «Jorgito tres», número 10.788, de la provincia de Córdoba.

Ilmo. Sr.: Visto el escrito presentado en fecha 4 de noviembre de 1955, por don José López Puig, como titular del permiso de investigación de mineral de cobre, nombrado «Jorgito tres», número 10.788, de la provincia de Córdoba, por el que renuncia a los derechos adquiridos sobre el mismo;

Vistos los artículos 170 y 172 del Reglamento General para el Régimen de la Minería, de 9 de agosto de 1946;

Resultando que la Jefatura del Distrito Minero remite, junto con el escrito de renuncia, la carta de pago, justificativa de estar al corriente en el abono del canon de superficie;

Considerando que el artículo 170 del citado Reglamento determina como causa de caducidad a renuncia voluntaria por parte del interesado, circunstancia existente en este caso.

Este Ministerio, a propuesta de la Dirección General de Minas y Combustibles, ha resuelto declarar la caducidad del permiso de investigación «Jorgito tres», número 10.788, de la provincia de Córdoba, efectuando la Jefatura del Distrito Minero las oportunas notificaciones a la Delegación de Hacienda y al interesado, y publicándose la resolución en el BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO y en el «Boletín Oficial» de la provincia correspondiente, con la declaración de franco del terreno comprendido en el permiso, excepto para sustancias reservadas, no admitiéndose nuevas solicitudes hasta

transcurridos ocho días, a partir de la publicación.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 26 de diciembre de 1955.—Por delegación, A. Suárez.

Ilmo. Sr. Director general de Minas y Combustibles.

MINISTERIO DE AGRICULTURA

ORDEN de 27 de febrero de 1956 sobre realización de barbechos en el año agrícola 1955-56.

Ilmo. Sr.: En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley de 5 de noviembre de 1940, llegada esta época, al igual que en años anteriores y por los mismos motivos, procede, se señalen las superficies mínimas de barbechos que deben realizarse en el año agrícola 1955-56, que aseguren más tarde la oportuna siembra de trigo.

En su virtud, y de acuerdo con las atribuciones conferidas por la Ley de 5 de noviembre de 1940, y visto lo prevenido en el Decreto de 27 de septiembre de 1946, en la Ley de 3 de diciembre de 1953 y en las Ordenes de 30 de julio de 1954 y 25 de octubre de 1955.

Este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Primero.—En toda España deberán realizarse durante el año agrícola 1955-56 labores de barbecho preparatorias para el cultivo de trigo en las extensiones que se señalan en el apartado segundo de esta Orden. Independientemente se realizarán los restantes barbechos destinados a los demás cereales de otoño, sean o no sembrados, de acuerdo con lo prevenido en la Ley de 5 de noviembre de 1940.

Segundo.—A la publicación de la presente Orden la Dirección General de Agricultura fijará para cada provincia la superficie destinada a barbecho para trigo, y cuyo total nacional no deberá ser inferior a cuatro millones de hectáreas.

Tercero.—Las Jefaturas Agronómicas provinciales, tan pronto conozcan la superficie asignada a sus provincias, la distribuirán dentro de los distintos términos municipales de acuerdo con sus posibilidades, y comunicarán a los Cabildos, sindicatos de las Hermandades de Labradores y Ganaderos, o, en su defecto, a las Juntas Agrícolas locales, la extensión de barbecho para trigo que corresponde a su término municipal.

Cuarto.—Los Cabildos o Juntas distribuirán esta superficie obligatoria de barbecho entre los cultivadores del término municipal, y antes del día 15 de marzo próximo lo deberán comunicar a los interesados y exponer en el tablón de anuncios del Ayuntamiento las listas de estas superficies, por orden alfabético de cultivadores, remitiendo copia de las mismas a la Jefatura Agronómica correspondiente.

El hecho de la exposición de las listas en el Ayuntamiento se considerará, en todo caso, como notificación suficiente a los interesados.

Los Cabildos o Juntas harán la distribución de estos barbechos entre las fincas del término municipal teniendo presentes las normas dictadas al efecto por la Orden de este Ministerio de 30 de julio de 1954 (BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO del 16 de agosto). En consecuencia, las Jefaturas Agronómicas, al conocer los planes de barbecho que les propongan los Cabildos o Juntas, exigirán para la aprobación de aquéllos que las labores hayan de efectuarse en las tierras más fértiles de cada explotación, con una rotación adecuada, y dejando para pasto o erial permanente sólo aquellos suelos que por su deficiente calidad y profundidad sean más indicados para este aprovechamiento;

No se permitirá en modo alguno que se señalen para laboreo los terrenos de la explotación que por su excesiva pendiente o su poco suelo agrícola ofrezcan peligro de erosión y que, por tanto no deban ser objeto de cultivo mientras no se apliquen medidas eficaces que aseguren su conservación.

De acuerdo con lo prevenido en el apartado segundo de la Orden de 25 de octubre de 1955 a los efectos de su inclusión en los planes anuales de barbechera se considerarán aptos para el cultivo aunque nunca hubieren sido objeto de laboreo aquellos terrenos en los que pudiéndose realizar racionalmente las labores sin peligro de erosión, el cultivo de cereales en alternativa no resultara antieconómico en rotaciones más o menos amplias. Sin embargo cuando dichos terrenos, ya sean de propiedad pública o particular, tengan explotación forestal, la transformación del aprovechamiento forestal en agrícola se ajustará a los trámites y requisitos que establece el Decreto de 16 de junio de 1954. A tales efectos, en fincas particulares se entenderán como de explotación forestal aquellos terrenos poblados de arbolado con especies forestales, los de matorral provistos de especies nobles capaces de constituir una masa forestal y los terrenos dedicados a aprovechamiento económico de espartizal.

Cuando por aplicación de lo que con anterioridad se dispone se incluyeren en los planes anuales de barbechera terrenos que antes no estuvieren sujetos a siembra obligatoria de cereales, las Jefaturas Agronómicas deberán excluir, en su caso, de esa obligación una superficie equivalente de otros terrenos que, por su pendiente y características especiales, presenten graves peligros de erosión.

Las Jefaturas Agronómicas al señalar los planes de barbechera, cuidarán muy especialmente de que las tierras dedicadas al cultivo cuya fertilidad peligre por la erosión del suelo sean labradas siguiendo siempre que técnica y económicamente fuere posible, las líneas de nivel del terreno de forma tal que los surcos se tracen en sentido horizontal.

Asimismo, dichas Jefaturas ejercerán la oportuna vigilancia para que esta forma de laboreo se extienda a todos los cultivos, siempre que se dieren los supuestos a que se refiere el párrafo anterior.

Cuando existan retamas u otros matorrales en tierras aptas para el cultivo permanente el empresario agrícola vendrá obligado a labrar, limpiar y sanear el suelo con sujeción a lo que se establece en la presente Orden.

Asimismo se fijarán superficies para barbechar en las que resulten por aplicación de la disposición adicional primera de la Ley de 3 de diciembre de 1953 sobre fincas manifestamente mejorables.

Quinto.—En la redacción de los planes de barbechos se considerarán las fincas independientemente a estos efectos sin que se permita la intensificación de una de ellas en beneficio de otra del mismo cultivador. Solamente en casos excepcionales, cuando se demuestre que constituyen una unidad económica de explotación varias fincas de un mismo propietario dentro de una misma provincia podrá formularse un plan de conjunto, que, a propuesta de la Jefatura Agronómica, establecerá en cada caso la Dirección General de Agricultura.

Sexto.—El señalamiento de los planes definitivos de barbechos que efectúen las Jefaturas Agronómicas con arreglo a las normas que se señalen no implicará, por lo general, una disminución de la superficie total de labores fijada a la provincia por la Dirección General de Agricultura, salvo que se dediquen a pastos mejorados. A tal efecto cuando cualquiera de esos planes llevase aparejada una reducción de la superficie de labores asignada por la Jefatura Agronómica al término municipal correspondiente, ésta deberá compensar esa minoración con el

paralelo aumento de la extensión destinada a labores en otros términos municipales, y si dicha compensación no fuere posible, esos planes definitivos habrán de ser aprobados por la Dirección General de Agricultura, previa propuesta razonada que la Jefatura Agronómica formule para justificar la procedencia de los mismos.

Igual criterio se seguirá respecto al señalamiento de los planes de barbechos a cada finca particular, cuando por existir terrenos que por su excesiva pendiente ofrezcan peligro de erosión, o por su poco suelo agrícola resulte antieconómica la producción de trigo, no deban ser objeto de cultivo en tanto no se apliquen medidas eficaces que aseguren su conservación en los que haya aquel peligro. En estos casos se podrán compensar estos terrenos dentro de la propia finca, y de no ser esto posible porque no los haya con suficiente aptitud agronómica, podrán reducirse los planes de barbechos de la finca de que se trate, pero siempre que tal reducción no exceda del treinta por ciento de la superficie que correspondiera barbechar en aquélla, bien entendido que la disminución que experimente la expresada finca deberá ser objeto de compensación dentro del término municipal, en la forma que se determina en el párrafo precedente, o en otros términos municipales, y cuando esto último sea imposible el plan definitivo tendrá que ser aprobado por la Dirección General de Agricultura.

Séptimo.—En aquellas explotaciones que por la pobreza del suelo o inadecuado del clima considerase el propietario antieconómico el cultivo cereal, podrá solicitar de la Jefatura Agronómica autorización para suspender dicho cultivo, si bien no podrá accederse a dicha pretensión mas que en el caso en que el propietario se comprometa a realizar un plan de pastos mejorados que le será fijado por la Jefatura Agronómica, de acuerdo con las instrucciones que al efecto dicte la Dirección General de Agricultura.

Dicho plan comprenderá esencialmente un primer periodo de prueba de adaptación de especies económica y técnicamente posibles, y un desarrollo posterior de la extensión dedicada a estos fines de pastos mejorados, una vez comprobada la conveniencia económica de su establecimiento.

El periodo de prueba de la superficie ocupada por pastos mejorados alcanzará una extensión suficiente que permita a la vista de su resultado poder extender el pastizal a toda la superficie que se deje de labrar.

Las Jefaturas Agronómicas podrán igualmente obligar en aquellos terrenos que deban abandonarse para el cultivo cereal por su excesiva pendiente, y para evitar fenómenos de erosión, a dedicar superficie de los mismos para prueba de pastos mejorados, llegando a la totalidad de dicha superficie una vez demostrada la posibilidad del nuevo aprovechamiento.

Una parte de las superficies en las que se deje de cultivar cereal, a elección del propietario, podrá ser destinada a repoblación forestal, especialmente en los terrenos de mayor pendiente. En estos casos la Jefatura Agronómica lo pondrá en conocimiento de los Servicios Forestales provinciales competentes a los efectos de realizar dicha repoblación.

Octavo.—Las fechas en las que deberán tenerse finalizadas las distintas labores de barbecho en cada provincia son las señaladas en su día por dicha Dirección General, a propuesta de las respectivas Jefaturas Agronómicas, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo primero del Decreto de 27 de septiembre de 1946 (BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO de 20 de octubre) y apartado sexto de la Orden de 23 de octubre de 1948 (BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO del día 25).

Noveno.—Los interesados podrán recurrir contra la superficie señalada por los Cabildos o Juntas ante las mismas, con anterioridad al 31 de marzo próximo. Es-

tas resolverán las reclamaciones dentro de los diez días siguientes a su presentación.

Contra dicha resolución cabra recurso antes las Jefaturas Agronómicas respectivas que resolverán de acuerdo con las normas que a tal efecto se dicten por la Dirección General de Agricultura.

Los cultivadores directos de las fincas en las que hasta la fecha no se hubiese cultivado trigo, o cuya superficie señalada para barbecho de este cereal excediera de un treinta por ciento de la marcada para el año anterior, podrán, excepcionalmente recurrir contra las resoluciones de las Jefaturas Agronómicas ante la Dirección General de Agricultura, que resolverá en definitiva. Análogo recurso podrán entablar aquellos cultivadores que, habiendo solicitado de la Jefatura Agronómica suspender el cultivo de trigo en terrenos en que se considere su producción antieconómica, aquélla lo hubiera denegado.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo tercero de la Ley de 5 de noviembre de 1940, los planes formulados por los Cabildos o Juntas serán puestos en práctica sin demora por los cultivadores directos, sin perjuicio de que, en caso de disconformidad, puedan ser impugnados.

Décimo. Los Cabildos o Juntas vigilarán las fechas de comienzo y terminación de las labores de barbecho, en las fincas de su término municipal, y cuidarán de que se realicen en la totalidad de las superficies fijadas, según uso y costumbre de buen labrador en la comarca, debiendo dar cuenta mensualmente a la Jefatura Agronómica provincial de los estados de tales barbechos y su terminación.

Cuando las labores de barbecho no se realicen en alguna finca en las fechas fijadas, los Cabildos o Juntas recabarán de las Jefaturas Agronómicas el envío de personal técnico agrónomo, con el fin de asignar productores con el ganado conveniente para que efectúen los barbechos, de acuerdo con lo que dispone el vigente Decreto de este Ministerio de 27 de septiembre de 1946.

Undécimo.—Las Cámaras Oficiales Sindicales Agrarias servirán de órganos ejecutivos de lo que se dispone en esta Orden.

Duodécimo.—El incumplimiento de lo dispuesto en la presente Orden por parte de los cultivadores será sancionado con arreglo a lo dispuesto en la Ley de 5 de noviembre de 1940, sin perjuicio de pasar el tanto de culpa a otras autoridades y organismos competentes si la falta origina daños a la producción nacional.

Décimotercero.—La omisión o negligencia en el cumplimiento de lo dispuesto en la presente Orden por parte de los Cabildos o Juntas será comunicado por las Jefaturas Agronómicas a los Gobernadores civiles de las provincias respectivas para que, de acuerdo con lo prevenido en la Ley de 5 de noviembre de 1940 y en las disposiciones transitorias 26 y 27 de la Orden de la Presidencia del Gobierno de 23 de marzo de 1945, se impongan las correspondientes sanciones, sin perjuicio de pasar el tanto de culpa que proceda a otras autoridades y organismos competentes si la falta origina graves daños a la producción nacional.

Décimocuarto.—La Dirección General de Agricultura tomará las medidas para el más exacto cumplimiento de lo que se dispone.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años, A Madrid, 27 de febrero de 1956.

CAVESTANY

Ilmo. Sr. Subsecretario de este Departamento.

ORDEN de 29 de febrero de 1956 por la que se declara obligatoria la construcción de albergues para el ganado en varias fincas de la provincia de Cáceres.

Ilmo. Sr.: La Ley de Epizootias de 20 de diciembre de 1952 autoriza la imposición de la obligatoriedad de construcción de albergues para el ganado por los propietarios, materia que ha sido regulada y desarrollada por el Decreto de 8 de enero de 1954 y en las Ordenes ministeriales de 31 de marzo y 16 de julio del mismo año.

De acuerdo con las citadas disposiciones se han confeccionado varios de los censos previstos previa la audiencia a los interesados que previene el artículo quinto del Decreto de 8 de enero de 1954.

En virtud de lo expuesto este Ministerio, en uso de las facultades que le confiere el mencionado Decreto, ha tenido a bien disponer:

Primero.—Los propietarios de las fincas que a continuación se reseñan, sitas en los términos municipales de Arroyo de la Luz, Cáceres, Campo-Lugar, Trujillo y Zorita, provincia de Cáceres, quedan obligados a construir albergues para el ganado lanar en la forma y con las características que se señalan en esta Orden:

Finca «Zafrilla Posteroquemado», con un censo de 300 cabezas de ganado lanar sita en el término municipal de Arroyo de la Luz, de la que es propietario don José Collado Mogollón.

Finca «Saguazal de San Bartolomé», con un censo de 200 cabezas de ganado lanar, sita en el término municipal de Arroyo de la Luz, de la que es propietario don Manuel Montero Rodríguez.

Finca «Saguazal de San Bartolomé», con un censo de 200 cabezas de ganado lanar, sita en el término municipal de Arroyo de la Luz, de la que es propietario don Argimiro Javato González.

Finca «Corral Nuevo de Abajo», con un censo de 200 cabezas de ganado lanar sita en el término municipal de Arroyo de la Luz, de la que son propietarios don Pedro Bravo Paniagua y otros.

Finca «Dehesa Boyal Luz», con un censo de 600 cabezas de ganado lanar, sita en el término municipal de Arroyo de la Luz, de la que es propietario el Ayuntamiento.

Finca «Las Camellas», con un censo de 175 cabezas de ganado lanar, sita en el término municipal de Cáceres, de la que es propietario doña Dolores Gómez Muñoz.

Finca «Hornilla de los Canónigos», con un censo de 500 cabezas de ganado lanar sita en el término municipal de Campo-Lugar, de la que son propietarios doña María Teresa y doña María del Pilar Jabaloves Castellanos.

Finca «Majadas Altas», con un censo de 500 cabezas, sita en el término municipal de Campo-Lugar, de la que es propietario don Ramón García Vélez.

Finca «Las Magasconas», con un censo de 1.300 cabezas de ganado lanar, sita en el término municipal de Trujillo de la que es usufructuaria doña Blanca Collado del Alcázar.

Finca «Jarrin Chico y Pie de Juan de Aragón», con un censo de 350 cabezas de ganado lanar, sita en el término municipal de Trujillo, de la que son propietarias las hijas de don Antonio Pérez-Aloé Silva.

Finca «Las Pilas», con un censo de 255 cabezas de ganado lanar, sita en el término municipal de Trujillo, de la que es propietario don José Santiago Sánchez.

Finca «Herruz de Abajo», con un censo de 275 cabezas de ganado lanar, sita en el término municipal de Trujillo, de la que son propietarios doña Jacinta E. y don Benito Calvillo Artaloytia.

Finca «María Alonso», con un censo de 150 cabezas de ganado lanar, sita en el término municipal de Zorita, de la que es propietario don Ramón García Vélez.

Segundo.—Las características mínimas

de los albergues a construir serán las siguientes:

Superficie: 0,80 metros cuadrados por oveja de vientre o vacía, de acuerdo con el número de ellas que se ha señalado en cada finca.

Cubierta: Será impermeable duradera y con cualidades suficientes de aislamiento térmico.

Muros: De fábrica duradera y resistentes.

Orientación: Fachada posterior cerrada, orientada al Norte, y fachada anterior porticada o abierta, orientada al Mediodía.

Cercado: De cualquier material permanente, con una superficie mínima de 2 metros cuadrados por oveja de vientre.

Alojamiento: Una vivienda familiar de pastor, aneja o próxima al albergue por cada 400 ovejas de vientre, con las características que se señalan por el Servicio de Mejora y Defensa de las Explotaciones Agrícolas.

Tercero.—El plazo de construcción de estos edificios será de tres años para fincas con un censo igual o inferior a 400 ovejas y de cuatro años para censos superiores a esa cifra.

Cuarto.—Los propietarios de las fincas reseñadas en el número primero de la presente Orden podrán solicitar a través del Servicio de Mejora y Defensa de las Explotaciones Agrícolas los asesoramientos técnicos necesarios, así como los auxilios económicos que conceden el Instituto Nacional de Colonización y el Servicio Nacional de Crédito Agrícola.

Quinto.—A los propietarios que no se acojan a los expresados beneficios les serán de aplicación los artículos tercero, cuarto y quinto de la Orden ministerial de 16 de julio de 1954 (BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO del 25).

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 29 de febrero de 1956

CAVESTANY

Ilmo. Sr. Subsecretario de este Ministerio.

ORDEN de 7 de marzo de 1956 por la que se dan normas sobre aprobación de planes de mejora de montes públicos, derivados de la aplicación de la Ley de auxilios a la repoblación forestal.

Ilmo. Sr.: El Decreto de 25 de abril de 1952 para la aplicación de la Ley de 7 de abril de los mismos mes y año dispone la forma como han de llevarse a efecto los planes de mejora de los montes públicos que se realizan al amparo de la mencionada Ley y Decreto, los que podrán ser auxiliados con subvenciones y anticipos dentro de los límites que dicha Ley fija en su artículo tercero. Consecuentemente con lo dispuesto en las aludidas disposiciones se han venido aprobando por este Ministerio planes de mejora de los montes públicos en los que se han fijado las cifras totales de inversiones y la parte que de las mismas habían de concederse en concepto de subvención y en la de anticipo.

Teniendo presente que parte de las cantidades concedidas en concepto de subvención se han de dedicar a la realización de obras, cuya contrapartida son aquellas otras que comprendidas en el plan se han ejecutado, con cargo a los fondos de mejora que dispone la Ley de 16 de julio de 1949,

Este Ministerio, en uso de las facultades que le confiere el artículo 10.º del Decreto de 25 de abril de 1952, dispone:

1.º Las aprobaciones de los planes de mejora de los montes públicos hechas por este Ministerio en cumplimiento de lo dispuesto en el Decreto de 25 de abril de 1952 se sujetarán en su ejecución a las normas que, a continuación se indican:

a) Las cifras de subvención y anticipo se entenderán aprobadas en su totalidad, o sea de forma global, para todo el plan. En la ejecución de cada plan se

deducirá la cantidad aportada de los fondos de mejora de las entidades de ellas de los montes para distinguirla de la que se sufrague, en concepto de anticipo, con cargo a la Ley de auxilio.

b) Se podrán formular propuestas con cargo a la Ley de auxilio y cuyo presupuesto se dé en su totalidad en concepto de subvención, siempre que se acredite debidamente la inversión de cantidades iguales en propuestas realizadas en obras y trabajos comprendidos en el plan y que hayan sido sufragados con cargo al fondo de mejoras de los pueblos.

c) La justificación de las inversiones a que se refiere el número anterior se hará mediante certificación expedida por el Ingeniero Jefe del Distrito Forestal correspondiente.

2.º Se faculta a la Dirección General de Montes, Caza y Pesca Fluvial para dictar las normas oportunas para la mejor ejecución de lo que en la presente Orden se dispone.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y cumplimiento.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 7 de marzo de 1956.

CAVESTANY

Ilmo. Sr. Director general de Montes, Caza y Pesca Fluvial.

ORDEN de 9 de marzo de 1956 por la que se fija el precio del capullo de seda del presente año.

Ilmo. Sr.: De conformidad con lo propuesto por ese Instituto de Fomento de la Producción de Fibras Textiles sobre el precio del capullo de seda en el presente año.

Este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Artículo único.—El precio del capullo de seda en fresco de la campaña de 1956 será, como en el año anterior de veintiocho pesetas por kilogramo.

Independientemente de esta cantidad, el Instituto de Fomento de la Producción de Fibras Textiles concederá de sus propios fondos una prima de dos pesetas por kilogramo de capullo fresco sin que ello repercuta en el precio de la seda hilada.

Lo que comunico a V. I. a los efectos oportunos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 9 de marzo de 1956.

CAVESTANY

Ilmo. Sr. Subsecretario Presidente del Instituto de Fomento de la Producción de Fibras Textiles.

ADMINISTRACION CENTRAL MINISTERIO DE HACIENDA

Dirección General de la Deuda y Clases Pasivas

Anunciando el undécimo sorteo para la amortización de las Obligaciones de la Compañía Trasatlántica emitidas con aval del Estado, al 5 por 100 de interés.

EMISIÓN DE 1 DE MAYO DE 1928

Este sorteo tendrá lugar públicamente en la Sala de Juntas de esta Dirección General el día 31 del mes actual, a las doce y media de la mañana, con arreglo a la Orden ministerial de 3 de abril de 1945 y al cuadro de amortización publicado en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO del día 28 de junio de 1945.

El número de bonos a extraer es de 36, correspondiendo a cada una de ellas 100 Obligaciones de 500 pesetas, o sea 1.800.000

pesetas de capita a amortizar, con vencimiento de 1 de mayo de 1956.

Se anunciarán en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO los números de los títulos a quienes haya correspondido amortización.

Madrid, 2 de marzo de 1956.—El Director general, Vicente Fuster.

Oficialia Mayor

Anunciando la subasta de las obras de reforma total de la Delegación Central de Hacienda en el Ministerio de Hacienda de Madrid.

En virtud de lo autorizado por acuerdo del Consejo de señores Ministros, fecha 17 de febrero próximo pasado, se convoca a subasta pública para adjudicar la ejecución de las obras de reforma total de la Delegación Central de Hacienda en el Ministerio de Hacienda, en ésta capital.

Los planos, presupuestos, pliegos de condiciones y demás documentos que integran el proyecto correspondiente estarán de manifiesto hasta las doce horas del día anterior al de la celebración de la subasta todos los días laborables desde las diez de la mañana a la una de la tarde en las oficinas del Arquitecto Conservador de este Ministerio.

Se verificará la subasta, en la que se aplicarán las disposiciones contenidas en el capítulo quinto de la Ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda Pública de 1 de julio de 1931, según quedó redactado por la de 20 de diciembre de 1962, en el despacho del señor Oficial Mayor del Ministerio de Hacienda, ante el citado señor Oficial Mayor, el Interventor Delegado de la Intervención General de la Administración del Estado, un Abogado del Estado designado por el Director general de lo Contencioso del Estado y el Jefe del Negociado de Obras de la Subsecretaría, a las once horas del día 10 de abril 1956.

Hasta las trece horas del día 9 de abril, anterior al señalado para la subasta, podrán presentarse pliegos para optar a la misma en el Registro General del Ministerio de Hacienda.

Dentro del pliego que contenga la proposición, que habrá de presentarse en sobre cerrado y lacrado, acompañará el licitador el poder, si precisare, cuando represente a otra persona; el resguardo que acredite haber constituido en la Caja General de Depósitos o en cualquiera de sus sucursales de provincias la suma de 106.426,82 pesetas, cuando menos, equivalente al 2 por 100 del tipo de subasta, como garantía provisional para responder de la proposición; los justificantes de encontrarse al corriente en el pago de las contribuciones industrial o de utilidades, según los casos, y los que exige el Decreto de 24 de diciembre de 1929, sobre incompatibilidades, si el licitador estuviere comprendido en las que dicho precepto establece para demostrar que no le afectan sus disposiciones, y certificado de hallarse en posesión del «Carnet de Empresa con Responsabilidad».

También estarán obligados los licitadores a justificar lo prevenido en las vigentes disposiciones en orden a los seguros sociales del personal obrero.

El bastanteo de los documentos que por los licitadores se presenten corresponderá al Abogado del Estado que forma parte de la Junta de subasta.

El precio máximo o tipo límite para la subasta será de cinco millones trescientas veintidós mil trescientas cuarenta y una pesetas diecinueve céntimos (5.321.341,19 pesetas), a que asciende el total del presupuesto de contrata.

En el caso de que dos o más proposiciones sean iguales, en el mismo acto de

la subasta se verificarán licitaciones por pujas a la llana durante el término de quince minutos entre los autores de aquéllas y si terminado dicho plazo subsistiese la igualdad, se decidirá por medio de sorteo.

El resultado de esta subasta se elevará a la Subsecretaría del Ministerio de Hacienda para resolver en definitiva.

El rematante constituirá una fianza definitiva dentro del plazo que determina el pliego de condiciones por una cantidad equivalente al 4 por 100 del importe de la adjudicación.

El Jefe del Registro General del Ministerio de Hacienda certificará de las proposiciones presentadas, relacionándolas por el orden de su entrada en el Registro.

Las proposiciones se entregarán bajo sobre cerrado, en cuyo anverso se consignará: «Proposición para optar a la subasta y ejecución de las obras de reforma total de la Delegación Central de Hacienda en el edificio del Ministerio de Hacienda en Madrid», debiendo extenderse en papel sellado de la clase correspondiente y estar redactada con arreglo al siguiente:

MODELO DE PROPOSICIÓN

Don domiciliado en calle de número en nombre propio o en concepto de apoderado de don o en el de Gerente o representante de la sociedad domiciliada en según copia de escritura de mandato o del poder que acompaña y justifica esta propuesta, enterado del anuncio publicado, así como de los pliegos de condiciones, y vistos y examinados todos los documentos que integran el proyecto de las obras de reforma total de la Delegación Central de Hacienda en el Ministerio de Hacienda de Madrid se comprometo a realizar las obras fijadas, tomando a su cargo la ejecución de las mismas y el cumplimiento de todas las obligaciones establecidas con estricta sujeción al proyecto correspondiente y pliego de condiciones facultativas económicas y administrativas por la cantidad de ... pesetas (en letra y en número)

Madrid, 8 de marzo de 1956.—El Oficial Mayor, Luis de Toledo.

975—A. C.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION

Patronato Nacional Antituberculoso

Anunciando concurso para ejecución de obras de reforma en el Pabellón Infantil del Hospital del Rey, Chamartín de la Rosa, Madrid.

El Patronato Nacional Antituberculoso, en virtud de acuerdo de su Junta Central, saca a concurso las obras de reforma del Pabellón Infantil del Hospital del Rey, Chamartín de la Rosa (Madrid).

El plazo para la toma de datos y presentación de pliegos terminará a los veinte días hábiles, contados a partir del siguiente al de la publicación de este anuncio en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO, cerrándose la admisión de pliegos a las doce horas del último día del plazo indicado.

Los documentos para el estudio del concurso serán:

Pliego de condiciones generales.

Pliego de condiciones facultativas.

Planos generales

Presupuesto y modelo de proposición.

Dichos documentos podrán ser examinados para su estudio en las oficinas de la Sección de Construcciones del Patronato Nacional Antituberculoso, edificio de la Dirección General de Sanidad (plaza de España), en Madrid, durante los días

laborales, desde las diez a las trece horas.

Las proposiciones se presentarán dentro del plazo señalado en el Registro General del Patronato Nacional Antituberculoso en dos sobres: uno cerrado y lacrado que contendrá la proposición económica, y otro abierto, con los documentos que se fijan en el pliego de condiciones generales y el resguardo que acredite la constitución de la fianza provisional en la Caja General de Depósitos (Hacienda), entregándose por el citado Registro General del Patronato recibo que acredite la proposición.

La fianza provisional será de cuatro mil ciento cuarenta y ocho pesetas con diez céntimos (4.148,10).

Cinco días naturales después de la terminación del plazo de presentación de pliegos, y a las diez horas tendrá lugar en el local designado al efecto por el Patronato ante Notario, bajo la presidencia del Excmo. Sr. Presidente Delegado del Patronato Nacional Antituberculoso y con asistencia del Ilmo. Sr. Secretario general de dicho Organismo, Abogado del Estado-Asesor Jurídico del Ministerio de la Gobernación, Interventor Delegado del Ministerio de Hacienda y Arquitecto Jefe de la Sección de Construcciones, o personas en quienes deleguen, la apertura y lectura pública de los pliegos presentados, de acuerdo con lo estipulado en el pliego de condiciones generales.

El plazo de terminación total de las obras será de dos meses.

Todos los gastos que se originen por este concurso serán de cuenta del adjudicatario.

Madrid, 22 de febrero de 1956.—El Secretario general, José Fernández Turégano.

939—A. C.

Anunciando subasta de las obras de instalación de cocinas, lavaderos mecánicos, desinfección y máquinas auxiliares para las mismas en el Sanatorio de Teruel.

El Patronato Nacional Antituberculoso, en virtud de acuerdo de su Junta Central, saca a subasta las obras de instalación de cocinas, lavaderos mecánicos, desinfección y máquinas auxiliares para las mismas en el Sanatorio Antituberculoso de Teruel.

El plazo para la toma de datos y presentación de pliegos terminará a los veinte días hábiles, contados a partir del siguiente al de la publicación de este anuncio en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO, cerrándose la admisión de pliegos a las doce horas del último día del plazo indicado.

Los documentos para el estudio de la subasta serán: Pliego de condiciones generales, pliego de condiciones facultativas, planos generales, presupuesto y modelo de proposición.

Dichos documentos podrán ser examinados para su estudio en las oficinas de la Sección de Construcciones del Patronato Nacional Antituberculoso, edificio de la Dirección General de Sanidad, plaza de España, en Madrid, durante los días laborables, desde las diez a las trece horas.

Las proposiciones se presentarán, dentro del plazo señalado, en el Registro General del Patronato Nacional Antituberculoso, en dos sobres: uno cerrado y lacrado, que contendrá la proposición económica, y el otro, abierto, con los documentos que se fijan en el pliego de condiciones generales y el resguardo que acredite la constitución de la fianza provisional en la Caja General de Depósitos (Hacienda), entregándose por el citado Registro General del Patronato recibo que acredite la proposición.

La fianza provisional será de treinta y cinco mil cuatrocientas cincuenta pesetas (35.450).

El tipo máximo de licitación será de

dos millones veintinueve mil novecientas cincuenta (2.029.950) pesetas.

Cinco días naturales después de la terminación del plazo de presentación de pliegos...

El plazo de terminación total de las obras será de doce meses.

Todos los gastos que se originen por este subasta serán de cuenta del adjudicatario.

Madrid, 24 de febrero de 1956.—El Secretario general, José Fernández Turégano 940—A. C.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales

Determinando los índices de revisión de precios de unidades de obra en las de conservación y reparación de carreteras y caminos vecinales aplicables al mes de febrero del corriente año...

Vista la Orden ministerial de 20 de febrero de 1956 por la que se determinan los índices de revisión de precios para dicho mes con la aplicación restringida que en la misma se indica.

Esta Dirección General participa a vuestra señoría que los índices de revisión de precios para las unidades de obra en las de conservación y reparación de carreteras y caminos vecinales aplicables a la revisión de los mismos en el mes de febrero del corriente año...

Lo que comunico a V. S. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 8 de marzo de 1956.—El Director general Pedro de Ansorena.

Sres. Ingenieros Jefes de los Servicios dependientes de esta Dirección General.

Dirección General de Obras Hidráulicas

Rectificación del anuncio del concurso de las obras del proyecto reformado del de terminación del pantano de González Lacasa (Logroño).

Hasta las trece horas del día 2 de abril de 1956 se admitirán en la Sección de Obras Hidráulicas de la Dirección General de Obras Hidráulicas y en la Direc-

ción de la Confederación Hidrográfica del Ebro (Zaragoza), durante las horas de oficina, proposiciones para este concurso

El presupuesto de contrata asciende a 11.536.591,48 pesetas.

La fianza provisional, a 137.683 pesetas.

El concurso se verificará en la citada Dirección General de Obras Hidráulicas el día 7 de abril de 1956, a las once horas. No se admitirán proposiciones depositadas en Correos.

El proyecto y pliego de condiciones, así como el modelo de proposición y las disposiciones para la presentación de proposiciones para la celebración del concurso estarán de manifiesto, durante el mismo plazo, en dicha Sección de Obras Hidráulicas y en la Dirección de la Confederación Hidrográfica del Ebro (Zaragoza).

Madrid, 7 de marzo de 1956.—El Director general, Francisco García de Sola. 987—A. C.

Anunciando concurso de las obras del proyecto de túnel de la Sierra de Alcubierre, en el canal de Monegros, Trozo IV (Huesca).

Hasta las trece horas del día 9 de abril de 1956 se admitirán en la Sección de Obras Hidráulicas de la Dirección General de Obras Hidráulicas y en la Dirección de la Confederación Hidrográfica del Ebro (Zaragoza), durante las horas de oficina, proposiciones para este concurso.

El presupuesto de contrata asciende a 119.930.836,04 pesetas.

La fianza provisional, a 679.655 pesetas.

El concurso se verificará en la citada

Dirección General de Obras Hidráulicas el día 14 de abril de 1956, a las once horas.

No se admitirán proposiciones depositadas en Correos.

El proyecto y pliego de condiciones, así como el modelo de proposición y las disposiciones para la presentación de proposiciones y la celebración del concurso estarán de manifiesto durante el mismo plazo, en dicha Sección de Obras Hidráulicas y en la Confederación Hidrográfica del Ebro.

Madrid, 7 de marzo de 1956.—El Director general, Francisco García de Sola.

986—A. C.

MINISTERIO DE EDUCACION NACIONAL

Dirección General de Enseñanza Laboral

Transcribiendo relación de las solicitudes sobre prórroga de su nombramiento en un segundo quinquenio, que elevan los Profesores de Centros de Enseñanza Media y Profesional que se citan

Transcurrido con exceso el plazo señalado para la presentación de solicitudes interesando la prórroga de su nombramiento en un segundo quinquenio aquellos Profesores que han sido nombrados para Centros de Enseñanza Media y Profesional en el plazo comprendido entre el mes de mayo de 1951 y el mes de enero de 1952, se inserta a continuación la lista de las solicitudes relativas al personal docente que se encuentra en las citadas condiciones.

Table with 3 columns: Name, Subject, and Date. Lists various teachers and their subjects like Geog e Historia, Dibujo, Lenguas, etc., with dates from 1951 to 1956.

En el término de cinco días, a partir de la publicación del presente anuncio en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO, se presentarán las reclamaciones que procedan en orden a la inclusión de los Profesores que estime puedan acogerse a las normas dictadas sobre el particular.

La publicación de la presente lista no supone la admisión de las correspondientes solicitudes, que habrá de acordarse por esta Dirección General previo informe de la Comisión Permanente del Pa-

tronato Nacional de Enseñanza Media y Profesional, de conformidad con lo determinado en el Decreto de 5 de mayo de 1954.

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

Dios guarde a V. S. muchos años.

Madrid, 6 de marzo de 1956.—El Director general, Guillermo de Reyna.

Sr. Jefe de la Sección de Enseñanza Laboral.

Dictando normas referentes a los presupuestos de las Juntas Provinciales y Locales de Formación Profesional Industrial.

Excmos. Sres.: En el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO correspondiente al día 6 del corriente, se inserta la Orden ministerial de 24 de febrero último prorrogando por el mes de marzo el régimen económico del extinguido Patronato de Formación Profesional de esa localidad, y dando instrucciones para la formación por la nueva Junta de dos nuevos presupuestos uno semestral y otro por el cuarto trimestre de este año.

Para la confección del segundo de los citados presupuestos se darán oportunamente por esta Dirección General las necesarias instrucciones, y en cuanto al primero, deberán tenerse en cuenta, por las Juntas Provinciales y Locales de Formación Profesional Industrial las siguientes:

1.ª La distribución en capítulos, artículos y conceptos del presupuesto de gastos se acomodará en lo posible (dado el carácter transitorio de este presupuesto) a las normas de carácter general aprobadas por Orden de 30 de enero último, inserta en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO del día 2 del corriente.

2.ª Tomando por base el presupuesto del Patronato del año 1955 se consignarán en el capítulo primero las obligaciones de personal de la Escuela o Escuelas oficiales dependientes de la Junta (excluidas las Escuelas regidas por las Juntas Locales, autorizadas por la Orden de 16 de diciembre de 1955, BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO de 6 de enero), en cuantía absolutamente igual a las consignadas en dicho presupuesto, salvo las alteraciones por bajas o las autorizadas expresamente por la Dirección General de Enseñanza Laboral.

3.ª En este primer capítulo, y en artículo separado, figurarán los gastos de personal correspondiente a la Junta Provincial de Formación Profesional Industrial, subdivididos en los siguientes conceptos:

a) *Gastos de gestión directiva.*—Estos gastos autorizados por el Reglamento orgánico de las Juntas de F. P. I., inserto en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO de 7 del actual, se refieren exclusivamente a las remuneraciones que con carácter fijo deben asignarse al Presidente y Vicepresidente de la Junta y con el fin de establecer una norma, siquiera sea provisional, que obedezca a un criterio uniforme, se cifrarán como máximo en este presupuesto por las cantidades anuales de 18.000 pesetas para los Presidentes y 15.000 para los Vicepresidentes.

b) *Dietas, viáticos y asistencias.*—Conforme a las disposiciones generales que regulan esta materia, se asimilarán estas Corporaciones al grupo tercero de los que aquéllas establecen (Decreto-ley de 7 de julio de 1949 y Decreto de 10 de noviembre de 1955), que señala para dietas por desplazamientos la de 250 pesetas por día en que se pernocte fuera del lugar de la residencia oficial; viajes calculados en ferrocarril, primera clase sin complementos, y asistencias a las sesiones de 100 pesetas a los Vocales y de 125 a los Presidentes y Secretarios, tanto del Pleno como de las Comisiones Permanente y Económica.

Por otro artículo del mismo capítulo se consignarán los haberes y remuneraciones del Secretario y funcionarios administrativos y subalternos de la Secretaría. Sin que se prejuzguen las resoluciones que en su día puedan adoptarse acerca de la cuantía de estas remuneraciones, y a título meramente provisional y circunscrito al presupuesto en cuestión, se tendrá en cuenta:

A) Que la asignación del Secretario se fije provisionalmente, y por lo que respecta por modo exclusivo a este presupuesto semestral, en la siguiente antea:

De 2.500 pesetas mensuales en las provincias de Madrid, Barcelona, Valencia y Sevilla.

De 2.000 pesetas mensuales en las de La Coruña, Oviedo, Badajoz, Zamora, Córdoba, Jaén, Murcia y Málaga.

De 1.500 pesetas mensuales, las restantes provincias.

Si en el presupuesto del año 1955 la asignación fuese superior en algún caso, se respetará, siempre provisionalmente, el exceso.

B) Se organizarán los servicios en los Negociados de Administración y Contabilidad que establece el Reglamento orgánico de las Juntas, asignándose a cada uno de los Jefes de estos Negociados el haber mínimo de 12.000 pesetas anuales: a los Oficiales, el de 9.000 y a Auxiliares, el de 7.500; a los Porteros u Ordenanzas, el de 7.500, y a las sirvientes de limpieza, el de 3.000, con la salvedad establecida en el apartado anterior.

4.ª En el capítulo segundo, destinado a material y demás gastos de sostenimiento, se consignarán, en el artículo primero, los gastos del Centro o Centros locales dependientes de la Junta en cuantía no inferior al 50 por 100 de la consignación figurada en el año 1955 y en otro artículo, los gastos de material de oficina de la Secretaría. No se consignarán absolutamente créditos destinados a la habilitación de locales y adquisiciones de mobiliario y enseres necesarios para su instalación, ya que estos gastos de carácter extraordinario serán atendidos suficientemente mediante subvenciones, asimismo extraordinarias, otorgadas por la Junta Central.

5.ª En el capítulo tercero figurarán los gastos de Protección Escolar, por cantidad no inferior al 50 por 100 de la asignación anual incluida en el presupuesto ordinario de 1955. Este crédito será de momento notoriamente insuficiente; pero en un presupuesto de esta índole, sin que preceda un estudio detenido para establecer una dotación conveniente, no cabe cifrarlo con mayor cantidad; de todos modos, como la permanencia de los alumnos durante ese semestre se reduce a los meses de abril, mayo y junio, resultará, prácticamente, aumentado en un 100 por 100 con relación al año 1955.

6.ª Excepcionalmente, podrá agregarse a este presupuesto un cuarto capítulo destinado a créditos aplicables al pago de obligaciones de toda clase legalmente contraídas que resulten pendientes de pago en 31 del actual mes de marzo, por insuficiencia de los recursos de que se haya dispuesto hasta dicha fecha. La justificación de la inclusión de este crédito se hará mediante certificación que se acompañe al presupuesto y en la que se detallen dichas obligaciones.

7.ª Se prohíbe expresamente incluir en este presupuesto de gastos ninguna cantidad destinada al pago de Ayuda Familiar, Auxilios familiares, cuotas a Montepíos o Mutualidades laborales y demás cargas de índole social, excepto únicamente el Subsidio Familiar. No prejuzga esta prohibición las resoluciones ulteriores que pueda adoptar el Ministerio en consonancia con estos conceptos; se trata, por el momento, de una suspensión de lo actuado al respecto por algunos Patronatos de Formación Profesional.

8.ª Como antecedente necesario al estudio y aprobación, en su caso, de estos presupuestos, se tendrán en cuenta los estados de liquidación de la gestión económica de los Organismos extinguidos, presentados por éstos el día de su cese a la Junta Provincial.

9.ª Las Juntas Locales e Insulares, conforme a lo previsto en las citadas Instrucciones generales de 30 de enero último, formularán el anteproyecto de su presupuesto por el indicado período semestral, teniendo en cuenta las observaciones anteriormente consignadas, y lo remitirán a la Junta Provincial para su conocimiento, informe y curso a esta Junta Central, que será la que, en definitiva, lo apruebe o rectifique.

10.ª *Plazo.*—Las Juntas Locales autorizadas confeccionarán el anteproyecto de su presupuesto semestral y lo remitirán a la Junta Provincial antes del día 25 del corriente, y las Juntas Provinciales confeccionarán el suyo y lo remitirán a la Central, en unión del de las Juntas Locales, debidamente dictaminado, antes del día 31 de este mismo mes. Se encarece la observancia estricta de estos plazos porque en tanto estos Presupuestos no sean aprobados por la Comisión Permanente de la Junta Central, no pueden arbitrarse recursos de ninguna clase con cargo a los mismos para el pago de las atenciones del mes de abril.

11.ª *Presupuesto de ingresos.*—El cálculo de los ingresos en este presupuesto semestral, tanto de las Juntas Provinciales como de las Locales, se referirá, excepcionalmente, a dos conceptos. En el primero se hará constar el sobrante que hubiese resultado de la liquidación de la gestión económica del Patronato en primero del corriente mes de marzo; si no hubiese habido remanente, se consignará, no obstante, el concepto a cero. En el segundo figurará la cifra aproximada de los recursos que la Junta estime realizables durante el semestre por subvenciones fijas o aportaciones eventuales de las Diputaciones Provinciales y de los Ayuntamientos, o bien de donativos de otras entidades.

Se abstendrán, por consiguiente, de consignar cálculo alguno de ingresos por subvenciones con cargo al presupuesto o Caja Única Especial de este Ministerio, o de la Junta Central de Formación Profesional Industrial; porque se trata de conocer, con la mayor exactitud posible, las necesidades económicas de los Centros oficiales y de sus órganos rectores, según se deduzca de la diferencia entre el importe total de los gastos y el de los ingresos directos de las Juntas, a fin de atemperar a este resultado la cuantía de los auxilios económicos que deban librarse de las indicadas procedencias.

12.ª Al proyecto de presupuesto general de ingresos y gastos se acompañará una Memoria en la que se fundamente el motivo de las alteraciones introducidas con respecto al presupuesto anterior de los Patronatos, sin que sea preciso aludir a las que se autorizan por esta Orden circular.

13.ª Finalmente, se advierte para general conocimiento que las cuentas corrientes que se ha ordenado abrir en el Banco de España y sus Sucursales, bajo la rúbrica de «Junta Provincial (o Local) de Formación Profesional Industrial», corresponden a la Sección de Organismos de la Administración del Estado exclusivamente sin que sea permitido introducir alteración alguna en el nombre indicado de la cuenta; que continuarán ejerciendo la intervención crítica para la autorización de los gastos los Delegados de la Intervención Provincial de Hacienda de las Delegaciones respectivas, por lo que se refiere a las Juntas Provinciales en las capitales de provincia, y a las Locales donde exista Subdelegación de Hacienda, el Interventor de la Delegación o Subdelegación más próxima, y que la misión del Vocal Censor de Cuentas de la Junta se reducirá a comprobar si el gasto ha sido previamente autorizado por la Comisión o Comité Económico, estampando, al efecto, su firma con tal conformidad en los mandamientos de pago, los cuales mandamientos, como los de ingresos, se ajustarán a los modelos oficiales publicados en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO de 2 del corriente mes.

Lo digo a VV EE para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a VV EE muchos años.

Madrid, 7 de marzo de 1956.—El Director general, Presidente de la Comisión Permanente, Guillermo de Reyna.

Excmos. Sres. Gobernadores civiles y Alcaldes Presidentes de las Juntas Provinciales y Locales de Formación Profesional Industrial.