

I. Disposiciones generales

JEFATURA DEL ESTADO

11199 INSTRUMENTO de Ratificación del Protocolo de 1999 por el que se modifica el Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF) de 9 de mayo de 1980, hecho en Vilna el 3 de junio de 1999.

JUAN CARLOS I

REY DE ESPAÑA

Por cuanto el día 3 de junio de 1999, el Plenipotenciario de España, nombrado en buena y debida forma al efecto, firmó en Vilna el Protocolo de 1999 por el que se modifica el Convenio relativo a los Transportes Internacionales por ferrocarril (COTIF) de 9 de mayo de 1980, hecho en Vilna en la fecha de su firma,

Vistos y examinados el Preámbulo y los siete artículos de dicho Protocolo,

Concedida por las Cortes Generales la Autorización prevista en el artículo 94.1. de la Constitución,

Vengo en aprobar y ratificar cuanto en el mismo se dispone, como en virtud del presente lo apruebo y ratifico, prometiendo cumplirlo, observarlo y hacer que se cumpla y observe puntualmente en todas sus partes, a cuyo fin, para su mayor validación y firmeza,

Mando expedir este Instrumento de Ratificación firmado por Mí, debidamente sellado y refrendado por el infrascrito Ministro de Asuntos Exteriores.

Dado en Madrid, a 7 de junio de 2002.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Asuntos Exteriores,
JOSEP PIQUÉ I CAMPS

PROTOCOLO DE 3 DE JUNIO DE 1999 POR EL QUE SE MODIFICA EL CONVENIO RELATIVO A LOS TRANSPORTES INTERNACIONALES POR FERROCARRIL (COTIF) DE 9 DE MAYO DE 1980 (PROTOCOLO 1999)

En aplicación de los artículos 6 y 19, § 2 del Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril, firmado en Berna, el 9 de mayo de 1980, en lo sucesivo denominado «COTIF 1980», la quinta Asamblea General de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF) se celebró en Vilna del 26 de mayo al 3 de junio de 1999.

Convencida de la necesidad y utilidad de una organización intergubernamental que trate en la medida de lo posible todos los aspectos del transporte internacional por ferrocarril de ámbito estatal.

considerando que a estos fines y teniendo en cuenta la aplicación del COTIF 1980 por 39 Estados en Europa, Asia y África, así como por las empresas ferroviarias en dichos Estados, la OTIF es la Organización más apropiada,

considerando la necesidad de desarrollar el COTIF 1980, en particular las Reglas uniformes CIV y las Reglas uniformes CIM, para adaptarlo a las nuevas necesidades de los transportes internacionales por ferrocarril,

considerando que la seguridad durante el transporte de mercancías peligrosas en tráfico internacional por ferrocarril requiere transformar el RID en un régimen de derecho público, cuya aplicación no dependa ya de la conclusión de un contrato de transporte sometido a las Reglas uniformes CIM,

considerando que desde la firma del Convenio, el 9 de mayo de 1980, los cambios políticos, económicos y jurídicos que se han producido en un gran número de Estados miembros implican el establecimiento y desarrollo de prescripciones uniformes que cubran otros ámbitos legales que son importante para el tráfico internacional ferroviario,

considerando que los Estados deberían adoptar medidas más eficaces, teniendo en cuenta intereses públicos particulares, para eliminar los obstáculos que siguen existiendo al atravesar las fronteras en tráfico internacional ferroviario,

considerando que, en interés de los transportes internacionales ferroviarios, es importante actualizar los convenios y acuerdos internacionales multilaterales existentes en el ámbito ferroviario y, en su caso, integrarlos en el Convenio,

La Asamblea General decidió lo siguiente:

Artículo primero. *Nueva redacción del Convenio.*

El COTIF 1980 quedará modificado según la redacción que figura en anexo, que forma parte integrante del presente Protocolo.

Artículo 2. *Depositario provisional.*

§ 1 Las funciones del Gobierno depositario, previstas en los artículos 22 a 26 del COTIF 1980, serán asumidas por la OTIF, como Depositaria provisional, a partir de la apertura a la firma del presente Protocolo y hasta la fecha de su entrada en vigor.

§ 2 El Depositario provisional comunicará a los Estados miembros:

a) las firmas del presente Protocolo, y el depósito de los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión,

b) la fecha en que el presente Protocolo entrará en vigor en aplicación de su artículo 4,

y asumirá las demás funciones de Depositario tal como figuran en la Parte VII de la Convención de Viena de 23 de mayo de 1969 sobre el derecho de los tratados.

Artículo 3. *Firma. Ratificación. Aceptación. Aprobación. Adhesión.*

§ 1 El presente Protocolo permanecerá abierto a la firma de los Estados miembros hasta el 31 de diciembre de 1999. Dicha firma se efectuará en Berna, ante el Depositario provisional.

§ 2 De conformidad con el artículo 20, § 1 del COTIF 1980, el presente Protocolo se someterá a ratificación, aceptación o aprobación. Los instrumentos de ratificación, aceptación o aprobación se depositarán a la mayor brevedad ante el Depositario provisional.

§ 3 Los Estados miembros que no hayan firmado el presente Protocolo en el plazo previsto en el § 1, así como los Estados cuya solicitud de adhesión al COTIF 1980, haya sido admitida de pleno derecho, de conformidad con su artículo 23 § 2, podrán adherirse al mismo, antes de la entrada en vigor del presente Protocolo, mediante el depósito de un instrumento de adhesión ante el Depositario provisional.

§ 4 La adhesión de un Estado al COTIF 1980, de conformidad con su artículo 23, cuya solicitud se haya hecho después de la apertura a la firma del presente Protocolo, pero antes de su entrada en vigor, valdrá tanto para el COTIF 1980 como para el Convenio según la redacción que figura en el Anexo del presente Protocolo.

Artículo 4. *Entrada en vigor.*

§ 1 El presente Protocolo entrará en vigor el primer día del tercer mes siguiente a aquel en cuyo transcurso el Depositario provisional haya notificado a los Estados miembros el depósito del instrumento mediante el cual se cumplan las condiciones del artículo 20, § 2 del COTIF 1980. Se considerarán como Estados miembros en virtud de ese artículo 20 § 2, los Estados que, en el momento de la decisión de la quinta Asamblea General, fuesen Estados miembros y que seguían siéndolo en el momento en que se cumplan las condiciones para la entrada en vigor del presente Protocolo.

§ 2 No obstante, el artículo 3 se aplicará desde el momento de la apertura a la firma del presente Protocolo.

Artículo 5. *Declaraciones y reservas.*

Las declaraciones y reservas previstas en el artículo 42, § 1 del Convenio en la redacción que figura en el Anexo al presente Protocolo, podrán realizarse o emitirse en cualquier momento, incluso antes de la entrada en vigor del presente Protocolo. Surtirán efecto en el momento de la entrada en vigor del presente Protocolo.

Artículo 6. *Disposiciones transitorias.*

§ 1 En un plazo máximo de seis meses después de la entrada en vigor del presente Protocolo, el Secretario General de la OTIF convocará a la Asamblea General con el fin de:

a) designar los miembros del Comité Administrativo para el próximo período [artículo 14, § 2, letra b) del COTIF en la redacción que figura en el Anexo al presente Protocolo], y en su caso, decidir la finalización del mandato del Comité Administrativo en funciones,

b) fijar, por un período de seis años, el importe máximo que podrán alcanzar los gastos de la Organización durante cada período presupuestario [artículo 14, § 2, letra e) del COTIF en la redacción que figura en el Anexo al presente Protocolo] y

c) proceder, en su caso, a la elección del Secretario General [artículo 14, § 2, letra c) del COTIF en la redacción que figura en el Anexo al presente Protocolo].

§ 2 En un plazo máximo de tres meses después de la entrada en vigor del presente Protocolo, el Secretario General de la OTIF, convocará a la Comisión de Expertos Técnicos.

§ 3 Después de la entrada en vigor del presente Protocolo, el mandato del Comité Administrativo, determinado de conformidad con el artículo 6, § 2, letra b) del COTIF 1980, finalizará en la fecha fijada por la Asamblea General, que deberá coincidir con el inicio del mandato de los miembros y miembros suplentes del Comité Administrativo designados por ella [artículo 14, § 2, letra b) del COTIF en la redacción que figura en el Anexo al presente Protocolo].

§ 4 El mandato del Director General de la Oficina Central, en funciones en el momento de la entrada en vigor del presente Protocolo, finalizará al cumplirse el período por el que hubiere sido nombrado de conformidad con el artículo 7, § 2, letra d) del COTIF 1980. A partir del momento de la entrada en vigor del presente Protocolo, ejercerá las funciones de Secretario General.

§ 5 Incluso después de la entrada en vigor del presente Protocolo, las disposiciones pertinentes de los artículos 6, 7 y 11 del COTIF 1980 seguirán siendo aplicables por los que se refiere a:

a) la intervención de las cuentas y la aprobación de las cuentas anuales de la Organización,

b) la fijación de las contribuciones definitivas de los Estados miembros a los gastos de la Organización,

c) el pago de contribuciones,

d) el importe máximo que podrán alcanzar los gastos de la Organización en el transcurso de un período quinquenal, fijado antes de la entrada en vigor del presente Protocolo.

Las letras a) a c) se refieren al año en cuyo transcurso el presente Protocolo entre en vigor, así como al anterior a dicho año.

§ 6 Las contribuciones definitivas de los Estados miembros, debidas para el año en cuyo curso el presente Protocolo entre en vigor, se calcularán sobre la base del artículo 11, § 1, del COTIF 1980.

§ 7 A solicitud del Estado miembro cuya contribución calculada en virtud del artículo 26 del Convenio en la redacción que figura en el Anexo al presente Protocolo sea superior a la debida para el año 1999, la Asamblea General podrá fijar la contribución de dicho Estado para los tres años siguientes al año de la entrada en vigor del presente Protocolo, teniendo en cuenta los siguientes principios:

a) la base de fijación de la contribución transitoria será la contribución mínima a que se refiere el artículo 26, § 3 anteriormente mencionado, o la contribución debida para el año 1999 si ésta fuese superior a la contribución mínima;

b) la contribución se adaptará progresivamente en un máximo de tres etapas para alcanzar el importe de la contribución definitiva calculada en virtud del artículo 26 anteriormente mencionado.

Esta disposición no se aplicará a los Estados miembros deudores de la contribución mínima que, de todos modos, seguirá debiendo.

§ 8 Los contratos de transportes de viajeros o mercancías en tráfico internacional entre los Estados miembros, concluidos en virtud de las Reglas uniformes CIV 1980 o de las Reglas uniformes CIM 1980, seguirán estando sometidos a las Reglas uniformes vigentes en el momento de la conclusión del contrato, incluso después de la entrada en vigor del presente Protocolo.

§ 9 Las disposiciones vinculantes de las Reglas uniformes CUV y de las Reglas uniformes CUI se aplicarán a

los contratos concluidos antes de la entrada en vigor del presente Protocolo un año después de su entrada en vigor.

Artículo 7. *Textos del Protocolo.*

§ 1 El presente Protocolo será concluido y firmado en lenguas alemana, francesa e inglesa. En caso de divergencias, dará fe únicamente el texto francés.

§ 2 A propuesta de uno de los Estados miembros afectados, la Organización publicará traducciones oficiales del presente Protocolo en otras lenguas, en la medida en que una de dichas lenguas sea una lengua oficial en el territorio de al menos dos Estados miembros. Esas traducciones se elaborarán en cooperación con los servicios competentes de los Estados miembros correspondientes.

En fe de lo cual, los plenipotenciarios abajo firmantes debidamente autorizados por sus Gobiernos respectivos firman el presente Protocolo.

Hecho en Vilna, el 3 de junio de 1999, en un solo ejemplar original en cada una de las lenguas alemana, francesa e inglesa, quedando depositados estos ejemplares en los archivos de la OTIF. Una copia certificada conforme será remitida a cada uno de los Estados miembros.

Por la República de Albania:
 Por la República Argelina Democrática y Popular:
 Por la República Federal de Alemania:
 Por la República Austríaca:
 Por el Reino de Bélgica:
 Por la República de Bosnia Herzegovina:
 Por la República de Bulgaria:
 Por la República de Croacia:
 Por el Reino de Dinamarca:
 Por el Reino de España:
 Por Finlandia:
 Por la República Francesa:
 Por el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte:
 Por Grecia:
 Por la República de Hungría:
 Por Iraq:
 Por la República Islámica de Irán:
 Por la República de Irlanda:
 Por la República Italiana:
 Por la República Libanesa:
 Por el Principado de Liechtenstein:
 Por la República de Lituania:
 Por el Gran Ducado de Luxemburgo:
 Por la Ex-República yugoslava de Macedonia:
 Por el Reino de Marruecos:
 Por el Principado de Mónaco:
 Por el Reino de Noruega:
 Por el Reino de los Países Bajos:
 Por la República de Polonia:
 Por la República Portuguesa:
 Por la República de Rumania:
 Por la República Eslovena:
 Por la República de Eslovenia:
 Por el Reino de Suecia:
 Por la Confederación Helvética:
 Por la República Árabe Siria:
 Por la República Checa:
 Por la República Tunecina:
 Por la República de Turquía:

CONVENIO RELATIVO A LOS TRANSPORTES INTERNACIONALES POR FERROCARRIL (COTIF) DE 9 DE MAYO DE 1980 SEGÚN LA REDACCIÓN QUE FIGURA EN EL PROTOCOLO DE MODIFICACIÓN DE 3 DE JUNIO DE 1999

TÍTULO PRIMERO

Generalidades

Artículo primero. *Organización intergubernamental.*

§ 1 Las Partes en el presente Convenio constituyen, como Estados miembros, la Organización intergubernamental para los transportes internacionales por ferrocarril (OTIF), denominada en lo sucesivo la «Organización».

§ 2 La sede de la Organización se establecerá en Berna. La Asamblea General podrá decidir fijarla en otro lugar situado en uno de los Estados miembros.

§ 3 La Organización tendrá personalidad jurídica. Tendrá especialmente capacidad para contratar, adquirir y enajenar bienes muebles o inmuebles, así como para comparecer ante los tribunales.

§ 4 La Organización, los miembros de su personal, los expertos a los que recurra y los representantes de los Estados miembros gozarán de los privilegios e inmunidades necesarios para cumplir su misión, en las condiciones definidas en el Protocolo sobre privilegios e inmunidades de la Organización, anexo al Convenio.

§ 5 Las relaciones entre la Organización y el Estado de sede se reglamentarán en un acuerdo de sede.

§ 6 Las lenguas de trabajo de la Organización serán la alemana, la francesa y la inglesa. La Asamblea General podrá introducir otras lenguas de trabajo.

Artículo 2. *Objetivo de la Organización.*

§ 1 La Organización tendrá como objetivo favorecer, mejorar y facilitar, desde todos los puntos de vista, el tráfico internacional ferroviario, en particular:

a) estableciendo regímenes de derecho uniforme aplicable en los ámbitos jurídicos siguientes:

1. contrato referente al transporte de viajeros y mercancías en tráfico internacional por ferrocarril directo, incluidos los transportes complementarios que utilicen otros medios de transportes y que sean objeto de un solo contrato;

2. contrato relativo a la utilización de vehículos como medio de transporte en tráfico internacional por ferrocarril;

3. contrato relativo a la utilización de la infraestructura en tráfico internacional ferroviario;

4. transporte de mercancías peligrosas en tráfico internacional por ferrocarril;

b) contribuyendo, teniendo en cuenta intereses públicos particulares, a la supresión, a la mayor brevedad, de los obstáculos para el cruce de fronteras en tráfico internacional por ferrocarril, cuando las causas de esos obstáculos sean competencia de los Estados;

c) contribuyendo a la interoperatividad y armonización técnica en el sector ferroviario mediante la convalidación de normas técnicas y la adopción de prescripciones técnicas uniformes;

d) estableciendo un procedimiento uniforme para la admisión técnica de material ferroviario destinado a su utilización en tráfico internacional;

e) velando por la aplicación de todas las reglas y recomendaciones establecidas en la Organización;

f) desarrollando los regímenes de derecho uniforme, reglas y procedimientos a que se refieren las letras a) a e),

teniendo en cuenta el desarrollo jurídico, económico y técnico.

§ 2 La Organización podrá:

- a) en el marco de los objetivos a que se refiere el § 1, elaborar otros regímenes de derecho uniforme;
- b) constituir un marco en el que los Estados miembros puedan elaborar otros convenios internacionales cuyo objetivo sea favorecer, mejorar y facilitar el tráfico internacional por ferrocarril.

Artículo 3. *Cooperación internacional.*

§ 1 Los Estados miembros se comprometen a concentrar, en principio, su cooperación internacional en el ámbito ferroviario dentro de la Organización, por cuanto existe una coherencia con las tareas que se le atribuyen de conformidad con los artículos 2 y 4. Para alcanzar ese objetivo, los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias y útiles para que se adapten los convenios y acuerdos internacionales multilaterales de los que son Partes contratantes, por cuanto dichos convenios y acuerdos se refieran a la cooperación internacional en el ámbito ferroviario y transfieran, a otras organizaciones intergubernamentales o no gubernamentales, competencias que coincidan con las tareas atribuidas a la Organización.

§ 2 Las obligaciones resultantes del § 1 para los Estados miembros, que sean asimismo Miembros de las Comunidades Europeas o Estados Partes en el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, no prevalecerán sobre sus obligaciones como Miembros de las Comunidades Europeas o Estados Partes en el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo.

Artículo 4. *Reasunción y transferencia de atribuciones.*

§ 1 Por decisión de la Asamblea General, la Organización estará autorizada a recuperar, de conformidad con los objetivos definidos en el artículo 2, las atribuciones, recursos y obligaciones que otras organizaciones intergubernamentales le hubiesen transferido en virtud de acuerdos firmados con esas organizaciones.

§ 2 La Organización, por decisión de la Asamblea General, podrá transferir a otras organizaciones intergubernamentales, atribuciones, recursos y obligaciones en virtud de acuerdos concluidos con esas organizaciones.

§ 3 La Organización, con la aprobación del Comité Administrativo, podrá hacerse cargo de las funciones administrativas que tengan relación con sus objetivos y que le encomiende un Estado miembro. Los gastos de la Organización destinados a estas funciones correrán a cargo del Estado miembro correspondiente.

Artículo 5. *Obligaciones particulares de los Estados miembros.*

§ 1 Los Estados miembros convendrán en adoptar todas las medidas apropiadas para facilitar y acelerar el tráfico internacional por ferrocarril. Para ello, cada Estado miembro se compromete en la medida de lo posible, a:

- a) eliminar cualquier procedimiento inútil;
- b) simplificar y normalizar los trámites todavía exigidos;
- c) simplificar los controles fronterizos.

§ 2 Para facilitar y mejorar el tráfico internacional por ferrocarril, los Estados miembros convienen en prestar su ayuda para procurar la mayor uniformidad posible en los reglamentos, normas, procedimientos y métodos de organización relativos a los vehículos ferroviarios, al personal ferroviario, a la infraestructura ferroviaria y a los servicios auxiliares.

§ 3 Los Estados miembros convienen en facilitar la conclusión de acuerdos entre gestores de infraestructura destinados a lograr el mayor rendimiento del tráfico internacional ferroviario.

Artículo 6. *Reglas uniformes.*

§ 1 El tráfico internacional por ferrocarril y la admisión de material ferroviario para su utilización en tráfico internacional estarán regidos, siempre que no se hayan hecho o emitido declaraciones o reservas de conformidad con el artículo 42, § 1, primera frase, por:

- a) las «Reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional de viajeros por ferrocarril (CIV)», que constituyen el Apéndice A del Convenio,
- b) las «Reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril (CIM)», que constituyen el Apéndice B del Convenio,
- c) el «Reglamento relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril (RID)», que constituye el Apéndice C del Convenio,
- d) las «Reglas uniformes relativas a los contratos de utilización de vehículos en tráfico internacional por ferrocarril (CUV)», que constituyen el Apéndice D del Convenio,
- e) las «Reglas uniformes relativas al contrato de utilización de la infraestructura en tráfico internacional por ferrocarril (CUI)», que constituyen el Apéndice E del Convenio,
- f) las «Reglas uniformes relativas a la validación de normas técnicas y la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables al material ferroviario destinado a ser utilizado en tráfico internacional (APTU)», que constituyen el Apéndice F del Convenio,
- g) Las «Reglas uniformes relativas a la admisión técnica de material ferroviario utilizado en tráfico internacional (ATMF)», que constituyen el Apéndice G del Convenio,
- h) otros regímenes de derecho uniforme elaborados por la Organización en virtud del artículo 2, § 2, letra a) que constituyen asimismo Apéndices al Convenio.

§ 2 Las Reglas uniformes, el Reglamento y los regímenes enumerados en el § 1, incluyendo sus Anexos, forman parte integrante del Convenio.

Artículo 7. *Definición de la noción «Convenio».*

En las disposiciones que siguen, la expresión «Convenio» abarca el Convenio propiamente dicho, el Protocolo a que se refiere el artículo primero, § 4, y los Apéndices a que se refiere el artículo 6, incluidos sus Anexos.

TÍTULO II

Disposiciones comunes

Artículo 8. *Derecho nacional.*

§ 1 En la interpretación y aplicación del Convenio, se tendrá en cuenta su carácter de derecho internacional y la necesidad de promover la uniformidad.

§ 2 A falta de estipulaciones en el Convenio, será aplicable el derecho nacional.

§ 3 Se entenderá por derecho nacional, el derecho del Estado en que el derechohabiente haga valer sus derechos, incluidas las reglas relativas a los conflictos de leyes.

Artículo 9. *Unidad de cuenta.*

§ 1 La unidad de cuenta prevista por los Apéndices será el Derecho especial de giro tal como se define por el Fondo Monetario Internacional.

§ 2 El valor, en Derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado miembro, que lo sea también del Fondo Monetario Internacional, será calculado según el método aplicado por el Fondo Monetario Internacional para sus propias operaciones y transacciones.

§ 3 El valor, en Derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado miembro que no sea Miembro del Fondo Monetario Internacional, será calculado en el modo determinado por dicho Estado. Este cálculo deberá expresar en moneda nacional un valor real lo más aproximado posible al que resulte de la aplicación del § 2.

§ 4 Para un Estado Miembro que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional, cuya legislación no permita la aplicación del § 2 o del § 3, la unidad de cuenta prevista por los Apéndices será considerada como igual a tres francos oro. El franco oro está definido como 10/31 de gramo de oro de 0,900 de ley. La conversión del franco oro deberá expresar en moneda nacional un valor real lo más aproximado posible al que resulte de la aplicación del § 2.

§ 5 Los Estados, en los tres meses siguientes a la entrada en vigor del Convenio y cada vez que se produzca un cambio en su método de cálculo o en el valor de su moneda nacional con respecto a la unidad de cuenta, comunicarán al Secretario General su método de cálculo de conformidad con el § 3, o los resultados de la conversión de conformidad con el § 4. Este último notificará estas informaciones a los demás Estados miembros.

§ 6 Un importe expresado en unidades de cuenta será convertido en la moneda nacional del Estado del tribunal competente. La conversión se efectuará de conformidad con el valor de la moneda correspondiente el día de la resolución judicial o el día convenido por las Partes.

Artículo 10. *Disposiciones complementarias.*

§ 1 Dos o varios Estados miembros o dos o varios transportistas podrán convenir disposiciones complementarias para la ejecución de las Reglas uniformes CIV y las Reglas uniformes CIM sin poder, no obstante, derogar dichas Reglas uniformes.

§ 2 Las disposiciones complementarias a que se refiere el § 1 entrarán en vigor y se publicarán en la forma prevista por las leyes y reglamentos de cada Estado. Las disposiciones complementarias de los Estados y su entrada en vigor serán comunicadas al Secretario General de la Organización. Notificará esas informaciones a los demás Estados miembros.

Artículo 11. *Fianza judicial.*

La fianza que deberá prestarse para garantizar el pago de los gastos no podrá exigirse con ocasión de acciones judiciales basadas en las Reglas uniformes CIV, las Reglas uniformes CIM, las Reglas uniformes CUV o las Reglas uniformes CUI.

Artículo 12. *Ejecución de sentencias. Embargos.*

§ 1 Cuando las sentencias dictadas en virtud de las disposiciones del Convenio, en juicio contradictorio o con incomparecencia, por el juez competente, se hayan hecho ejecutivas, según las leyes aplicadas por ese juez, adquirirán fuerza ejecutiva en cada uno de los demás Estados miembros, una vez cumplidas las formalidades prescritas en el Estado donde deba tener lugar la ejecución. No se admitirá la revisión del fondo del asunto. Estas disposiciones se aplicarán asimismo a las transacciones judiciales.

§ 2 El § 1 no se aplicará ni a las sentencias que sólo sean ejecutivas provisionalmente ni a las condenas a daños y perjuicio que se hubiesen dictado, además de las

costas, contra un demandante en virtud de la no admisión de su demanda.

§ 3 Los créditos surgidos de un transporte sometido a las Reglas uniformes CIV o a las Reglas uniformes CIM, en favor de una empresa de transporte contra otra empresa de transporte que no dependa del mismo Estado miembro, sólo podrán ser embargados en virtud de una sentencia dictada por la autoridad judicial del Estado miembro de que dependa la empresa titular de los créditos que deban embargarse.

§ 4 Los créditos surgidos de un contrato sometido a las Reglas uniformes CUV o a las Reglas uniformes CUI, sólo podrán ser embargados en virtud de una sentencia dictada por la autoridad judicial del Estado miembro de que dependa la empresa titular de los créditos que deban embargarse.

§ 5 Los vehículos ferroviarios sólo podrán ser embargados, en un territorio distinto del Estado miembro en que el poseedor tenga su sede social, en virtud de una sentencia dictada por la autoridad judicial de dicho Estado. El término «poseedor» designará aquel que explote económicamente, de modo duradero, un vehículo ferroviario como medio de transporte, ya sea su propietario o posea el derecho a disponer del mismo.

TÍTULO III

Estructura y funcionamiento

Artículo 13. *Órganos.*

§ 1 El funcionamiento de la Organización estará asegurado por los siguientes órganos:

- la Asamblea General,
- el Comité Administrativo,
- la Comisión de Revisión,
- la Comisión de Expertos para el transporte de mercancías peligrosas (Comisión de Expertos del RID),
- la Comisión para facilitar el tráfico ferroviario,
- la Comisión de Expertos Técnicos,
- el Secretario General.

§ 2 La Asamblea General podrá decidir la creación de manera temporal de otras comisiones para tareas específicas.

§ 3 En el momento de determinar el quórum en la Asamblea General y en las Comisiones a que se refiere el § 1, letras c) a f), los Estados miembros que no tengan derecho de voto (artículo 14, § 5, artículo 26, § 7 o artículo 40, § 4) no se tendrán en cuenta.

§ 4 La presidencia de la Asamblea General, la presidencia del Comité administrativo, así como la función de Secretario General, deberán atribuirse, en principio, a nacionales de Estados miembros diferentes.

Artículo 14. *Asamblea general.*

§ 1. La Asamblea General se compondrá de todos los Estados miembros.

§ 2. La Asamblea General:

- elaborará su reglamento interno;
- designará a los miembros del Comité Administrativo, así como un miembro suplente para cada uno de ellos y elegirá el Estado miembro que se hará cargo de la Presidencia (artículo 15, §§ 1 a 3);
- elegirá el Secretario General (artículo 21, § 2);
- emitirá directivas relativas a la actividad del Comité Administrativo y del Secretario General;
- fijará, por periodos de seis años el importe máximo que podrán alcanzar los gastos de la Organización durante cada período presupuestario (artículo 25); en

su defecto, emitirá por un período no superior a seis años, directivas relativas a la limitación de dichos gastos;

f) decidirá si la sede de la Organización se fija en otro lugar (artículo primero, § 2);

g) decidirá la introducción de otras lenguas de trabajo (artículo primero, § 6);

h) decidirá la reasunción de otras atribuciones por la Organización (artículo 4, § 1), así como la transferencia de atribuciones de la Organización a otra organización intergubernamental (artículo 4, § 2);

i) decidirá, cuando proceda, la creación de modo temporal de otras comisiones para tareas específicas (artículo 13, § 2);

j) examinará si la actitud de un Estado debe considerarse como una denuncia tácita (artículo 26, § 7);

k) decidirá encargar la ejecución de la intervención de las cuentas a otro Estado miembro distinto del Estado en que se encuentra la sede (artículo 27, § 1);

l) decidirá propuestas tendentes a modificar el Convenio (artículo 33, §§ 2 y 3);

m) decidirá acerca de las solicitudes de adhesión que le sean sometidas (artículo 37, § 4);

n) decidirá las condiciones de adhesión de una organización regional de integración económica (artículo 38, § 1);

o) decidirá acerca de las solicitudes de asociación que le sean sometidas (artículo 39, § 1);

p) decidirá acerca de la disolución de la Organización y de la eventual transferencia de sus atribuciones a otra organización intergubernamental (artículo 43);

q) decidirá acerca de otras cuestiones que figuren en el orden del día.

§ 3 El Secretario General convocará la Asamblea General cada tres años o a solicitud, bien de una tercera parte de los Estados miembros, o del Comité Administrativo, así como en los casos a que se refieren los artículos 33, §§ 2 y 3, y 37, § 4. Remitirá a los Estados miembros el proyecto de orden del día, al menos tres meses antes de la apertura de la sesión, en las condiciones definidas por el reglamento interno a que se refiere el § 2, letra a).

§ 4 En la Asamblea General se alcanzará el quórum (artículo 13, § 3) cuando la mayoría de los Estados miembros estén representados en ella. Un Estado miembro podrá hacer que le represente otro Estado miembro; no obstante, un Estado no podrá representar más que a otro Estado.

§ 5 En caso de voto de la Asamblea General acerca de las modificaciones de los Apéndices al Convenio, los Estados miembros que, de conformidad con el artículo 42, § 1, primera frase, hayan hecho una declaración con respecto al Apéndice correspondiente, no tendrán derecho de voto.

§ 6 La Asamblea General tomará sus decisiones por mayoría de los Estados miembros representados en el momento de la votación, salvo en los casos del § 2, letras e), f), g), h), l) y p), así como en el caso del artículo 34, § 6, para los que se requiere la mayoría de los dos tercios. No obstante, en el caso del § 2, letra l), sólo se requiere una mayoría de los dos tercios cuando se trate de propuestas tendentes a modificar el Convenio propiamente dicho, exceptuando los artículos 9 y 27, §§ 2 a 10, así como el Protocolo a que se refiere el artículo primero, § 4.

§ 7 Previa invitación del Secretario General, realizada de acuerdo con la mayoría de los Estados miembros,

a) Estados no miembros de la Organización,
b) organizaciones y asociaciones internacionales, competentes en cuestiones referentes a las actividades de la Organización o que se ocupen de problemas que figuren en el orden del día, podrán participar, con voto consultivo, en las sesiones de la Asamblea General.

Artículo 15. *Comité Administrativo.*

§ 1 El Comité Administrativo se compondrá de un tercio de los Estados miembros.

§ 2 Los miembros del Comité y un miembro suplente para cada uno de ellos, así como el Estado miembro que presida serán designados por tres años. La composición del Comité se determinará para cada período, teniendo en cuenta especialmente una distribución geográfica equitativa. Un miembro suplente que se haya convertido en miembro del Comité en el transcurso de un período, deberá ser designado como miembro del Comité para el período siguiente.

§ 3 En caso de vacante, suspensión de derecho de voto de un miembro o en caso de ausencia de un miembro durante dos sesiones consecutivas del Comité, sin que se haga representar por otro miembro de conformidad con el § 6, el miembro suplente designado por la Asamblea General ejercerá las funciones del mismo por el resto del período.

§ 4 Exceptuando el caso a que se refiere el § 3, ningún Estado miembro podrá formar parte del Comité durante más de dos períodos consecutivos y completos.

§ 5 El Comité:

- a) elaborará su reglamento interior;
- b) concluirá el acuerdo de sede;
- c) elaborará el estatuto del personal de la Organización;
- d) nombrará, teniendo en cuenta la competencia de los candidatos y una distribución geográfica equitativa, a los altos funcionarios de la Organización;
- e) elaborará un reglamento relativo a las finanzas y contabilidad de la Organización;
- f) aprobará el programa de trabajo, el presupuesto, el informe de gestión y las cuentas de la Organización;
- g) fijará, sobre la base de las cuentas aprobadas, las contribuciones definitivas debidas por los Estados miembros de conformidad con el artículo 26, para los años civiles transcurridos, así como el importe del anticipo de tesorería debido por los Estados miembros de conformidad con el artículo 26, § 5, para el año en curso y para el año civil siguiente;
- h) determinará las atribuciones de la Organización referentes a todos los Estados miembros o solamente a algunos de los Estados miembros, así como los gastos de que deberán hacerse cargo, en consecuencia, dichos Estados miembros (artículo 26, § 4);
- i) fijará el importe de las remuneraciones específicas (artículo 26, § 11);
- j) emitirá directivas especiales acerca de la intervención de cuentas (artículo 27, § 1);
- k) aprobará la asunción de funciones administrativas por la Organización (artículo 4, § 3) y fijará las contribuciones específicas debidas por el Estado miembro correspondiente;
- l) comunicará a los Estados miembros el informe de gestión, el extracto de cuentas, así como sus decisiones y recomendaciones;
- m) elaborará y comunicará a los Estados miembros, con vistas a la Asamblea General encargada de fijar su composición, dos meses antes de la apertura de la sesión como mínimo, un informe acerca de su actividad, así como propuestas relativas a su renovación (artículo 14, § 2, letra b);
- n) controlará la gestión del Secretario General;
- o) velará por la buena aplicación del Convenio por parte del Secretario General, así como por la ejecución, por el Secretario General, de las decisiones adoptadas por los demás órganos; para ello, el Comité podrá adoptar todas las medidas apropiadas para mejorar la aplicación del Convenio y de las decisiones anteriormente mencionadas;
- p) emitirá opiniones motivadas acerca de las cuestiones que puedan interesar a la actividad de la Organización.

ción y que les sean sometidas por un Estado miembro o por el Secretario General;

q) resolverá las controversias entre un Estado miembro y el Secretario General a la luz de su función como depositario (artículo 36, § 2);

r) decidirá acerca de las solicitudes de suspensión de la condición de miembro (artículo 40).

§ 6 En el Comité se alcanzará el quórum cuando estén representados en el mismo dos tercios de sus miembros. Un miembro podrá hacer que le represente otro miembro; no obstante, un miembro no podrá representar más que a otro miembro.

§ 7 El Comité tomará sus decisiones por mayoría de sus miembros representados en el momento de la votación.

§ 8 Si no se decidiera otra cosa, el Comité se reunirá en la sede de la Organización. Las actas de las reuniones se enviarán a todos los Estados miembros.

§ 9 El Presidente del Comité:

a) convocará al Comité al menos una vez al año, así como a solicitud de cuatro de sus miembros, o del Secretario General;

b) remitirá a los miembros del Comité el proyecto de orden del día;

c) tratará, dentro de los límites y condiciones definidos en el reglamento interno del Comité, cuestiones urgentes suscitadas en el intervalo de las sesiones;

d) firmará el acuerdo de sede previsto en el § 5, letra b).

§ 10 El Comité, dentro de los límites de sus propias competencias, podrá encargar al presidente que ejecute ciertas tareas específicas.

Artículo 16 *Comisiones.*

§ 1 Las Comisiones a que se refiere el artículo 13, § 1, letras c) a f) y § 2 se compondrán en principio de todos los Estados miembros. Cuando la Comisión de Revisión, la Comisión de Expertos del RID o la Comisión de Expertos Técnicos deliberen y decidan, en el marco de sus competencias, modificaciones de los Apéndices del Convenio, los Estados miembros que, de conformidad con el artículo 42, § 1, primera frase, hayan hecho una declaración relativa a los Apéndices correspondientes, no serán miembros de la Comisión correspondiente.

§ 2 El Secretario General convocará las Comisiones, bien por propia iniciativa, bien a solicitud de cinco Estados miembros, o previa solicitud del Comité Administrativo. El Secretario General remitirá el proyecto de orden del día a los Estados miembros al menos dos meses antes de la apertura de la sesión.

§ 3 Un Estado miembro podrá hacerse representar por otro Estado miembro; no obstante, un Estado no podrá representar a más de otros dos Estados.

§ 4 Cada Estado miembro representado tendrá derecho a un voto. Se adoptará una propuesta si el número de votos positivos es:

a) al menos igual al tercio del número de Estados miembros representados en el momento de la votación y

b) superior al número de votos negativos.

§ 5 Previa invitación del Secretario General, hecha de acuerdo con la mayoría de Estados miembros,

a) Estados no miembros de la Organización,

b) Estados miembros que no sean, sin embargo, miembros de las Comisiones correspondientes,

c) organizaciones y asociaciones internacionales, competentes para cuestiones relativas a las actividades de la Organización o que se ocupen de problemas que figuren en el orden del día, podrán participar, con voto consultivo, en las sesiones de las Comisiones.

§ 6 Las Comisiones elegirán para cada sesión o por un período determinado un presidente y uno o varios vicepresidentes.

§ 7 Las deliberaciones tendrán lugar en las lenguas de trabajo. Las exposiciones hechas en las reuniones en una de las lenguas de trabajo serán traducidas en lo esencial a las demás lenguas de trabajo; las propuestas y decisiones se traducirán íntegramente.

§ 8 Las actas resumirán las deliberaciones. Se reproducirán íntegramente las propuestas y las decisiones. Con respecto a las decisiones, dará fe únicamente el texto francés. Las actas se enviarán a todos los Estados miembros.

§ 9 Las Comisiones podrán instituir grupos de trabajo encargados de tratar cuestiones determinadas.

§ 10 Las Comisiones se dotarán de un reglamento interno.

Artículo 17. *Comisión de Revisión.*

§ 1 La Comisión de Revisión:

a) decidirá, de conformidad con el artículo 33, § 4, acerca de las propuestas tendentes a modificar el Convenio;

b) examinará, de conformidad con el artículo 33, § 2, las propuestas que deban ser sometidas a la decisión de la Asamblea General.

§ 2 En la Comisión de Revisión, el quórum (artículo 13, § 3) se alcanzará cuando la mayoría de los Estados miembros estén representados en ella.

Artículo 18. *Comisión de Expertos del RID.*

§ 1 La Comisión de Expertos del RID decidirá, de conformidad con el artículo 33, § 5, acerca de las propuestas tendentes a modificar el Convenio.

§ 2 En la Comisión de Expertos del RID, el quórum (artículo 13, § 3) se alcanzará cuando un tercio de los Estados miembros estén representados en ella.

Artículo 19. *Comisión para facilitar el Tráfico Ferroviario.*

§ 1 La Comisión para facilitar el Tráfico Ferroviario:

a) se pronunciará acerca de todas las cuestiones tendentes a facilitar el cruce de fronteras en tráfico internacional por ferrocarril;

b) recomendará normas, métodos, procedimientos y prácticas destinados a facilitar el tráfico ferroviario.

§ 2 En la Comisión para facilitar el Tráfico Ferroviario se alcanzará el quórum (artículo 13, § 3) cuando un tercio de los Estados miembros estén representados en ella.

Artículo 20 *Comisión de Expertos Técnicos.*

§ 1 La Comisión de Expertos Técnicos.

a) decidirá, de conformidad con el artículo 5 de las Reglas uniformes APTU, acerca de la validación de una norma técnica relativa al material ferroviario destinado a ser utilizado en tráfico internacional;

b) decidirá, de conformidad con el artículo 6 de las Reglas uniformes APTU, acerca de la adopción de una prescripción técnica uniforme relativa a la construcción, explotación, el mantenimiento o a un procedimiento relativo al material ferroviario destinado a ser utilizado en tráfico internacional;

c) velará por la aplicación de las normas técnicas y de las prescripciones técnicas uniformes relativas al material ferroviario destinado a ser utilizado en tráfico internacional por ferrocarril y examinará su evolución con vistas a su validación o adopción de conformidad con los

procedimientos previstos en los artículos 5 y 6 de las Reglas uniformes APTU;

d) decidirá, de conformidad con el artículo 33, § 6, acerca de las propuestas tendentes a modificar el Convenio;

e) tratará todos los demás asuntos que se le atribuyan de conformidad con las Reglas uniformes APTU y con las Reglas uniformes ATMF.

§ 2 En la Comisión de Expertos Técnicos se alcanzará el quórum (artículo 13, § 3) cuando la mitad de los Estados miembros, en el sentido del artículo 16, § 1, estén representados en ella. En el momento en que se tomen decisiones referentes a disposiciones de los Anexos a las Reglas uniformes APTU, los Estados miembros que hayan formulado una objeción de conformidad con el artículo 35, § 4, con respecto a las disposiciones correspondientes o que hayan hecho una declaración, de conformidad con el artículo 9, § 1, con respecto a las Reglas uniformes APTU, no tendrán derecho de voto.

§ 3 La Comisión de Expertos Técnicos podrá, bien validar normas técnicas o adoptar prescripciones técnicas uniformes, bien rechazar su validación o su adopción; en ningún caso podrá modificarlas.

Artículo 21. *Secretario General.*

§ 1 El Secretario General asumirá las funciones de Secretaría de la Organización.

§ 2 El Secretario General será elegido por la Asamblea General por un período de tres años, renovable dos veces como máximo.

§ 3 El Secretario General deberá, en particular:

a) asumir las funciones de depositario (artículo 36);
b) representar a la Organización ante el exterior;
c) comunicar a los Estados miembros las decisiones tomadas por la Asamblea General y por las Comisiones (artículo 34, § 1; artículo 35, § 1);

d) ejecutar las tareas que le encomienden los demás órganos de la Organización;

e) instruir las propuestas de los Estados miembros tendentes a modificar el Convenio, recurriendo, en su caso, a la asistencia de expertos;

f) convocar a la Asamblea General y a las Comisiones (artículo 14, § 3; artículo 16, § 2);

g) remitir, en tiempo oportuno, a los Estados miembros los documentos necesarios para las reuniones de los distintos órganos;

h) elaborar el programa de trabajo, el proyecto de presupuesto y el informe de gestión de la Organización y someterlos para su aprobación al Comité Administrativo (artículo 25);

i) gestionar las finanzas de la Organización en el marco del presupuesto aprobado;

j) intentar resolver, a solicitud de una de las partes implicadas, prestando sus buenos oficios, las controversias entre ellas surgidas de la interpretación o de la aplicación del Convenio;

k) emitir, a solicitud de todas las partes implicadas, una opinión sobre las controversias surgidas de la interpretación o de la aplicación del Convenio;

l) asumir las funciones que le atribuye el Título V;

m) recibir las comunicaciones hechas por los Estados miembros, las organizaciones y asociaciones internacionales a que se refiere el artículo 16, § 5, y por las empresas (transportistas, gestores de infraestructura, etc.) que participen en el tráfico internacional por ferrocarril y notificarlas, si procede, a los demás Estados miembros, organizaciones y asociaciones internacionales así como a las empresas;

n) ejercer la dirección del personal de la Organización;

o) informar, en tiempo útil, a los Estados miembros, de cualquier vacante relativa a los puestos de la Organización;

p) mantener al día y publicar las listas de las líneas a que se refiere el artículo 24.

§ 4 El Secretario General podrá presentar por propia iniciativa propuestas tendentes a modificar el Convenio.

Artículo 22. *Personal de la Organización.*

Los derechos y obligaciones del personal de la Organización serán fijados por el estatuto del personal elaborado por el Comité Administrativo de conformidad con el artículo 15, § 5, letra c).

Artículo 23. *Boletín.*

§ 1 La Organización editará un boletín que contenga las comunicaciones oficiales así como las necesarias y útiles para la aplicación del Convenio.

§ 2 Las comunicaciones que incumban al Secretario General en virtud del Convenio podrán realizarse, en su caso, en forma de una publicación en el boletín.

Artículo 24. *Listas de las líneas.*

§ 1 Las líneas marítimas y de navegación interna a que se refieren los artículos primeros de las Reglas uniformes CIV y de las Reglas uniformes CIM, por las que se efectúen transportes que sean objeto de un solo contrato de transporte, además de un transporte por ferrocarril, figurarán en dos listas:

a) la lista de líneas marítimas y de navegación interna CIV,

b) la lista de líneas marítimas y de navegación interna CIM.

§ 2 Las líneas ferroviarias de un Estado miembro que haya emitido una reserva de conformidad con el artículo primero, § 6 de las Reglas uniformes CIV o, conforme al artículo primero, § 6 de las Reglas uniformes CIM, figurarán en dos listas de conformidad con dicha reserva:

a) la lista de líneas ferroviarias CIV,

b) la lista de líneas ferroviarias CIM.

§ 3 Los Estados miembros remitirán al Secretario General sus comunicaciones referentes a la inscripción o eliminación de líneas a que se refieren los §§ 1 y 2. Las líneas marítimas y de navegación interna a que se refiere el § 1, en la medida en que enlacen Estados miembros, sólo se inscribirán previo acuerdo de estos Estados; para la eliminación de ese tipo de línea, bastará la comunicación de uno de dichos Estados.

§ 4 El Secretario General notificará la inscripción o eliminación de una línea a todos los Estados miembros.

§ 5 Los transportes por líneas marítimas y de navegación interna a que se refiere el § 1 y los transportes por líneas ferroviarias a que se refiere el § 2 quedarán sometidos a las disposiciones del Convenio transcurrido un mes a partir de la fecha de notificación de la inscripción por el Secretario General. Una línea dejará de estar sometida a las disposiciones del Convenio transcurridos tres meses a partir de la fecha de notificación de su eliminación por parte del Secretario General, salvo en lo que se refiere a los transportes en curso, que deberán haber finalizado.

TÍTULO IV

Finanzas

Artículo 25. *Programa de trabajo. Presupuesto. Cuentas. Informe de gestión.*

§ 1 El programa de trabajo, el presupuesto y las cuentas de la Organización cubrirán un período de dos años civiles.

§ 2 La Organización editará, al menos cada dos años, un informe de gestión.

§ 3 El importe de los gastos de la Organización será establecido, por cada período presupuestario, por el Comité administrativo, a propuesta del Secretario General.

Artículo 26. *Financiación de los gastos.*

§ 1 Con sujeción a lo dispuesto en los §§ 2 a 4, los gastos de la Organización, no cubiertos por otros ingresos, correrán a cargo de los Estados miembros a razón de dos quintos sobre la base de la clave de distribución de contribuciones del sistema de Naciones Unidas, y a razón de tres quintos proporcionalmente a la longitud total de las infraestructuras ferroviarias, así como de las líneas marítimas y de navegación internas, inscritas de conformidad con el artículo 24, § 1. No obstante, las líneas marítimas y de navegación interna se contarán únicamente por la mitad de sus longitudes.

§ 2 Cuando un Estado miembro haya emitido una reserva de conformidad con el artículo primero, § 6 de las Reglas uniformes CIV, o conforme al artículo 1, § 6 de las Reglas uniformes CIM, la fórmula de contribución a que se refiere el § 1 se aplicará del modo siguiente:

a) en lugar de la longitud total de las infraestructuras ferroviarias en el territorio de ese Estado miembro, sólo se tomará en cuenta la longitud de las líneas ferroviarias inscritas de conformidad con el artículo 24, § 2;

b) la parte de la contribución según el sistema de Naciones Unidas se calculará a prorrata de la longitud de las líneas inscritas de conformidad con el artículo 24, §§ 1 y 2 con respecto a la longitud total de las infraestructuras ferroviarias en el territorio de dicho Estado miembro y a la de las líneas inscritas de conformidad con el artículo 24, § 1; en ningún caso podrá ser inferior al 0,01 por ciento.

§ 3 Cada Estado miembro se hará cargo de al menos el 0,25 por ciento y un máximo del 15 por ciento de las contribuciones.

§ 4 El Comité Administrativo determinará las atribuciones de la Organización que se refieran a:

a) todos los Estados miembros de modo igual y los gastos de que se hacen cargo todos los Estados miembros según la fórmula a que se refiere el § 1;

b) sólo algunos de los Estados miembros y a los gastos de que se hacen cargo dichos Estados miembros según la misma fórmula.

El § 3 se aplicará por analogía. Estas disposiciones no afectarán a lo dispuesto en el artículo 4, § 3.

§ 5 Las contribuciones de los Estados miembros a los gastos de la Organización se abonarán en forma de anticipo de tesorería pagadero en dos plazos antes del 31 de octubre de cada uno de los dos años que cubre el presupuesto. El anticipo de tesorería se fijará sobre la base de las contribuciones de los dos años precedentes definitivamente debidos.

§ 6 En el momento del envío a los Estados miembros del informe de gestión y del estado de cuentas, el Secretario General comunicará el importe definitivo de la contribución de los dos años civiles transcurridos, así como el importe del anticipo de tesorería para los dos años civiles venideros.

§ 7 Después del 31 de diciembre del año de la comunicación del Secretario General de conformidad con el § 6, las cantidades debidas por los dos años civiles transcurridos conllevarán un interés del cinco por ciento al año. Si, un año después de esa fecha, un Estado miembro no hubiese pagado su parte contributiva, su derecho de voto quedará suspendido hasta que haya satisfecho la obligación de pago. A la expiración de un plazo suplementario de dos años, la Asamblea General examinará si la actitud de dicho Estado debe considerarse como una denuncia tácita del Convenio, fijando, en su caso, la fecha de efecto.

§ 8 Seguirán debiéndose las contribuciones vencidas en los casos de denuncia en virtud del § 7 o del artículo 41, así como en los casos de suspensión del derecho de voto a que se refiere el artículo 40, § 4, letra b).

§ 9 Los importes no recobrados serán cubiertos por los recursos de la Organización.

§ 10 El Estado miembro que haya denunciado el Convenio podrá convertirse de nuevo en Estado miembro por adhesión, siempre que haya pagado las sumas de que fuere deudor.

§ 11 La Organización percibirá una remuneración para cubrir los gastos particulares resultantes de las actividades previstas en el artículo 21, § 3, letras j) a l). En los casos previstos en el artículo 21, § 3, letras j) y k), dicha remuneración será fijada por el Comité Administrativo, a propuesta del Secretario General; en el caso previsto en el artículo 21, § 3, letra l) será aplicable el artículo 31, § 3.

Artículo 27. *Intervención de cuentas.*

§ 1 Salvo decisión en contrario de la Asamblea General tomada en virtud del artículo 14, § 2, letra k), la intervención de cuentas será efectuada por el Estado en que se encuentre la sede según las reglas del presente artículo y con sujeción a todas las directivas especiales del Comité Administrativo, de conformidad con el reglamento relativo a las finanzas y a la contabilidad de la Organización [artículo 15, § 5, letra e)].

§ 2 El Interventor comprobará las cuentas de la Organización, incluidos todos los fondos fiduciarios y cuentas especiales, del modo que lo considere necesario para asegurarse de que:

a) los estados financieros sean conformes a los libros y escrituras de la Organización;

b) las operaciones financieras de que den cuenta los Estados se hayan llevado a cabo de conformidad con las reglas y reglamentos, las disposiciones presupuestarias y las demás directivas de la Organización;

c) los valores y el numerario depositados en el banco o en caja hayan sido comprobados, bien mediante certificados directamente recibidos de los depositarios, o efectivamente contados;

d) los controles internos, incluida la inspección interna de cuentas, sean adecuados;

e) todos los elementos del activo y del pasivo, así como todos los superávit y déficit hayan sido contabilizados según procedimientos que considere satisfactorios.

§ 3 El Interventor será el único competente para aceptar total o parcialmente las certificaciones y justificantes proporcionados por el Secretario General. Si lo considerase oportuno, podrá proceder al examen y comprobación detallados de cualquier documento contable relativo, bien a las operaciones financieras, o a suministros y material.

§ 4 El Interventor tendrá libre acceso, en todo momento, a todos los libros, escrituras, documentos contables y demás información que considere necesaria.

§ 5 El Interventor no será competente para rechazar ningún epígrafe de las cuentas, pero llamará inmediatamente la atención del Secretario General acerca de cual-

quier operación cuya regularidad u oportunidad le parezca discutible, para que este último adopte las medidas adecuadas.

§ 6 El Interventor presentará y firmará una certificación acerca de los estados financieros en los siguientes términos: «he examinado los estados financieros de la Organización para el periodo presupuestario que finalizó el 31 de diciembre... El examen incluyó un análisis general de los métodos contables y el control de los documentos contables y de otros justificantes que he considerado necesario en este caso concreto.» Dicha certificación indicará, según sea el caso, que:

a) los estados financieros reflejan de modo satisfactorio la situación financiera en la fecha de expiración del periodo considerado, así como los resultados de las operaciones llevadas a cabo durante el periodo finalizado en dicha fecha;

b) los estados financieros han sido elaborados de conformidad con los principios contables mencionados;

c) los principios financieros han sido aplicados según modalidades que concordaban con las adoptadas durante el periodo presupuestario precedente;

d) las operaciones financieras se llevaron a cabo de conformidad con las reglas y reglamentos, las disposiciones presupuestarias y las demás directivas de la Organización.

§ 7 En su informe acerca de las operaciones financieras, el Interventor indicará:

a) la naturaleza y amplitud de la inspección a que ha procedido;

b) los elementos vinculados con el carácter completo o la exactitud de las cuentas, incluyendo, en su caso:

1. la información necesaria para la interpretación y apreciación correctas de las cuentas;

2. cualquier cantidad que habría debido percibirse, pero que no haya sido contabilizada;

3. cualquier cantidad que haya sido objeto de un compromiso de gasto regular o condicional y que no haya sido contabilizada o que no se haya tenido en cuenta en los estados financieros;

4. los gastos en cuyo apoyo no se presente suficiente documentación justificativa;

5. la teneduría de libros de cuentas en buena y debida forma; procederá a dejar constancia de los casos en que la presentación material de los estados financieros se desvíe de los principios contables generalmente reconocidos y constantemente aplicados;

c) las demás cuestiones sobre las que proceda llamar la atención del Comité Administrativo, por ejemplo:

1. los casos de fraude o de presunción de fraude;

2. el despilfarro o la utilización irregular de fondos u otros haberes de la Organización (aun cuando las cuentas relativas a la operación efectuada estuviesen en regla);

3. los gastos que puedan implicar posteriormente gastos considerables para la Organización;

4. cualquier vicio, general o particular, del sistema de control de ingresos y gastos o de suministros y material;

5. los gastos no conformes a las intenciones del Comité Administrativo, teniendo en cuenta los desvíos debidamente autorizados dentro del presupuesto;

6. el exceso en la utilización de créditos, teniendo en cuenta las modificaciones resultantes de desvíos debidamente autorizados dentro del presupuesto;

7. los gastos no conformes a las autorizaciones que los rijan;

d) la exactitud o inexactitud de las cuentas relativas a suministros y material establecida según el inventario y el examen de los libros.

Asimismo el informe podrá hacer referencia a operaciones que se hayan contabilizado en el transcurso de un periodo presupuestario anterior y a cuyo respecto se hayan obtenido nuevas informaciones, o a operaciones que deberían hacerse en el transcurso de un periodo presupuestario posterior y en torno a las cuales parezca deseable informar al Comité Administrativo por adelantado.

§ 8 El Interventor deberá hacer que en ningún caso figuren críticas en su informe sin haber dado previamente al Secretario General la posibilidad de explicarse.

§ 9 El Interventor comunicará al Comité Administrativo y al Secretario General las observaciones comprobadas durante la inspección. Podrá asimismo presentar cualquier comentario que considere apropiado en tomo al informe financiero del Secretario General.

§ 10 En la medida en que el Interventor haya procedido a una inspección sumaria o no haya obtenido justificantes suficientes, deberá mencionarlo en su certificación y en su informe, especificando las razones de sus observaciones, así como las consecuencias resultantes para la situación financiera y las operaciones financieras contabilizadas.

TÍTULO V

Arbitraje

Artículo 28 *Competencia.*

§ 1 Los litigios entre Estados miembros, surgidos de la interpretación o de la aplicación del Convenio, así como los litigios entre Estados miembros y la Organización, que surjan de la interpretación o de la aplicación del Protocolo sobre privilegios e inmunidades, podrán ser sometidos, a petición de una de las partes, a un tribunal de arbitraje. Las partes determinarán libremente la composición de dicho tribunal de arbitraje, así como el procedimiento arbitral.

§ 2 Los demás litigios surgidos de la interpretación o de la aplicación del Convenio y de los demás convenios elaborados por la Organización de conformidad con el artículo 2, § 2, en caso de no haber sido resueltos de manera amistosa o sometidos a la decisión de los tribunales ordinarios, podrán someterse, mediante acuerdo entre las partes interesadas, a un tribunal de arbitraje. Los artículos 29 a 32 se aplicarán para la composición del tribunal arbitraje y el procedimiento arbitral.

§ 3 Cada Estado, cuando remita una solicitud de adhesión al Convenio, podrá reservarse el derecho de no aplicar total o parcialmente los §§ 1 y 2.

§ 4 El Estado que haya presentado una reserva en virtud del § 3 podrá renunciar a la misma, en cualquier momento, informando de ello al depositario. Esta renuncia surtirá efecto un mes después de la fecha en que el depositario la haya puesto en conocimiento de los Estados miembros.

Artículo 29. *Compromiso. Secretaría.*

Las partes concluirán un compromiso, especificando en particular:

a) el objeto de la controversia,

b) la composición del tribunal y los plazos acordados para la designación del árbitro o de los árbitros,

c) el lugar acordado como sede del tribunal.

El compromiso deberá ser comunicado al Secretario General, que asumirá las funciones de Secretario.

Artículo 30. *Árbitros.*

§ 1 El Secretario General confeccionará y tendrá al día una lista de árbitros. Cada Estado miembro podrá inscribir en la lista de árbitros a dos de sus nacionales.

§ 2 El tribunal de arbitraje se compondrá de uno, tres o cinco árbitros, de conformidad con el compromiso. Se elegirán los árbitros entre las personas que figuren en la lista mencionada en el § 1. No obstante, si el compromiso prevé cinco árbitros, cada una de las partes podrá elegir un árbitro de fuera de la lista. Si el compromiso prevé únicamente un árbitro, éste será elegido de común acuerdo entre las partes. Si el compromiso prevé tres o cinco árbitros, cada parte elegirá a uno o dos árbitros, según sea el caso; éstos designarán de común acuerdo el tercer o quinto árbitro, quien presidirá el tribunal de arbitraje. En caso de desacuerdo entre las partes acerca de la designación del árbitro único o entre los árbitros elegidos acerca de la designación del tercer o quinto árbitro, dicha designación será hecha por el Secretario General.

§ 3 El árbitro único, el tercer o quinto árbitro, deberán ser de nacionalidad distinta a la de las partes, a no ser que éstas tengan la misma nacionalidad.

§ 4 La intervención en un litigio de una tercera parte no tendrá efectos acerca de la composición del tribunal de arbitraje.

Artículo 31. *Procedimiento. Gastos.*

§ 1 El tribunal de arbitraje decidirá acerca del procedimiento a seguir, teniendo en cuenta especialmente las disposiciones siguientes:

a) instruirá y juzgará las causas según los elementos suministrados por las partes, sin quedar vinculado en su fallo a las interpretaciones de las mismas;

b) no podrá resolver pretensiones mayores o distintas de las pedidas en las conclusiones del demandante, ni menores de las reconocidas como debidas por el demandado;

c) la sentencia arbitral, debidamente motivada, será redactada por el tribunal de arbitraje y notificada a las partes por el Secretario General;

d) salvo disposición en contrario de derecho imperativo del lugar o sede del tribunal de arbitraje, y con sujeción al acuerdo en contrario de las partes, la sentencia arbitral será definitiva.

§ 2 El Secretario General fijará los honorarios de los árbitros.

§ 3 La sentencia arbitral fijará los gastos y costas y decidirá sobre su distribución entre las partes, al igual que los honorarios de los árbitros.

Artículo 32. *Prescripción. Fuerza ejecutoria.*

§ 1 La iniciación del procedimiento arbitral tendrá el mismo efecto, en cuanto a la interrupción de la prescripción, que el previsto por el derecho material aplicable para entablarla acción ante un juez ordinario.

§ 2 La sentencia del tribunal de arbitraje adquirirá fuerza ejecutoria en cada uno de los Estados miembros después del cumplimiento de las formalidades prescritas en el Estado en que deba llevarse a cabo la ejecución. No se admitirá la revisión sobre el fondo del asunto.

TÍTULO VI

Modificación del Convenio

Artículo 33. *Competencia.*

§ 1 El Secretario General pondrá inmediatamente en conocimiento de los Estados miembros las propuestas

tendientes a modificar el Convenio que le hayan remitido los Estados miembros o que él mismo haya elaborado.

§ 2 La Asamblea General decidirá sobre las propuestas tendientes a modificar el Convenio, en tanto que los §§ 4 a 6 no establezcan otra competencia.

§ 3 Cuando una propuesta de modificación sea sometida a la Asamblea General, ésta podrá decidir, por la mayoría prevista en el artículo 14, § 6, que dicha propuesta presenta una estrecha conexión con una o varias disposiciones de los Apéndices al Convenio. En este caso, así como en los casos a que se refieren los §§ 4 a 6, segundas frases, la Asamblea General estará igualmente habilitada para decidir sobre la modificación de dicha disposición o disposiciones de los Apéndices.

§ 4 Con sujeción a lo dispuesto en las decisiones de la Asamblea General adoptadas según el § 3, primera frase, la Comisión de Revisión decidirá sobre las propuestas de modificación enumeradas a continuación.

- a) artículos 9 y 27, §§ 2 a 10;
- b) Reglas uniformes CIV, salvo los artículos 1, 2, 5, 6, 16, 26 a 39, 41 a 53 y 56 a 60;
- c) Reglas uniformes CIM, salvo los artículos 1, 5, 6, §§ 1 y 2, los artículos 8, 12, 13, § 2, los artículos 14, 15, §§ 2 y 3, el artículo 19, §§ 6 y 7, así como los artículos 23 a 27, 30 a 33, 36 a 41 y 44 a 48;
- d) Reglas uniformes CUV, salvo los artículos 1, 4, 5 y 7 a 12;
- e) Reglas uniformes CUI, salvo los artículos 1, 2, 4, 8 a 15, 17 a 19, 21, 23 a 25;
- f) Reglas uniformes APTU, salvo los artículos 1, 3 y 9 a 11, así como los Anexos de estas Reglas uniformes;
- g) Reglas uniformes ATMF, salvo los artículos 1, 3 y 9.

Cuando se sometan a la Comisión de revisión de conformidad con las letras a) a g) propuestas de modificación, un tercio de los Estados representados en la Comisión podrá exigir que dichas propuestas sean sometidas a la Asamblea General para tomar una decisión.

§ 5 La Comisión de Expertos del RID decidirá con respecto a las propuestas tendientes a modificar el Reglamento relativo al transporte internacional por ferrocarril de mercancías peligrosas (RID). Cuando este tipo de propuestas se sometan a la Comisión de Expertos del RID, un tercio de los Estados representados en la Comisión podrá exigir que dichas propuestas sean sometidas a la Asamblea General para tomar una decisión.

§ 6 La Comisión de Expertos Técnicos decidirá acerca de las propuestas tendientes a modificar los Anexos de las Reglas uniformes APTU. Cuando este tipo de propuestas se sometan a la Comisión de Expertos Técnicos, un tercio de los Estados representados en la Comisión podrá exigir que dichas propuestas sean sometidas a la Asamblea General para tomar una decisión.

Artículo 34. *Decisiones de la Asamblea General.*

§ 1 Las modificaciones del Convenio decididas por la Asamblea General serán notificadas por el Secretario General a los Estados miembros.

§ 2 Las modificaciones del Convenio propiamente dicho, decididas por la Asamblea General, entrarán en vigor doce meses después de su aprobación por dos tercios de los Estados miembros, para todos los Estados miembros, salvo para aquellos que, antes de su entrada en vigor, hayan hecho una declaración según la cual no aprueban las mencionadas modificaciones.

§ 3 Las modificaciones de los Apéndices al Convenio, decididas por la Asamblea General, entrarán en vigor doce meses después de su aprobación por la mitad de los Estados que no hayan hecho una declaración conforme al artículo 42, § 1, primera frase, para todos los Estados miembros, salvo para aquellos que, antes de su entrada en vigor, hayan hecho una declaración según la cual no

aprueban las mencionadas modificaciones y para aquellos que hayan hecho una declaración conforme al artículo 42, § 1, primera frase.

§ 4 Los Estados miembros remitirán, al Secretario General, sus notificaciones referentes a la aprobación de las modificaciones del Convenio decididas por la Asamblea General, así como sus declaraciones según las cuales no aprueban dichas modificaciones. El Secretario General informará de ello a los demás Estados miembros.

§ 5 El plazo a que se refieren los §§ 2 y 3 se iniciará a partir del día de la notificación del Secretario General de que se cumplen las condiciones para la entrada en vigor de las modificaciones.

§ 6 La Asamblea General podrá especificar, en el momento de la adopción de una modificación, que ésta tiene un alcance tal que todo Estado miembro que haya hecho una declaración en virtud del § 2 o del § 3 y que no haya aprobado la modificación en ese plazo de dieciocho meses a partir de su entrada en vigor, dejará de ser Estado miembro de la Organización al expirar dicho plazo.

§ 7 Cuando las decisiones de la Asamblea General se refieran a los Apéndices al Convenio, la aplicación de dicho Apéndice quedará suspendida; en su integridad, desde el momento de la entrada en vigor de las decisiones, para el tráfico con y entre los Estados miembros que se hayan opuesto, de conformidad con el § 3, a las decisiones dentro de los plazos establecidos. El Secretario General notificará a los Estados miembros dicha suspensión; finalizará a la expiración de un mes a partir de la fecha de la notificación por el Secretario General a los demás Estados miembros del levantamiento de la oposición.

Artículo 35. *Decisiones de las Comisiones.*

§ 1 Las modificaciones del Convenio, decididas por las Comisiones, serán notificadas por el Secretario General a los Estados miembros.

§ 2 Las modificaciones del Convenio propiamente dicho, decididas por la Comisión de Revisión, entrarán en vigor para todos los Estados miembros el primer día del duodécimo mes siguiente a aquel en que el Secretario General las haya notificado a los Estados miembros. Los Estados miembros podrán formular objeciones en un plazo de cuatro meses a partir de la fecha de la notificación. En caso de objeción de una cuarta parte de los Estados miembros, la modificación no entrará en vigor. Si un Estado miembro formulara objeciones contra una decisión de la Comisión de revisión en el plazo de cuatro meses y denuncia el Convenio, la denuncia surtirá efecto en la fecha prevista para la entrada en vigor de dicha decisión.

§ 3 Las modificaciones de los Apéndices al Convenio, decididas por la Comisión de Revisión, entrarán en vigor para todos los Estados miembros el primer día del duodécimo mes siguiente a aquel en que el Secretario General las haya notificado a los Estados miembros. Las modificaciones decididas por la Comisión de Expertos del RID o por la Comisión de Expertos Técnicos entrarán en vigor para todos los Estados miembros el primer día del sexto mes siguiente a aquel en que el Secretario General las haya notificado a los Estados miembros.

§ 4 Los Estados miembros podrán formular objeciones en un plazo de cuatro meses a partir del día de la notificación a que se refiere el § 3. En caso de objeción formulada por una cuarta parte de los Estados miembros, la modificación no entrará en vigor. En los Estados miembros que hayan formulado objeciones contra una decisión en los plazos previstos, la aplicación del Apéndice correspondiente quedará suspendida, en su integridad, para el tráfico con y entre los Estados miembros a partir del momento en que surtan efecto las decisiones. No obs-

tante, en caso de objeción frente a la validación de una norma técnica o a la adopción de una prescripción técnica uniforme, sólo se suspenderán éstas por lo que se refiere al tráfico con y entre los Estados miembros a partir del momento en que surtan efecto las decisiones; ocurrirá lo mismo en caso de objeción parcial.

§ 5 El Secretario General informará a los Estados miembros de las suspensiones a que se refiere el § 4; se levantarán las suspensiones al cumplirse el plazo de un mes a partir del día en que el Secretario General haya notificado a los demás Estados miembros la retirada de dicha objeción.

§ 6 Para determinar el número de objeciones previstas en los §§ 2 y 4, no se tendrán en cuenta a los Estados miembros que:

- a) no tengan derecho de voto (artículo 14, § 5, artículo 26, § 7 o artículo 40, § 4);
- b) no sean miembros de la Comisión correspondiente (artículo 16, § 1, segunda frase);
- c) hayan hecho una declaración conforme al artículo 9, § 1 de las Reglas uniformes APTU.

TÍTULO VII

Disposiciones finales

Artículo 36. *Depositario.*

§ 1 El Secretario General será el depositario del presente Convenio. Sus funciones como depositario serán las que figuran en la Parte VII de la Convención de Viena de 23 de mayo de 1969 relativa al derecho de tratados.

§ 2 Cuando surja una divergencia entre un Estado miembro y el depositario acerca del cumplimiento de las funciones de este último, el depositario o el Estado miembro correspondiente deberá someter la cuestión a la atención de los demás Estados miembros o, en su caso, someterla a la decisión del Comité administrativo.

Artículo 37. *Adhesión al Convenio.*

§ 1 La adhesión al Convenio quedará abierta a cada Estado en cuyo territorio se explote una infraestructura ferroviaria.

§ 2 Todo Estado que desee adherirse al Convenio remitirá una solicitud al depositario. El depositario lo comunicará a los Estados miembros.

§ 3 La solicitud será admitida de pleno derecho tres meses después de la comunicación a que se refiere el § 2, salvo oposición formulada ante el depositario por cinco Estados miembros. El depositario lo notificará a la mayor brevedad al Estado solicitante, así como a los Estados miembros. La adhesión surtirá efecto el primer día del tercer mes siguiente a este aviso.

§ 4 En caso de oposición de al menos cinco Estados miembros en el plazo previsto en el § 3, la solicitud de adhesión será sometida a la Asamblea General, que decidirá sobre ella.

§ 5 Con sujeción a lo dispuesto en el artículo 42, cualquier adhesión al Convenio sólo podrá referirse al Convenio en su versión vigente en el momento en que surta efecto la adhesión.

Artículo 38. *Adhesión de organizaciones regionales de integración económica.*

§ 1 La adhesión al Convenio quedará abierta a las organizaciones regionales de integración económica que tengan competencia para adoptar su legislación que es obligatoria para sus miembros, en las materias abarcadas por dicho Convenio y en el que uno o varios Estados miembros sean miembros. Las condiciones de esta adhe-

sión se definirán en un acuerdo concluido entre la Organización y la organización regional.

§ 2 La organización regional podrá ejercer los derechos de que dispongan sus miembros en virtud del Convenio en la medida en que abarquen materias de su competencia. Ocurrirá lo mismo en cuanto a las obligaciones que incumban a los Estados miembros en virtud del Convenio, exceptuando las obligaciones financieras a que se refiere el artículo 26.

§ 3 Con vistas al ejercicio del derecho de voto y el derecho de objeción previsto en el artículo 35, §§ 2 y 4, la organización regional dispondrá de un número de votos igual al de sus miembros que sean igualmente Estados miembros de la Organización. Estos últimos no podrán ejercer sus derechos, en particular el de voto, más que en la medida admitida en el § 2. La organización regional no dispondrá de derecho de voto por lo que se refiere al Título IV.

§ 4 Para poner fin a la condición de miembro, el artículo 41 se aplicará por analogía.

Artículo 39. *Miembros asociados.*

§ 1 Cualquier Estado en cuyo territorio se explote una infraestructura ferroviaria podrá convertirse en miembro asociado de la Organización. El artículo 37, §§ 2 a 5 se aplicará por analogía.

§ 2 Un miembro asociado podrá participar en los trabajos de los órganos a que se refiere el artículo 13, § 1, letras a) y c) a f) únicamente con voto consultivo. Un miembro asociado no podrá ser designado como miembro del Comité Administrativo.

Contribuirá a los gastos de la Organización con un 0,25 por ciento de las contribuciones (artículo 26, § 3).

§ 3 Para poner fin a la condición de miembro asociado, el artículo 41 se aplicará por analogía.

Artículo 40. *Suspensión de la condición de miembro.*

§ 1 Un Estado miembro podrá solicitar, sin denunciar el Convenio, una suspensión de su condición de miembro de la organización, cuando ya no se efectúe ningún tráfico internacional por ferrocarril en su territorio por razones no imputables a dicho Estado miembro.

§ 2 El Comité Administrativo decidirá acerca de una solicitud de suspensión de la condición de miembro. La solicitud deberá formularse ante el Secretario General al menos tres meses antes de una reunión del Comité.

§ 3 La suspensión de la condición de miembro entrará en vigor el primer día del mes siguiente al día de la notificación del Secretario General a los Estados miembros de la decisión del Comité Administrativo. La suspensión de la condición de miembro finalizará con la notificación por el Estado miembro de la reanudación del tráfico internacional por ferrocarril por su territorio. El Secretario General lo notificará, a la mayor brevedad, a los demás Estados miembros.

§ 4 La suspensión de la condición de miembro tendrá como consecuencia:

- a) la exención del Estado miembro de su obligación de contribución a la financiación de los gastos de la Organización;
- b) la suspensión del derecho de voto en los órganos de la Organización;
- c) la suspensión del derecho de objeción en virtud del artículo 34, §§ 2 y 3, y del artículo 35, §§ 2 y 4.

Artículo 41 *Denuncia del Convenio.*

§ 1 Se podrá denunciar el Convenio en cualquier momento.

§ 2 Cualquier Estado miembro que desee denunciar el Convenio lo pondrá en conocimiento del depositario.

La denuncia surtirá efecto el 31 de diciembre del año siguiente.

Artículo 42. *Declaraciones y reservas al Convenio.*

§ 1 Todo Estado miembro podrá declarar, en cualquier momento, que no aplicará en su integridad ciertos Apéndices al Convenio. Además, sólo se admitirán reservas o declaraciones de no aplicación de ciertas disposiciones del Convenio propiamente dicho o de sus Apéndices si esas reservas o declaraciones están expresamente previstas por las propias disposiciones.

§ 2 Las reservas o declaraciones serán enviadas al depositario. Surtirán efecto en el momento en que el Convenio entre en vigor para el Estado correspondiente. Cualquier declaración hecha después de dicha entrada en vigor surtirá efecto el 31 de diciembre del año siguiente al de la declaración. El depositario informará de ello a los Estados miembros.

Artículo 43. *Disolución de la Organización.*

§ 1 La Asamblea General podrá decidir la disolución de la Organización y la eventual transferencia de sus atribuciones a otra organización intergubernamental fijando, cuando proceda, las condiciones de esta transferencia con dicha organización.

§ 2 En caso de disolución de la Organización, sus bienes y haberes se atribuirán a los Estados miembros que hayan sido miembros de la Organización, sin interrupción, durante los últimos cinco años civiles anteriores a la decisión en virtud del § 1, en proporción al índice medio del porcentaje en que hayan contribuido a los gastos de la Organización durante esos cinco años anteriores.

Artículo 44. *Disposición transitoria.*

En los casos previstos en el artículo 34, § 7, el artículo 35, § 4, el artículo 41, § 1 y el artículo 42, el derecho vigente en el momento de la conclusión de los contratos sometidos a las Reglas uniformes CIV, Reglas uniformes CIM, Reglas uniformes CUV o a las Reglas uniformes CUI, seguirá siendo aplicable a los contratos existentes.

Artículo 45. *Textos del Convenio.*

§ 1. El Convenio estará redactado en las lenguas alemana, francesa e inglesa. En caso de controversia, únicamente dará fe el texto francés.

§ 2 A propuesta de uno de los Estados involucrados, la Organización publicará traducciones oficiales del Convenio en otras lenguas, en la medida en que una de dichas lenguas sea una lengua oficial en el territorio de al menos dos Estados miembros. Esas traducciones serán elaboradas en cooperación con los servicios competentes de los Estados miembros correspondientes.

PROTOCOLO SOBRE PRIVILEGIOS E INMUNIDADES DE LA ORGANIZACIÓN INTERGUBERNAMENTAL PARA LOS TRANSPORTES INTERNACIONALES POR FERROCARRIL (OTIF)

Artículo primero. *Inmunidad de jurisdicción, ejecución y embargo.*

§ 1 En el marco de sus actividades oficiales, la Organización gozará de la inmunidad de jurisdicción y de ejecución, excepto:

- a) en la medida en que la Organización haya renunciado expresamente a dicha inmunidad en un caso particular;
- b) en caso de acción civil incoada por un tercero;

c) en caso de demanda reconvenional directamente relacionada con un procedimiento iniciado con carácter principal por la Organización;

d) en caso de embargo, ordenado por resolución judicial, de los sueldos, salarios y otros emolumentos debidos por la Organización a un miembro de su personal.

§ 2 Los haberes y demás bienes de la Organización, cualquiera que fuere el lugar en que se hallen, gozarán de inmunidad con respecto a cualquier forma de requisa, confiscación, secuestro u otra forma de embargo o de apremio, excepto en la medida en que sean necesarios temporalmente para la prevención de accidentes en que se vean involucrados vehículos automotores pertenecientes a la Organización o que circulen por cuenta de ésta y para las investigaciones a que puedan dar lugar los accidentes en cuestión.

Artículo 2. *Protección contra la expropiación.*

Si fuese necesaria una expropiación por motivos de utilidad pública, deberán adoptarse todas las disposiciones adecuadas por impedir que aquella constituya un obstáculo para las actividades de la Organización, y deberá ser abonada una indemnización previa, rápida y adecuada.

Artículo 3. *Exención de impuestos.*

§ 1 Cada Estado miembro exonerará de imposición directa a la Organización, a sus bienes e ingresos, en el ejercicio de sus actividades oficiales. Cuando se efectúen o utilicen por la Organización compras o servicios por un importe elevado que sean estrictamente necesarios para el ejercicio de las actividades oficiales de la organización y el precio de dichas compras o servicios comprendan tasas o derechos, los Estados miembros adoptarán las disposiciones apropiadas, siempre que sea posible, para proceder a la exoneración de las tasas o derechos de esa naturaleza o para lograr el reembolso de su importe.

§ 2 No se concederá exoneración alguna en lo que respecta a los impuestos y tasas que simplemente constituyan la remuneración de los servicios prestados.

§ 3 Los bienes adquiridos de conformidad con el § 1 no podrán ser vendidos ni cedidos ni utilizados de modo distinto a las condiciones fijadas por el Estado miembro que haya concedido las exenciones.

Artículo 4. *Exención de derechos y tasas.*

§ 1 Los productos importados o exportados por la Organización y que sean estrictamente necesarios para el ejercicio de sus actividades oficiales, serán exonerados de todos los derechos y tasas aplicables a la importación o la exportación.

§ 2 No se concederá exoneración alguna en virtud de este artículo, en lo que respecta a las compras e importaciones de bienes o al suministro de servicios destinados a las necesidades propias de los miembros del personal de la Organización.

§ 3 El artículo 3, § 3 se aplicará, por analogía, a los bienes importados, conforme al § 1.

Artículo 5. *Actividades oficiales.*

Las actividades oficiales de la Organización contempladas por el presente Protocolo serán las que respondan a los fines definidos en el artículo 2 del Convenio.

Artículo 6. *Transacciones monetarias.*

La Organización podrá percibir y conservar fondos, divisas, numerario o valores mobiliarios. Podrá disponer libremente de ellos para todos los usos previstos por el

Convenio y tener cuentas en cualquier clase de moneda, en la medida necesaria para hacer frente a sus compromisos.

Artículo 7. *Comunicaciones.*

Para sus comunicaciones oficiales y transferencias de todos sus documentos, la Organización gozará de un tratamiento no menos favorable que el concedido por cada Estado miembro a las demás organizaciones internacionales similares.

Artículo 8. *Privilegios e inmunidades de los representantes de los Estados.*

Los representantes de los Estados miembros gozarán, en el ejercicio de sus funciones y mientras duran sus viajes de servicio, de los privilegios e inmunidades siguientes en el territorio de cada Estado miembro:

a) inmunidad de jurisdicción, incluso después del término de su misión, por los actos, incluidos sus palabras y escritos, realizados por ellos en el ejercicio de sus funciones; esta inmunidad no será aplicable, sin embargo, en caso de daños resultantes de un accidente causado por un vehículo automotor o cualquier otro medio de transporte perteneciente a un representante de un Estado o conducido por él, o en caso de infracción de las normas de circulación relativas a dicho medio de transporte;

b) inmunidad de detención y de prisión preventiva, salvo en caso de flagrante delito;

c) inmunidad de embargo de su equipaje personal, salvo en caso de flagrante delito;

d) inviolabilidad de todos sus papeles y documentos oficiales;

e) exención, para ellos mismos y para sus cónyuges, de cualquier medida que limite la entrada y de las formalidades de registro de extranjeros;

f) las mismas facilidades en lo que concierne a las regulaciones monetarias o de cambio de moneda que las acordadas a los representantes de Gobiernos extranjeros en misión oficial temporal.

Artículo 9. *Privilegios e inmunidades de los miembros del personal de la Organización.*

Los miembros del personal de la Organización gozarán, en el ejercicio de sus funciones, de los privilegios e inmunidades siguientes en el territorio de cada Estado miembro:

a) inmunidad de jurisdicción por los actos, incluidos sus palabras y escritos, realizados por ellos en el ejercicio de sus funciones y dentro de los límites de sus atribuciones; esta inmunidad no se aplicará, sin embargo, en caso de daño resultantes de un accidente causado por un vehículo automotor o cualquier otro medio de transporte perteneciente a un miembro del personal de la Organización o conducido por él, o en caso de infracción de las normas de circulación relativas a dicho medio de transporte; los miembros del personal seguirán gozando de esa inmunidad incluso después de que hayan dejado de estar al servicio de la Organización;

b) inviolabilidad de todos sus papeles y documentos oficiales;

c) las mismas excepciones a las disposiciones que limiten la inmigración y regulen el registro de extranjeros que las generalmente reconocidas a los miembros del personal de organizaciones internacionales; los miembros de su familia que formen parte de su hogar gozarán de las mismas facilidades;

d) exoneración del impuesto nacional sobre la renta, con sujeción a la introducción, en beneficio de la Organización, de una imposición interna de los sueldos, salarios y demás emolumentos abonados por la Organización; no

obstante, los Estados miembros tendrán la posibilidad de llevar cuenta de estos sueldos, salarios y emolumentos para el cálculo del importe del impuesto a percibir sobre la renta de otro origen; los Estados miembros no estarán obligados a aplicar esta exoneración fiscal a las indemnizaciones y pensiones de jubilación y rentas de supervivencia abonadas por la Organización a los antiguos miembros de su personal o a sus derechohabientes;

e) en lo que se refiere a las normas de cambio de moneda, los mismos privilegios que los generalmente reconocidos a los miembros del personal de las organizaciones internacionales;

f) en períodos de crisis internacionales, las mismas facilidades de repatriación para ellos y para los miembros de sus familias que formen parte de su hogar, que las generalmente reconocidas a los miembros del personal de las organizaciones internacionales.

Artículo 10. *Privilegios e inmunidades de los expertos.*

Los expertos a los que recurra la Organización mientras estén ejerciendo sus funciones en la Organización o cumpliendo misiones para ella, incluido el tiempo que duran los viajes efectuados en el ejercicio de dichas funciones y en el curso de las citadas misiones, gozarán de los privilegios e inmunidades siguientes, en la medida en que sean necesarios para el ejercicio de sus funciones:

a) inmunidad de jurisdicción por los actos, incluidos sus palabras y escritos, realizados por ellos en el ejercicio de sus funciones; esta inmunidad no se aplicará, sin embargo, en caso de daños resultantes de un accidente causado por un vehículo automotor o cualquier otro medio de transporte perteneciente a un experto o conducido por él, o en caso de infracción de las normas de circulación relativas a dicho medio de transporte; los expertos continuarán gozando de esa inmunidad incluso después de que hayan cesado en sus funciones en la Organización;

b) inviolabilidad de todos sus papeles y documentos oficiales;

c) facilidades de cambio de moneda necesarias para la transferencia de sus remuneraciones;

d) las mismas facilidades, en lo referente a su equipaje personal, que las acordadas a los agentes de los Gobiernos extranjeros en misión temporal oficial.

Artículo 11. *Objetivos de los privilegios e inmunidades concedidos.*

§ 1 Los privilegios e inmunidades previstos por el presente Protocolo se instituyen únicamente con el fin de asegurar, en cualquier circunstancia, el libre funcionamiento de la Organización y la completa independencia de las personas a las cuales les sean concedidos. Las autoridades competentes retirarán cualquier inmunidad en todos los casos en que su mantenimiento pueda obstaculizar la acción de la justicia o en los que pueda ser retirada sin perjudicar la realización del objetivo para el que haya sido acordada.

§ 2 Las autoridades competentes a los fines del § 1 serán:

- a) los Estados miembros, para su representantes;
- b) el Comité Administrativo, para el Secretario General;
- c) el Secretario General, para los demás agentes de la Organización, así como para los expertos a los que haya recurrido la Organización.

Artículo 12. *Prevención de abusos.*

§ 1 Ninguna de las disposiciones de este Protocolo podrá cuestionar el derecho que tiene cada Estado miembro

de adoptar las precauciones necesarias en interés de su seguridad pública.

§ 2 La organización cooperará en todo momento con las autoridades competentes de los Estados miembros con miras a facilitar una buena administración de la justicia, asegurar el respeto de las leyes y reglamentos de los Estados miembros afectados e impedir cualquier abuso al que puedan dar lugar los privilegios e inmunidades previstos en el presente Protocolo.

Artículo 13. *Tratamiento de los propios nacionales.*

Ningún Estado miembro estará obligado a conceder los privilegios e inmunidades mencionados:

- a) en el artículo 8, a excepción de la letra d),
- b) en el artículo 9, a excepción de las letras a), b) y d),
- c) en el artículo 10, a excepción de las letras a) y b),

a sus propios nacionales o las personas que tengan su residencia permanente en dicho Estado.

Artículo 14. *Acuerdos complementarios.*

La Organización podrá concluir acuerdos complementarios con uno o varios Estados miembros con miras a la aplicación del presente Protocolo en lo que se refiera a dicho Estado miembro, o a dichos Estados miembros, así como otros acuerdos, con el fin de garantizar el buen funcionamiento de la Organización.

REGLAS UNIFORMES RELATIVAS AL CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE VIAJEROS POR FERROCARRIL (CIV-APÉNDICE A DEL CONVENIO)

TÍTULO PRIMERO

Generalidades

Artículo primero. *Campo de aplicación.*

§ 1 Las presentes Reglas uniformes se aplicarán a todo contrato de transporte ferroviario de viajeros a título oneroso o gratuito, cuando el lugar de partida y de destino estén situados en dos Estados miembros diferentes. Ello tendrá lugar cualesquiera que fueren el domicilio o la sede y la nacionalidad de las partes en el contrato de transporte.

§ 2 Cuando un transporte internacional que sea objeto de un contrato único incluya, como complemento al transporte transfronterizo por ferrocarril, un transporte por carretera o por navegación interna en tráfico interior de un Estado miembro, se aplicarán las presentes Reglas uniformes.

§ 3 Cuando un transporte internacional que sea objeto de un contrato único incluya, como complemento al transporte ferroviario, un transporte marítimo o un transporte transfronterizo por navegación interna, se aplicarán las presentes Reglas uniformes si el transporte marítimo o el transporte por navegación interna se efectúa sobre líneas incluidas en la lista de líneas prevista en el artículo 24, § 1 del Convenio.

§ 4 Las presentes Reglas uniformes se aplicarán igualmente, en lo que se refiere a la responsabilidad del transportista en caso de muerte y lesiones de los viajeros, a las personas que acompañen un envío cuyo transporte se efectúe conforme a las Reglas uniformes CIM.

§ 5 Las presentes Reglas uniformes no se aplicarán a los transportes efectuados entre estaciones situadas en el territorio de Estados limítrofes, cuando la infraestructura de dichas estaciones sea gestionada por uno o varios

gestores de infraestructura que dependan exclusivamente de uno solo de dichos Estados.

§ 6 Cada Estado Parte en un convenio relativo al transporte internacional directo por ferrocarril de viajeros y de naturaleza comparable a las presentes Reglas uniformes, podrá declarar, cuando remita una solicitud de adhesión al Convenio, que sólo aplicará estas Reglas uniformes a los transportes efectuados sobre una parte de la infraestructura ferroviaria situada en su territorio. Esta parte de la infraestructura ferroviaria deberá definirse con precisión y estar conectada con la infraestructura ferroviaria de un Estado miembro. Cuando un Estado haya hecho la declaración anteriormente mencionada, estas Reglas uniformes sólo se aplicarán a condición de que:

- a) el lugar de partida o de destino, así como el itinerario, previstos en el contrato de transporte, estén situados en la infraestructura designada o
- b) que la infraestructura designada conecte la infraestructura de dos Estados miembros y haya sido prevista en el contrato de transporte como itinerario para un transporte de tránsito.

§ 7 El Estado que haya hecho una declaración conforme al § 6 podrá renunciar a la misma en cualquier momento, informando de ello al depositario. Esta renuncia entrará en vigor un mes después de la fecha en que el depositario la hubiera puesto en conocimiento de los Estados miembros. La declaración no producirá efecto, cuando el convenio a que se refiere el § 6, primera frase, cese de estar en vigor para dicho Estado.

Artículo 2. *Declaración relativa a la responsabilidad en caso de muerte y lesiones de los viajeros.*

§ 1 Cada Estado podrá declarar, en cualquier momento, que no aplicará a los viajeros, víctimas de accidentes acaecidos en su territorio, el conjunto de las disposiciones relativas a la responsabilidad del transportista en caso de muerte y lesiones de los viajeros, cuando éstos sean nacionales suyos o personas que tengan su residencia habitual en ese Estado.

§ 2 El Estado que hubiese hecho una declaración conforme al § 1 podrá renunciar a la misma en cualquier momento, informando de ello al depositario. Dicha renuncia surtirá efecto un mes después de la fecha en que el depositario la hubiera puesto en conocimiento de los Estados miembros.

Artículo 3 *Definiciones.*

A los fines de las presentes Reglas uniformes, se entenderá por:

- a) «transportista», el transportista contractual con quien el viajero haya concluido el contrato de transporte en virtud de estas Reglas uniformes, o un transportista subsiguiente, que sea responsable sobre la base de este contrato;
- b) «transportista sustituto», un transportista que no ha concluido el contrato de transporte con el viajero, pero a quien el transportista a que se refiere la letra a) haya confiado total o parcialmente la ejecución del transporte por ferrocarril;
- c) «condiciones generales de transporte», las condiciones del transportista en forma de condiciones generales o de tarifas legalmente en vigor en cada Estado miembro y que se hayan convertido, mediante la conclusión del contrato de transporte, en parte integrante del mismo;
- d) «vehículo», un vehículo automóvil o un remolque transportados con motivo de un transporte de viajeros.

Artículo 4 *Excepciones.*

§ 1 Los Estados miembros podrán concluir acuerdos que prevean excepciones a las presentes Reglas uniformes para los transportes efectuados exclusivamente entre dos estaciones situadas a una y otra parte de la frontera, cuando no exista otra estación entre las mismas.

§ 2 Para los transportes efectuados entre dos Estados miembros que transiten por un Estado no miembro, los Estados afectados podrán concluir acuerdos que hagan excepción a las presentes Reglas uniformes.

§ 3 Con sujeción a otras disposiciones establecidas de derecho internacional público, dos o varios Estados miembros podrán fijar entre sí las condiciones bajo las cuales los transportistas quedarán sometidos a la obligación de transportar viajeros, equipajes, animales y vehículos en tráfico entre dichos Estados.

§ 4 Los Acuerdos a que se refieren los §§ 1 a 3, incluyendo su puesta en vigor, se comunicarán a la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales Ferroviarios. El Secretario General de la Organización informará de ello a los Estados miembros y a las empresas interesadas.

Artículo 5. *Derecho vinculante.*

Salvo cláusula en contrario establecida en las presentes Reglas uniformes, será nula y no producirá efecto alguno cualquier estipulación que, directa o indirectamente, haga excepción de estas Reglas uniformes. La nulidad de tales estipulaciones no supondrá la nulidad de otras disposiciones del contrato de transporte. No obstante, un transportista podrá asumir una responsabilidad y obligaciones mayores que las previstas por las presentes Reglas uniformes

TÍTULO II

Conclusión y ejecución del contrato de transporte

Artículo 6. *Contrato de transporte.*

§ 1 Por medio del contrato de transporte, el transportista se compromete a transportar al viajero, así como, en su caso, equipajes y vehículos, al lugar de destino y a entregar los equipajes y vehículos en el lugar de destino.

§ 2 El contrato de transporte deberá hacerse constar por medio de uno o varios títulos de transporte entregados al viajero. No obstante, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 9, la falta, la irregularidad o la pérdida del título de transporte no afectará ni a la existencia ni a la validez del contrato, que quedará sometido a las presentes Reglas uniformes.

§ 3 El título de transporte hará fe, salvo prueba en contrario, de la conclusión y del contenido del contrato de transporte.

Artículo 7. *Título de transporte.*

§ 1 Las condiciones generales de transporte determinan la forma y el contenido de los títulos de transporte, así como la lengua y los caracteres en que deberán estar impresos y ser cumplimentados.

§ 2 Deberá indicarse, al menos, en el título de transporte:

- a) el transportista o los transportistas;
- b) la observación de que el transporte queda sometido, pese a cualquier cláusula en contrario, a las presentes Reglas uniformes; ello podrá hacerse mediante la sigla CIV;

c) cualquier otra indicación necesaria para probar la conclusión y el contenido del contrato de transporte y que permita al viajero hacer valer los derechos que puedan resultar de este contrato.

§ 3 El viajero deberá asegurarse, cuando reciba el título de transporte, que este ha sido cumplimentado siguiendo sus indicaciones.

§ 4 El título de transporte es transferible si no es nominativo y el viaje no ha comenzado.

§ 5 El título de transporte podrá emitirse en forma de registro electrónico de datos, que puedan transformarse en signos de escritura legibles. Los procedimientos empleados para el registro y el tratamiento de datos deberán ser equivalentes desde el punto de vista funcional, en particular en lo que se refiere a la fuerza probatoria del título de transporte representado por dichos datos.

Artículo 8. *Pago y reembolso del precio del transporte.*

§ 1 Salvo convenio en contrario entre el viajero y el transportista, el precio del transporte será pagadero por adelantado.

§ 2 Las condiciones generales de transporte determinarán las condiciones en que tendrá lugar un reembolso del precio del transporte.

Artículo 9. *Derecho al transporte. Exclusión del transporte.*

§ 1 Desde el comienzo del viaje, el viajero deberá ir provisto de un título válido de transporte y deberá presentarle en el momento del control de los títulos de transporte. Las condiciones generales del transporte podrán prever:

a) que un viajero que no presente un título válido de transporte deba pagar, además del precio del transporte, una sobretasa;

b) que un viajero que se niegue al pago inmediato del precio del transporte o de la sobretasa, pueda ser excluido del transporte;

c) cuándo y en qué condiciones podrá tener lugar un reembolso de la sobretasa.

§ 2 Las condiciones generales de transporte podrán prever que queden excluidos del transporte o que puedan ser excluido del transporte durante el viaje, los viajeros que:

a) representen un peligro para la seguridad y el buen funcionamiento de la explotación o para la seguridad de los demás viajeros,

b) que incomoden de manera intolerable a los demás viajeros,

y que dichas personas no tendrán derecho al reembolso ni del precio del transporte ni del precio que hubieran pagado por el transporte de sus equipajes.

Artículo 10. *Cumplimiento de las formalidades administrativas.*

El viajero deberá atenerse a las formalidades requeridas por las Aduanas o por otras autoridades administrativas.

Artículo 11. *Supresión y retraso de un tren. Enlaces perdidos.*

El transportista deberá certificar, cuando proceda, en el título de transporte, que el tren ha sido suprimido o el enlace perdido.

TÍTULO III

Transporte de bultos de mano, animales, equipaje y vehículos

CAPÍTULO I

Disposiciones comunes

Artículo 12. *Objetos y animales admitidos.*

§ 1 El viajero podrá llevar consigo objetos fáciles de portar (bultos de mano), así como animales vivos, conforme a las condiciones generales de transporte. Por otra parte, el viajero podrá llevar consigo objetos voluminosos conforme a las disposiciones particulares contenidas en las condiciones generales de transporte. Se excluyen del transporte los objetos o animales que puedan molestar o incomodar a los viajeros o que puedan causar un daño.

§ 2 El viajero podrá expedir como equipaje, objetos, y animales, conforme a las condiciones generales del transporte.

§ 3 El transportista podrá admitir el transporte de vehículos cuando se efectúe un transporte de viajeros, conforme a las disposiciones particulares contenidas en las condiciones generales de transporte.

§ 4 El transporte de mercancías peligrosas, como bultos de mano, equipajes, así como dentro o sobre vehículos que, conforme a este Título se transporten por ferrocarril, deberá ajustarse a lo dispuesto en el Reglamento relativo al transporte internacional por ferrocarril de mercancías peligrosas (RID).

Artículo 13. *Comprobación.*

§ 1 El transportista tendrá el derecho a comprobar, en caso de presunción grave de inobservancia de las condiciones del transporte, si los objetos (bultos de mano, equipajes, vehículos, incluida su carga) y animales transportados responden a las condiciones de transporte, cuando no lo prohiban las leyes y reglamentos del Estado en que la comprobación deba tener lugar. El viajero deberá ser invitado a asistir a la comprobación. Si no se presenta o no puede ser esperado, el transportista deberá llamar a dos testigos independientes.

§ 2 Cuando se compruebe que no han sido respetadas las condiciones de transporte, el transportista podrá exigir del viajero el pago de los gastos ocasionados por la comprobación.

Artículo 14. *Cumplimiento de las formalidades administrativas.*

El viajero deberá atenerse a las disposiciones requeridas por las Aduanas o por otras autoridades administrativas en el momento del transporte y durante el mismo, de objetos (bultos de mano, equipajes, vehículos, incluida su carga) y animales. Deberá asistir a la inspección de dichos objetos, salvo excepción prevista por las leyes y reglamentos de cada Estado.

CAPÍTULO II

Bultos de mano y animales

Artículo 15. *Vigilancia.*

La vigilancia de los bultos de mano y animales que lleve consigo, incumbirá al viajero.

CAPÍTULO III

EquipajesArtículo 16. *Expedición de equipajes.*

§ 1 Las obligaciones contractuales relativas al despacho de equipajes deberán ser hechas constar mediante un talón de equipajes entregado al viajero.

§ 2 Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 22, la falta, la irregularidad o la pérdida del talón de equipajes no afectarán ni a la existencia ni a la validez de los convenios relativos al despacho de equipajes, que quedan sometidos a las presentes Reglas uniformes.

§ 3 El talón de equipajes hará fe, salvo prueba en contrario, de la facturación de equipajes y de las condiciones de su transporte.

§ 4 Salvo prueba en contrario, existe la presunción de que en el momento de hacerse cargo el transportista de los equipajes, éstos se encontraban en buen estado aparente y el número y el peso de los bultos correspondía a las indicaciones efectuadas en el talón de equipajes.

Artículo 17. *Talón de equipajes.*

§ 1 Las Condiciones generales de transporte determinarán la forma y el contenido del talón de equipajes, así como la lengua y los caracteres en que deberá estar impreso y ser cumplimentado. Se aplicará el artículo 7, § 5 por analogía.

§ 2 Deberá indicarse, al menos, en el talón de equipajes:

- a) el transportista o los transportistas;
- b) la observación de que el transporte queda sometido, pese a cualquier cláusula en contrario, a las presentes Reglas uniformes; ello podrá hacerse mediante la sigla CIV;
- c) cualquier otra indicación necesaria para la prueba de las obligaciones contractuales relativas al despacho de equipajes y que permitan al viajero hacer valer los derechos que puedan resultar del contrato de transporte.

§ 3 El viajero deberá asegurarse, cuando reciba el talón de equipajes, que este ha sido cumplimentado siguiendo sus indicaciones.

Artículo 18. *Facturación y transporte.*

§ 1 Salvo excepción prevista en las condiciones generales de transporte, la facturación de equipajes sólo se hará mediante la presentación de un título válido de transporte hasta el lugar de destino de los equipajes. Por otra parte, la facturación se efectuará según las disposiciones vigentes en el lugar de expedición.

§ 2 Cuando en las condiciones generales de transporte esté previsto que puedan admitirse al transporte equipajes sin presentación de un título de transporte, las disposiciones de las presentes Reglas uniformes por las que se establecen los derechos y obligaciones del viajero relativas a sus equipajes se aplicarán por analogía al expedidor de equipajes.

§ 3 El transportista podrá despachar los equipajes en otro tren u otro medio de transporte y por otro itinerario distintos de los utilizados por el viajero.

Artículo 19. *Pago del precio por el transporte de equipajes.*

Salvo convenio en contrario entre el viajero y el transportista, el precio por el transporte de equipajes será pagadero al efectuarse la facturación.

Artículo 20. *Rotulación de equipajes.*

El viajero deberá indicar en cada bulto, en un lugar bien visible y de un modo suficientemente estable y claro:

- a) su nombre y dirección,
- b) el lugar de destino.

Artículo 21. *Derecho a disponer de los equipajes.*

§ 1 Cuando las circunstancias lo permitan y las disposiciones aduaneras o de otras autoridades administrativas no se opongan a ello, el viajero podrá solicitar la restitución de los equipajes al lugar de expedición, contra entrega del talón de equipajes y cuando ello esté previsto en las condiciones generales del transporte, mediante la presentación del título de transporte.

§ 2 Las condiciones generales de transporte podrán prever otras disposiciones relativas al derecho a disponer de los equipajes, en particular modificaciones acerca del lugar de destino y las posibles consecuencias económicas que deberá soportar el viajero.

Artículo 22. *Entrega.*

§ 1 La entrega de equipajes tendrá lugar contra entrega del talón de equipajes y, en su caso, contra el pago de los gastos que graven el envío. El transportista tendrá derecho a comprobar, sin estar obligado a ello, si el portador del talón reúne las condiciones suficientes para hacerse cargo de la entrega.

§ 2 Se asimilan a la entrega al portador del talón de equipajes, cuando se efectúen conforme a las disposiciones vigentes en el lugar de destino:

- a) la entrega de equipajes a autoridades aduaneras o de consumos en sus locales de expedición o en sus almacenes, cuando aquellos no se encuentren bajo custodia del transportista.
- b) el hecho de confiar animales vivos a un tercero.

§ 3 El portador de un talón de equipajes podrá solicitar la entrega de equipajes en el lugar de destino tan pronto haya transcurrido el tiempo convenido, así como, en su caso, el tiempo necesario para las operaciones efectuadas por las Aduanas o por otras autoridades administrativas.

§ 4 En caso de falta de entrega del talón de equipajes, el transportista no estará obligado a entregar los equipajes más que a quien justifique su derecho; si dicha justificación no parece suficiente, el transportista podrá exigir una fianza.

§ 5 Los equipajes serán entregados en el lugar de destino para el que hayan sido facturados.

§ 6 El portador del talón de equipajes al que no se entreguen los equipajes podrá exigir que se deje constancia, en el talón de equipajes, del día y la hora en que haya pedido la entrega conforme al número 3.

§ 7 El derechohabiente podrá negarse a recibir los equipajes si el transportista no da curso a su petición de proceder a la comprobación de los equipajes con el fin de dejar constancia de un daño alegado.

§ 8 Por otra parte, la entrega de equipajes se efectuará conforme a las disposiciones vigentes en el lugar de destino.

CAPÍTULO IV

VehículosArtículo 23. *Condiciones de transporte.*

Las disposiciones particulares para el transporte de vehículos, contenidas en las condiciones generales

de transporte, determinarán en especial las condiciones de admisión al transporte, facturación, carga y transporte, descarga y entrega, así como las obligaciones del viajero.

Artículo 24. *Talón de transporte.*

§ 1 Las obligaciones contractuales relativas al transporte de vehículos deberán hacerse constar mediante un talón de transporte remitido al viajero. El talón de transporte podrá estar integrado en el título de transporte del viajero.

§ 2 Las disposiciones particulares para el transporte de vehículos contenidas en las condiciones generales de transporte determinarán la forma y el contenido del talón de transporte, así como la lengua y los caracteres en que deberá estar impreso y ser cumplimentado. El artículo 7, § 5 se aplicará por analogía.

§ 3 Deberá indicarse, al menos, en el talón de transporte:

- a) el transportista o los transportistas;
- b) la observación de que el transporte queda sometido, pese a cualquier cláusula en contrario, a las presentes Reglas uniformes; ello podrá hacerse mediante la sigla CIV;
- c) cualquier otra indicación necesaria para probar las obligaciones contractuales relativas a los transportes de vehículos y que permitan al viajero hacer valer los derechos que puedan resultar del contrato de transporte.

§ 4 El viajero deberá asegurarse, cuando reciba el talón de transporte, que éste ha sido cumplimentado siguiendo sus indicaciones.

Artículo 25. *Derecho aplicable.*

Con sujeción a lo dispuesto en el presente Capítulo, las disposiciones del Capítulo III relativas al transporte de equipajes se aplicarán a los vehículos.

TÍTULO IV

Responsabilidad del transportista

CAPÍTULO I

Responsabilidad en caso de muerte y lesiones de los viajeros

Artículo 26. *Fundamento de la responsabilidad.*

§ 1 El transportista será responsable del daño resultante de la muerte, de las lesiones o de cualquier otro daño a la integridad física o mental del viajero, causado por un accidente en relación con la explotación ferroviaria ocurrido durante la estancia del viajero en los coches ferroviarios, su entrada o salida de ellos, cualquiera que fuere la infraestructura ferroviaria utilizada.

§ 2 El transportista quedará exento de esta responsabilidad:

- a) si el accidente hubiera sido causado por circunstancias ajenas a la explotación ferroviaria que el transportista, a pesar de la diligencia requerida por las particularidades del caso, no haya podido evitar y cuyas consecuencias no haya podido obviar;
- b) en la medida en que el accidente haya sido debido a culpa del viajero;
- c) si el accidente se hubiera producido a causa del comportamiento de terceros que el transportista, a pesar de la diligencia requerida por las particularidades del caso, no haya podido evitar y cuyas consecuencias no

haya podido obviar; otra empresa que utilice la misma infraestructura ferroviaria no será considerada como tercero; el derecho de repetición no se verá afectado.

§ 3 Si el accidente se hubiera producido a causa del comportamiento de terceros y a pesar de ello, el transportista no estuviera totalmente exento de su responsabilidad conforme al § 2, letra c), el mismo responderá por la totalidad de los daños dentro de los límites establecidos en las presentes Reglas uniformes y sin perjuicio de su eventual derecho a repetir contra terceros.

§ 4 Las presentes Reglas uniformes no afectarán a la responsabilidad que pueda incumbir al transportista en los casos no previstos en el § 1.

§ 5 Cuando un transporte, objeto de un contrato de transporte único, sea efectuado por transportistas subsiguientes, será responsable, en caso de muerte y lesiones de los viajeros, el transportista a quien incumbiera, según el contrato de transporte, la prestación del servicio de transporte en cuyo transcurso el accidente se hubiera producido. Cuando esta prestación no hubiere sido efectuada por el transportista, sino por un transportista sustituto, ambos transportistas serán responsables solidariamente, conforme a las presentes Reglas uniformes.

Artículo 27. *Daños y perjuicios en caso de muerte.*

§ 1 En caso de muerte del viajero, los daños y perjuicios comprenderán:

- a) los gastos necesarios a consecuencia del fallecimiento, especialmente los de transporte del cadáver y los de las exequias;
- b) si la muerte no hubiere sido instantánea, los daños y perjuicios previstos en el artículo 28;

§ 2 Si, por muerte del viajero, personas con las que éste hubiera tenido o tendría en el futuro una obligación de alimentos en virtud de la ley, se vieran privadas de su sustento, también habrá lugar a indemnizarlas de dicha pérdida. La acción por daños y perjuicios de las personas cuyo mantenimiento corra a cargo del viajero sin estar obligado a ello por ley, quedará sometida al Derecho nacional.

Artículo 28. *Daños y perjuicios en caso de lesiones.*

En caso de lesiones o de cualquier otro daño a la integridad física o mental del viajero, los daños y perjuicios comprenderán:

- a) los gastos necesarios, especialmente los de tratamiento y los de transporte;
- b) la reparación del perjuicio causado, bien por la incapacidad total o parcial para el trabajo, bien por el aumento de las necesidades.

Artículo 29. *Reparación de otros daños corporales.*

El Derecho nacional determinará cuándo y en qué medida el transportista deberá abonar daños y perjuicios por daños corporales distintos de los previstos en los artículos 27 y 28.

Artículo 30. *Forma y limitación de los daños y perjuicios en caso de muerte y de lesiones.*

§ 1 Los daños y perjuicios previstos en el artículo 27, § 2 y en el artículo 28, letra b) deberán satisfacerse en forma de capital. No obstante, si el Derecho nacional permite la asignación de una renta, se satisfarán de esta forma cuando el viajero perjudicado o los derechohabientes mencionados en el artículo 27, § 2, lo soliciten.

§ 2 El importe de los daños y perjuicios que deban satisfacerse en virtud del § 1 se determinarán con arreglo al Derecho nacional. No obstante, para la aplicación de las presentes

Reglas uniformes, se fijará un límite máximo de 175.000 unidades de cuenta en capital o en renta anual correspondiente a dicho capital por cada viajero, cuando el Derecho nacional prevea un límite máximo por un importe inferior.

Artículo 31. *Otros medios de transporte.*

§ 1 Con sujeción a lo dispuesto en el § 2, las disposiciones relativas a la responsabilidad en caso de muerte y de lesiones de viajeros no se aplicarán a los daños acaecidos durante el transporte que, conforme al contrato de transporte, no fuera un transporte ferroviario.

§ 2 No obstante, cuando los vehículos ferroviarios se transporten por transbordador («ferry»), las disposiciones relativas a la responsabilidad en caso de muerte y de lesiones de los viajeros se aplicarán a los daños contemplados en el artículo 26, § 1 y en el artículo 33, § 1, causados por un accidente en relación con la explotación ferroviaria, acaecido durante la estancia del viajero en el mencionado coche, o tanto a su entrada o salida del mismo.

§ 3 Cuando, por circunstancias excepcionales, la explotación ferroviaria se vea provisionalmente interrumpida y los viajeros sean transportados por otro medio de transporte, éste transportista será responsable en virtud de las presentes Reglas uniformes.

CAPÍTULO II

Responsabilidad en caso de incumplimiento del horario

Artículo 32. *Responsabilidad en caso de supresión, retraso o enlaces perdidos.*

§ 1 El transportista será responsable frente al viajero del daño resultante del hecho de que a causa de la supresión, del retraso o de un enlace perdido, el viaje no pueda continuar el mismo día, o que su continuación no sea razonablemente exigible el mismo día a causa de las circunstancias. Los daños y perjuicios comprenderán los gastos razonables de alojamiento, así como los gastos razonables en que pueda incurrirse para avisar a las personas que esperan al viajero.

§ 2 El transportista quedará exento de dicha responsabilidad, cuando la supresión, el retraso o el enlace perdido sean imputables a una de las causas siguientes.

a) circunstancias ajenas a la explotación ferroviaria que el transportista, a pesar de la diligencia requerida por las particularidades del caso, no haya podido evitar y cuyas consecuencias no haya podido obviar,

b) culpa del viajero o

c) el comportamiento de terceros que el transportista, a pesar de la diligencia requerida por las particularidades del caso, no haya podido evitar y cuyas consecuencias no haya podido obviar; otra empresa que utilice la misma infraestructura ferroviaria no será considerada como tercero; el derecho a repetir no se verá afectado.

§ 3 El Derecho nacional determinará cuándo y en qué medida el transportista deberá abonar daños y perjuicios por daños distintos de los previstos en el § 1. Esta disposición no afectará a lo dispuesto en el artículo 44.

CAPÍTULO III

Responsabilidad por bultos de mano, animales, equipajes y vehículos

SECCIÓN 1. BULTOS DE MANO Y ANIMALES

Artículo 33. *Responsabilidad.*

§ 1 En caso de muerte y de lesiones de viajeros, el transportista será responsable, además, del daño resul-

tante de la pérdida total o parcial, o de la avería, de los objetos que el viajero llevara sobre sí o consigo como bultos de mano; lo mismo sucederá con respecto a los animales que el viajero lleve consigo. El artículo 26 se aplicará por analogía.

§ 2 Por otra parte, el transportista sólo será responsable del daño resultante de la pérdida total o parcial, o de la avería, de los objetos, bultos de mano o animales cuya vigilancia incumba al viajero, conforme al artículo 15, cuando dicho daño fuera causado por culpa del transportista. Los demás artículos del Título IV, a excepción del artículo 51, y el Título VI, no serán aplicables en este caso.

Artículo 34. *Limitaciones de los daños y perjuicios en caso de pérdida o de avería de objetos.*

Cuando el transportista sea responsable en virtud del artículo 33, § 1, deberá reparar el daño hasta un límite de 1.400 unidades de cuenta por cada viajero.

Artículo 35. *Exención de responsabilidad.*

El transportista no será responsable frente al viajero del daño resultante del hecho de que el viajero no se atenga a las disposiciones de las Aduanas o de otras autoridades administrativas.

SECCIÓN 2 EQUIPAJES

Artículo 36. *Fundamento de la responsabilidad.*

§ 1 El transportista será responsable del daño resultante de la pérdida total o parcial y de la avería de los equipajes que se produzcan desde el momento en que el transportista se hace cargo de los mismos hasta su entrega, así como del retraso en la entrega.

§ 2 El transportista quedará exento de esta responsabilidad en la medida en que la pérdida, la avería o el retraso en la entrega hubiera tenido como causa una falta del viajero, una orden del mismo que no sea resultado de una falta del transportista, un vicio propio de los equipajes o circunstancias que el transportista no haya podido evitar y cuyas consecuencias no haya podido obviar.

§ 3 El transportista quedará exento de esta responsabilidad en la medida en que la pérdida o la avería resulten de riesgos particulares inherentes a uno o varios de los siguientes hechos:

a) falta o defecto de embalaje;

b) naturaleza especial de los equipajes;

c) expedición como equipajes de objetos excluidos del transporte.

Artículo 37. *Carga de la prueba.*

§ 1 La prueba de que la pérdida, la avería o el retraso en la entrega hubieren sido motivados por uno de los hechos previstos en el artículo 36, § 2, incumbirá al transportista.

§ 2 Cuando el transportista, teniendo en cuenta las circunstancias del caso, establezca que la pérdida o la avería haya podido resultar de uno o varios de los riesgos particulares previstos en el artículo 36, § 3, existirá la presunción de que se ha producido por dichas causas. No obstante, el derechohabiente seguirá teniendo derecho a probar que el daño no ha sido motivado, total o parcialmente, por uno de dichos riesgos.

Artículo 38. *Transportistas subsiguientes.*

Cuando un transporte, objeto de un contrato de transporte único, sea efectuado por varios transportistas subsiguientes, cada transportista que tome a cargo los

equipajes con el talón de equipajes o el vehículo con el talón de transporte, participará, en lo que respecta al despacho de equipajes o el transporte de vehículos, en el contrato de transporte conforme a las estipulaciones del talón de equipajes o del talón de transporte y asumirá las obligaciones que se deriven de los mismos. En este caso, cada transportista responderá de la ejecución del transporte por el trayecto total hasta la entrega.

Artículo 39. *Transportista sustituto.*

§ 1 Cuando el transportista haya confiado, total o parcialmente, la ejecución de un transporte a un transportista sustituto, bien sea o no en el ejercicio de una facultad que le sea reconocida en el contrato de transporte, no por ello el transportista dejará de ser responsable por la totalidad del transporte.

§ 2 Todas las disposiciones de las presentes Reglas uniformes que rigen la responsabilidad del transportista se aplicarán igualmente a la responsabilidad del transportista sustituto en lo que respecta al transporte efectuado por este último. Los artículos 48 y 52 se aplicarán cuando se entable una acción frente a los agentes y cualesquiera otras personas a cuyo servicio recurra el transportista sustituto para la ejecución del transporte.

§ 3 Cualquier convenio particular mediante cuya intervención el transportista asuma obligaciones que no le incumban en virtud de las presentes Reglas uniformes, o renuncie a derechos que le sean conferidos por dichas Reglas uniformes, quedará sin efecto con respecto al transportista sustituto que no lo haya aceptado expresamente y por escrito. Tanto haya aceptado o no el transportista sustituto dicho convenio, el transportista seguirá, no obstante, estando vinculado por las obligaciones o las renunciaciones que resulten del mencionado convenio particular.

§ 4 En tanto y cuándo el transportista y el transportista sustituto sean responsables, su responsabilidad será solidaria.

§ 5 El importe total de la indemnización debida por el transportista, el transportista sustituto, así como sus agentes y las demás personas a cuyo servicio recurran para la ejecución del transporte, no excederá de los límites previstos en las presentes Reglas uniformes.

§ 6 El presente artículo no afectará a las acciones que puedan existir entre el transportista y el transportista sustituto.

Artículo 40. *Presunción de pérdida.*

§ 1 El derechohabiente podrá considerar perdido un bulto, sin tener que presentar otras pruebas, cuando no haya sido entregado o puesto a su disposición dentro de los catorce días siguientes a su petición de entrega, presentada conforme al artículo 22, § 3.

§ 2 Si un bulto que se haya considerado perdido se hallase dentro del año siguiente a la petición de entrega, el transportista estará obligado a dar cuenta de ello al derechohabiente, cuando su domicilio sea conocido o pueda averiguarse.

§ 3 Dentro de los treinta días siguientes a la recepción del aviso a que se refiere el § 2, el derechohabiente podrá exigir que el bulto le sea entregado. En este caso, deberá pagar los gastos relacionados con el transporte del bulto desde el lugar de expedición hasta aquel en que deba tener lugar la entrega y restituir la indemnización recibida, una vez deducidos los gastos que, en su caso, hubieran sido comprendidos en dicha indemnización. No obstante, conservará sus derechos a la indemnización por retraso en la entrega previstos en el artículo 43.

§ 4 Si el bulto encontrado no ha sido reclamado en el plazo previsto en el § 3, o si el bulto ha sido hallado transcurrido más de un año desde la petición de entrega,

el transportista dispondrá del mismo conforme a las leyes y reglamentos vigentes en el lugar donde se encuentre el bulto.

Artículo 41. *Indemnización en caso de pérdida.*

§ 1 En caso de pérdida total o parcial de los equipajes, el transportista deberá pagar, con exclusión de los demás daños y perjuicios:

a) si se ha probado el importe del daño, una indemnización igual a dicho importe, sin que exceda, no obstante, de 80 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto que falte o de 1.200 unidades de cuenta por bulto;

b) si no se ha probado el importe del daño, una indemnización calculada a tanto alzado de 20 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto que falte o de 300 unidades de cuenta por bulto.

La modalidad de la indemnización, por kilogramo que falte o por bulto, quedará determinada por las condiciones generales de transporte.

§ 2 El transportista deberá reembolsar, además, el precio por el transporte de los equipajes y las restantes cantidades desembolsadas con ocasión del transporte del bulto perdido, así como los derechos de Aduana e impuestos sobre consumos específicos que ya se hubieran abonado.

Artículo 42. *Indemnización en caso de avería.*

§ 1 En caso de avería de los equipajes, el transportista deberá pagar, con exclusión de los demás daños y perjuicios, una indemnización equivalente a la depreciación sufrida por los mismos.

§ 2 La indemnización no podrá exceder de:

a) la cantidad a que habría ascendido en caso de pérdida total si la totalidad de los equipajes resultase depreciada por la avería;

b) la cantidad a que habría ascendido en caso de pérdida de la parte depreciada si solamente una parte de los equipajes resultase depreciada por la avería;

Artículo 43. *Indemnización por retraso en la entrega.*

§ 1 En caso de retraso en la entrega de los equipajes, el transportista deberá pagar, por cada período indivisible de veinticuatro horas a partir de la petición de entrega y hasta un máximo de catorce días:

a) si el derechohabiente prueba que se ha producido un perjuicio, comprendida una avería, una indemnización igual al importe del daño hasta un máximo de 0,80 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de los equipajes o de 14 unidades de cuenta por bulto, entregados con retraso;

b) si el derechohabiente no prueba que por ello se ha producido un perjuicio, una indemnización a tanto alzado de 0,14 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de los equipajes o de 2,80 unidades de cuenta por bulto, entregados con retraso.

La modalidad de indemnización, por kilogramo o por bulto, quedará determinada por las condiciones generales del transporte.

§ 2 En caso de pérdida total de los equipajes, la indemnización prevista en el § 1 no podrá acumularse a la del artículo 41.

§ 3 En caso de pérdida parcial de los equipajes, la indemnización prevista en el § 1 será abonada por la parte no perdida.

§ 4 En caso de avería de los equipajes no debida al retraso en la entrega, la indemnización prevista en el § 1 se acumulará, si ha lugar, a la del artículo 42.

§ 5 En ningún caso la acumulación de la indemnización prevista en el artículo 1 a las previstas en los artículos 41 y 42 podrá dar lugar al pago de una indemnización superior a la que correspondería en caso de pérdida total de los equipajes.

SECCIÓN 3. VEHÍCULOS

Artículo 44. *Indemnización en caso de retraso.*

§ 1 En caso de retraso en la carga por causa imputable al transportista o de retraso en la entrega de un vehículo, el transportista deberá pagar, cuando el derechohabiente pruebe que de ello ha resultado un perjuicio, una indemnización cuyo importe no podrá exceder del precio del transporte.

§ 2 Si el derechohabiente renuncia al contrato de transporte, en caso de retraso en la carga por causa imputable al transportista, el precio del transporte será reembolsado al derechohabiente. Además, éste podrá reclamar, si prueba que ha resultado un perjuicio de ese retraso, una indemnización cuyo importe no podrá exceder del precio del transporte.

Artículo 45. *Indemnización en caso de pérdida.*

En caso de pérdida total o parcial de un vehículo, la indemnización que deberá pagarse al derechohabiente por el daño probado será calculada de acuerdo con el valor usual del vehículo y no podrá exceder de 8.000 unidades de cuenta. Un remolque, con o sin carga, será considerado como un vehículo independiente.

Artículo 46. *Responsabilidad en lo que se refiere a otros objetos.*

§ 1 En lo referente a los objetos dejados en el vehículo, o que se hallen en los maleteros (p. ej. maleteros o bacas de equipajes, o de esquíes), sólidamente fijados al vehículo, el transportista sólo será responsable del daño causado por su culpa. La indemnización total a pagar no podrá exceder de 1.400 unidades de cuenta.

§ 2 En lo que se refiere a los objetos fijados en el exterior del vehículo, comprendidos los maleteros mencionados en el § 1, el transportista sólo será responsable en el caso de que se pruebe que el daño está motivado por un acto o por una omisión cometidos por el transportista, bien con intención de provocarlo o de modo temerario y con consciencia de que de ello podría resultar dicho daño.

Artículo 47. *Derecho aplicable.*

Con sujeción a lo dispuesto en la presente Sección, las disposiciones de la Sección 2 relativas a la responsabilidad respecto a los equipajes serán igualmente aplicables a los vehículos.

CAPÍTULO IV

Disposiciones comunes

Artículo 48. *Inaplicabilidad del derecho a invocar los límites de responsabilidad.*

Los límites de responsabilidad previstos en las presentes Reglas uniformes, así como las disposiciones del Derecho nacional que limiten las indemnizaciones a una cantidad determinada, no se aplicarán cuando se pruebe que el daño fuera resultado de un acto o de una omisión cometidos por el transportista, bien con intención de provocarlo, o de modo temerario y con consciencia de que de ello podría resultar dicho daño.

Artículo 49. *Conversión e intereses.*

§ 1 Cuando el cálculo de indemnización implique la conversión de las cantidades expresadas en unidades monetarias extranjeras, la misma se hará con arreglo al tipo de cambio del día y del lugar de pago de la indemnización.

§ 2 El derechohabiente podrá pedir los intereses de la indemnización, calculados a razón del 5 por 100 anual, a partir del día de la reclamación prevista en el artículo 55 o, de no existir reclamación, desde la fecha de presentación de la demanda judicial.

§ 3 No obstante, para las indemnizaciones establecidas en virtud de los artículos 27 y 28, los intereses sólo empezarán a contar desde el día en que se produjeron los hechos que sirvieron de base para la determinación de su importe, si ese día fuese posterior al de la reclamación o al de presentación de la demanda judicial.

§ 4 En lo que se refiere a los equipajes, los intereses no serán abonados más que cuando la indemnización exceda de 16 unidades de cuenta por talón de equipajes.

§ 5 En lo que se refiere a los equipajes, si el derechohabiente no entrega al transportista, dentro del plazo conveniente que le haya sido fijado, los documentos justificativos necesarios para la liquidación definitiva de la reclamación, no contarán los intereses entre la expiración del plazo fijado y la entrega efectiva de los documentos.

Artículo 50. *Responsabilidad en caso de accidente nuclear.*

El transportista quedará liberado de la responsabilidad que le incumbe en virtud de las presentes Reglas uniformes cuando el daño haya sido causado por un accidente nuclear y cuando, en aplicación de las leyes y reglamentos de un Estado que regulen la responsabilidad en el ámbito de la energía nuclear, sea responsable de ese daño quien explote una instalación nuclear u otra persona que le sustituya.

Artículo 51. *Personas de las que responde el transportista.*

El transportista será responsable de sus agentes y de las demás personas a cuyo servicio recurra para la ejecución del transporte, cuando dichos agentes o personas actúen en el ejercicio de sus funciones. Los gestores de infraestructura ferroviaria en que se efectúe el transporte serán considerados como personas a cuyo servicio recurre el transportista para la ejecución del transporte.

Artículo 52. *Otras acciones.*

§ 1 En todos los casos en que sean aplicadas las presentes Reglas uniformes no se podrá ejercer contra el transportista ninguna acción de responsabilidad, por cualquier causa que sea, si no es bajo las condiciones y límites establecidos en estas Reglas uniformes.

§ 2 Lo mismo sucederá con cualquier acción que se ejerza contra los agentes y demás personas de las que responda el transportista en virtud del artículo 51.

TÍTULO V

Responsabilidad del viajero

Artículo 53. *Principios particulares de responsabilidad.*

El viajero será responsable frente al transportista por cualquier daño:

a) resultante del incumplimiento de sus obligaciones en virtud,

1. de los artículos 10, 14 y 20.
2. de las disposiciones particulares para el transporte de vehículos, contenidas en las condiciones generales de transporte, o

3. del Reglamento relativo al Transporte Internacional por Ferrocarril de Mercancías Peligrosas (RID), o

b) que fueren causados por los objetos o animales que lleve consigo, a no ser que pruebe que el daño ha sido motivado por circunstancias que no haya podido evitar y cuyas consecuencias no haya podido obviar, a pesar del hecho de haber dado pruebas de la diligencia requerida con respecto a un viajero cuidadoso. Esta disposición no afectará a la responsabilidad que pueda incumbir al transportista en virtud de los artículos 26 y 33, § 1.

TÍTULO VI

Ejercicio de los derechos

Artículo 54. *Comprobación de la pérdida parcial o de la avería.*

§ 1 Cuando por el transportista se descubra o se presuma la existencia de una pérdida parcial o de una avería de un objeto transportado bajo custodia del mismo (equipajes, vehículos), o el derechohabiente alegue su existencia, estará obligado el transportista a levantar sin demora, y a ser posible, en presencia del derechohabiente, un acta en la que se haga constar, según la naturaleza del daño, el estado del objeto y, en lo posible, la cuantía del daño, su causa y el momento en que se produjo.

§ 2 Deberá entregarse gratuitamente una copia del acta al derechohabiente.

§ 3 Si el derechohabiente no aceptase las comprobaciones del acta, podrá pedir que el estado de los equipajes o del vehículo, así como la causa y el importe del daño sean comprobados por un perito designado por las partes en el contrato de transporte o por vía judicial. El procedimiento quedará sometido a las leyes y reglamentos del Estado en que se levante el acta de comprobación.

Artículo 55. *Reclamaciones.*

§ 1 Las reclamaciones relativas a la responsabilidad del transportista en caso de muerte y de lesiones de viajeros deberán dirigirse por escrito al transportista contra quien pueda ejercerse la acción judicial. En el caso de un transporte objeto de un contrato único y efectuado por transportistas subsiguientes, las reclamaciones podrán igualmente dirigirse al primero o al último transportista, así como al transportista que tenga su sede principal o la sucursal o el establecimiento que haya concluido el contrato de transporte en el Estado del domicilio o de residencia habitual del viajero.

§ 2 Las demás reclamaciones relativas al contrato de transporte deberán dirigirse por escrito al transportista designado en el artículo 56, §§ 2 y 3.

§ 3 Los documentos que el derechohabiente desee adjuntar a la reclamación por considerarlos de utilidad deberán ser presentados, bien en el original, bien en copia, debidamente legalizadas si el transportista así lo solicita. Al producirse el pago de la reclamación, el transportista podrá exigir la restitución del título de transporte, el talón de equipajes y el talón de transporte.

Artículo 56. *Transportistas que pueden ser demandados.*

§ 1 La acción judicial fundada en la responsabilidad del transportista en caso de muerte y de lesiones de los

viajeros sólo podrá ejercerse contra un transportista responsable en el sentido del artículo 26, § 5.

§ 2 A reserva de lo dispuesto en el § 4, las demás acciones judiciales de los viajeros fundadas en el contrato de transporte podrán ejercerse únicamente contra el primero o el último transportista o contra aquél que hubiera efectuado la parte del transporte durante el cual se hubiera producido el hecho generador de la acción.

§ 3 Cuando, en el caso de transportes efectuados por transportistas subsiguientes, el transportista que deba hacer entrega del equipaje o del vehículo esté designado con su consentimiento en el talón de equipajes o en el talón de transporte, podrá entablarse una acción frente el mismo, conforme al § 2, aunque no hubiera recibido los equipajes o el vehículo.

§ 4 La acción judicial para la restitución de una cantidad pagada en virtud del contrato de transporte podrá ejercitarse contra el transportista que haya percibido dicha cantidad o contra aquél a cuyo favor se hubiera cobrado.

§ 5 La acción judicial podrá ejercitarse contra un transportista distinto de los indicados en los §§ 2 y 4 cuando se presente como demanda reconventional o como excepción en el procedimiento relativo a una demanda principal fundada en el mismo contrato de transporte.

§ 6 En la medida en que las presentes Reglas uniformes sean aplicables al transportista sustituto, podrá igualmente entablarse una acción frente a éste último.

§ 7 Si el demandante pudiera elegir entre varios transportistas, su derecho de opción se extinguirá desde el momento en que se entable la acción judicial contra uno de ellos; lo mismo sucederá si el demandante puede elegir entre uno o varios transportistas y un transportista sustituto.

Artículo 57. *Competencia.*

§ 1 Las acciones judiciales fundadas en las presentes Reglas uniformes podrán entablarse ante la jurisdicción de los Estados miembros designada de común acuerdo por las partes o ante la jurisdicción del Estado miembro en cuyo territorio el demandado tuviera su domicilio o su residencia habitual, su sede principal o la sucursal o establecimiento que hubiera concluido el contrato de transporte. No podrán entablarse acciones ante otros órganos jurisdiccionales.

§ 2 Cuando una acción fundada en las presentes Reglas uniformes se haya entablado ante una jurisdicción competente con arreglo al § 1, o cuando se haya dictado una sentencia en un pleito de esa naturaleza por dicha jurisdicción, no podrá entablarse ninguna nueva acción por la misma causa entre las mismas partes, a menos que la resolución del órgano jurisdiccional ante el que se hubiere entablado la primera acción no pueda ser ejecutada en el Estado en que se entable la nueva acción.

Artículo 58. *Extinción de la acción en caso de muerte y de lesiones.*

§ 1 Toda acción del derechohabiente fundada en la responsabilidad del transportista en caso de muerte o de lesiones de viajeros quedará extinguida si no se denuncia el accidente ocurrido al viajero, dentro de los doce meses a partir del conocimiento del daño, a uno de los transportistas a los que se pueda presentar una reclamación con arreglo al artículo 55, § 1. En caso de que el derechohabiente denuncie el accidente verbalmente al transportista, éste deberá entregarle una certificación de dicho aviso verbal.

§ 2 No obstante, no se extinguirá la acción si:

- a) dentro del plazo previsto en el § 1, el derechohabiente hubiera presentado una reclamación ante uno de los transportistas indicados en el artículo 55, § 1;
- b) dentro del plazo previsto en el § 1, el transportista responsable hubiera tenido conocimiento por otro medio del accidente ocurrido al viajero;
- c) el accidente no hubiera sido denunciado o lo haya sido con retraso, por circunstancias que no sean imputables al derechohabiente;
- d) el derechohabiente presente la prueba de que el accidente ha sido causado por culpa del transportista.

Artículo 59. Extinción de la acción derivada del transporte de equipajes.

§ 1 La recepción de los equipajes por parte del derechohabiente extinguirá toda acción contra el transportista, derivada del contrato de transporte, en caso de pérdida parcial, avería o retraso en la entrega.

§ 2 No obstante, no se extinguirá la acción:

- a) en caso de pérdida parcial o de avería,
 1. si la pérdida o la avería ha sido comprobada conforme al artículo 54 antes de la recepción de los equipajes por el derechohabiente;
 2. si la comprobación que hubiera debido hacerse conforme al artículo 54 no se ha efectuado por culpa únicamente del transportista;
- b) en el caso de daño no aparente cuya existencia se comprueba después de la recepción de los equipajes por el derechohabiente, si éste,
 1. solicita la comprobación conforme al artículo 54 inmediatamente después del descubrimiento del daño y lo más tarde dentro de los tres días siguientes a la recepción de los equipajes, y
 2. prueba, además, que el daño se ha producido entre el momento de hacerse cargo el transportista de la mercancía y la entrega;
- c) en caso de retraso en la entrega, si el derechohabiente ha hecho valer sus derechos ante uno de los transportistas señalados en el artículo 56, § 3, en un plazo que no exceda de veintiún días;
- d) si el derechohabiente presenta pruebas de que el daño ha sido causado por culpa del transportista.

Artículo 60 Prescripción.

§ 1 Las acciones por daños y perjuicios basadas en la responsabilidad del transportista en caso de muerte y de lesiones de viajeros prescribirán:

- a) en lo que respecta al viajero, a los tres años, que se contarán a partir del día siguiente al del accidente;
- b) con respecto a los demás derechohabientes, a los tres años, que se contarán a partir del día siguiente al de fallecimiento del viajero, sin que, no obstante, este plazo pueda sobrepasar de cinco años a partir del día siguiente al del accidente.

§ 2 Las demás acciones nacidas del contrato de transporte prescribirán al transcurrir un año. No obstante, prescribirán a los dos años si se trata de una acción fundada en un daño resultante de un acto o una omisión cometidos, bien con intención de provocar ese daño, o bien temerariamente y con consciencia de que de ello podría resultar dicho daño.

§ 3 El plazo de prescripción previsto en el § 2 correrá:

- a) para la acción de indemnización por pérdida total: desde el decimocuarto día siguiente al de expiración del plazo previsto en el artículo 22, § 3;
- b) para la acción de indemnización por pérdida parcial, avería o retraso en la entrega: desde el día en que haya tenido lugar la entrega;
- c) para todas las demás acciones relativas al transporte de viajeros: desde el día de expiración de la validez del título de transporte.

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

§ 4 En caso de reclamación por escrito conforme al artículo 55 a la que se acompañen los documentos justificativos necesarios, la prescripción se suspenderá hasta el día en que el transportista rechace por escrito la reclamación y restituya los documentos adjuntados a la misma. En caso de aceptación parcial de la reclamación, la prescripción no reanudará su curso sino para aquella parte de la reclamación que siga en litigio. La prueba de la recepción de la reclamación o de la respuesta y de la restitución de los documentos correrá a cargo de la parte que invoque este hecho. Las reclamaciones posteriores que tengan el mismo objeto no suspenderán la prescripción.

§ 5 No podrá ejercitarse la acción que haya prescrito, ni aún en forma de demanda de reconvencción o de excepción.

§ 6 A reserva de lo anteriormente dispuesto, la suspensión y la interrupción de la prescripción se regularán por el Derecho nacional.

TÍTULO VII

Relaciones entre transportistas

Artículo 61. Repartición del precio del transporte.

§ 1 Todo transportista estará obligado a pagar a los transportistas interesados la parte que les corresponda del precio de transporte que hayan percibido o que hubieran debido percibir. Las modalidades de pago quedarán fijadas por convenio entre los transportistas.

§ 2 El artículo 6, § 3, el artículo 16, § 3 y el artículo 25 se aplicarán igualmente en las relaciones entre transportistas subsiguientes.

Artículo 62. Derecho de repetición.

§ 1 El transportista que haya pagado una indemnización en virtud de las presentes Reglas uniformes tendrán derecho a repetir contra los transportistas que hayan participado en el transporte conforme a las disposiciones siguientes:

- a) el transportista causante del daño sea el único responsable del mismo;
- b) si son varios los transportistas causantes del daño, cada uno de ellos responderá del daño que hubiera causado; si la distinción es imposible, se repartirá entre ellos la carga de la indemnización, conforme los principios enunciados en la letra c);
- c) si no puede probarse que el daño ha sido causado por uno o varios transportistas determinados se repartirá la carga de la indemnización entre todos los transportistas que hayan participado en el transporte, a excepción de aquellos que demuestren que no fueron causantes del daño acaecido; el reparto se hará proporcionalmente a la parte del precio del transporte que corresponda a cada uno de los transportistas.

§ 2 En caso de insolvencia de uno de dichos transportistas, la parte que le corresponda y que haya dejado de pagar se repartirá entre todos los demás transportistas

que hubieren intervenido en el transporte, proporcionalmente a la parte del precio del transporte que corresponda a cada uno de ellos.

Artículo 63. *Procedimiento en caso de repetición.*

§ 1 El transportista contra el que se entable una acción de repetición nunca estará facultado para impugnar el fundamento de un pago efectuado por el transportista que lo haya entablado en virtud del artículo 62, cuando la indemnización haya sido fijada judicialmente después de habersele citado debidamente y de haberle facilitado su oportunidad de intervenir en el proceso. El juez encargado de la acción principal fijará los plazos concedidos para la notificación de la demanda y para la intervención.

§ 2 El transportista que desee entablar su acción deberá formular la demanda en una sólo y única instancia contra todos los transportistas con los cuales no hubiere transigido, so pena de perder su acción contra aquellos que no haya emplazado.

§ 3 El juez deberá resolver en una misma sentencia todas las acciones de que sea competente sometidas a su decisión.

§ 4 El transportista que desee hacer valer su acción podrá entablarla ante los tribunales del Estado en cuyo territorio alguno de los transportistas participantes en el transporte tenga su sede principal o la sucursal o el establecimiento que hubiera concluido el contrato de transporte.

§ 5 Cuando la acción deba entablarse contra varios transportistas, el transportista que ejercite la misma podrá elegir para hacerlo uno cualquiera de los tribunales competentes en virtud del § 4.

§ 6 No podrán entablarse acciones en la instancia relativa a la demanda de indemnización ejercida por el derechohabiente al contrato de transporte.

Artículo 64. *Acuerdos relativos a las acciones.*

Los transportistas gozan de libertad para convenir entre ellos disposiciones que dejen sin efecto lo dispuesto en los artículos 61 y 62.

REGLAS UNIFORMES RELATIVAS AL CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR FERROCARRIL DE MERCANCÍAS (CIM-APÉNDICE B DEL CONVENIO)

TÍTULO PRIMERO

Generalidades

Artículo 1. *Campo de aplicación.*

§ 1 Las presentes Reglas uniformes se aplicarán a todo contrato de transporte ferroviario de mercancías a título oneroso, cuando el lugar de recepción de la mercancía y el lugar previsto de entrega estén situados en dos Estados miembros diferentes. Ello tendrá lugar cualesquiera que fueren el domicilio o la sede y la nacionalidad de las partes en el contrato de transporte.

§ 2 Las presentes Reglas uniformes se aplicarán igualmente a los contratos de transporte ferroviario de mercancías a título oneroso, cuando el lugar de recepción de la mercancía y el lugar previsto de entrega estén situados en dos Estados miembros diferentes, de los que uno, al menos, sea Estado miembro y cuando las partes en el contrato convengan que el mismo quede sometido a estas Reglas uniformes.

§ 3 Cuando un transporte internacional que sea objeto de un contrato único, incluya como complemento

al transporte transfronterizo por ferrocarril, un transporte por carretera o por navegación interna en tráfico interior de un Estado miembro, se aplicarán las presentes Reglas uniformes.

§ 4 Cuando un transporte internacional que sea objeto de un contrato único, incluya como complemento al transporte ferroviario, un transporte marítimo o un transporte transfronterizo por navegación interna, se aplicarán las presentes Reglas uniformes si el transporte marítimo o el transporte por navegación interna se efectúa sobre líneas incluidas en la lista de líneas prevista en el artículo 24, § 1 del Convenio.

§ 5 Las presentes Reglas uniformes no se aplicarán a los transportes efectuados entre estaciones situadas en el territorio de Estados limítrofes, cuando la infraestructura de dichas estaciones sea gestionada por uno o varios gestores de infraestructura que dependan exclusivamente de uno sólo de dichos Estados.

§ 6 Cada Estado Parte en un convenio relativo al transporte internacional directo por ferrocarril de mercancías y de naturaleza comparable a las presentes Reglas uniformes, podrá declarar, cuando remita una solicitud de adhesión al Convenio, que sólo aplicará estas Reglas uniformes a los transportes efectuados sobre una parte de la infraestructura ferroviaria situada en su territorio. Esta parte de la infraestructura ferroviaria deberá definirse con precisión y estar conectada con la infraestructura ferroviaria de un Estado miembro. Cuando un Estado haya hecho la declaración anteriormente mencionada, estas Reglas uniformes sólo se aplicarán a condición de que:

a) el lugar de recepción de la mercancía o el lugar de entrega, así como el itinerario, previstos en el contrato de transporte, estén situados en la infraestructura designada, o

b) que la infraestructura designada conecte la infraestructura de dos Estados miembros y haya sido prevista en el contrato de transporte como itinerario para un transporte de tránsito.

§ 7 El Estado que haya hecho una declaración conforme al § 6 podrá renunciar a la misma en cualquier momento informando de ello al depositario. Esta renuncia surtirá efecto un mes después de la fecha en que el depositario la hubiera puesto en conocimiento de los Estados miembros. La declaración no producirá efecto cuando el convenio a que se refiere el § 6, primera frase, cese de estar vigente para dicho Estado.

Artículo 2. *Prescripciones de derecho público.*

Los transportes a los que se aplican las presentes Reglas uniformes quedan sometidos a las prescripciones de derecho público, en especial a las disposiciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, así como a las disposiciones de derecho aduanero y a las relativas a la protección de animales.

Artículo 3. *Definiciones.*

A los fines de las presentes Reglas uniformes, se entenderá por:

a) «transportista», el transportista contractual con quien el expedidor haya concluido el contrato de transporte en virtud de estas Reglas uniformes, o un transportista subsiguiente, que sea responsable sobre la base de este contrato;

b) «transportista sustituto», un transportista que no ha concluido el contrato de transporte con el expedidor, pero a quien el transportista a que se refiere la letra a) haya confiado, total o parcialmente, la ejecución del transporte por ferrocarril;

c) «condiciones generales de transporte», las condiciones del transportista en forma de condiciones genera-

les o de tarifas legalmente en vigor en cada Estado miembro y que se hayan convertido, mediante la conclusión del contrato de transporte, en parte integrante del mismo;

d) «unidad de transporte intermodal», los contenedores, cajas móviles, semirremolques u otras unidades de carga similares utilizadas en transporte intermodal.

Artículo 4. *Excepciones.*

§ 1 Los Estados miembros podrán concluir acuerdos que prevean excepciones a las presentes Reglas uniformes para los transportes efectuados exclusivamente entre dos estaciones situadas a una y otra parte de la frontera, cuando no exista otra estación entre las mismas.

§ 2 Para los transportes efectuados entre dos Estados miembros que transiten por un Estado no miembro, los Estados afectados podrán concluir acuerdos que hagan excepción a las presentes Reglas uniformes.

§ 3 Los Acuerdos a que se refieren los §§ 1 y 2, incluyendo su puesta en vigor, se comunicarán a la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales Ferroviarios. El Secretario general de la Organización informará de ello a los Estados miembros y a las empresas interesadas.

Artículo 5. *Derecho vinculante.*

Salvo cláusula en contrario establecida en las presentes Reglas uniformes, será nula y no producirá efecto alguno cualquier estipulación que, directa o indirectamente, haga excepción de estas Reglas uniformes. La nulidad de tales estipulaciones no supondrá la nulidad de otras disposiciones del contrato de transporte. No obstante, un transportista podrá asumir una responsabilidad y obligaciones mayores que las previstas por las presentes Reglas uniformes.

TÍTULO II

Conclusión y ejecución del contrato de transporte

Artículo 6. *Contrato de transporte.*

§ 1 Por el contrato de transporte, el transportista se compromete a transportar la mercancía a título oneroso al lugar de destino y a hacer entrega de la misma al destinatario.

§ 2 El contrato de transporte deberá hacerse constar por medio de una carta de porte con arreglo a un modelo uniforme. No obstante, la falta, la irregularidad o la pérdida de la carta de porte no afectarán ni a la existencia ni a la validez del contrato, que quedará sometido a las presentes Reglas uniformes.

§ 3 La carta de porte irá firmada por el expedidor y el transportista. Podrá reemplazarse la firma por un sello, una indicación de la máquina contable o por cualquier otro modo apropiado.

§ 4 El transportista deberá certificar de modo adecuado en el duplicado de la carta de porte la recepción de la mercancía y hacer entrega de dicho duplicado al expedidor.

§ 5 La carta de porte no tendrá el valor de un conocimiento.

§ 6 Deberá emitirse una carta de porte para cada envío. Salvo convenio en contrario entre el expedidor y el transportista, una misma carta de porte sólo podrá referirse a la carga de un sólo vagón.

§ 7 En el caso de un transporte que circule por el territorio aduanero de la Comunidad Europea o el territorio en que se aplique el procedimiento de tránsito común, cada

envío deberá ir acompañado de una carta de porte que responda a los requisitos establecidos en el artículo 7.

§ 8 Las asociaciones internacionales de transportistas establecerán los modelos uniformes de cartas de porte de acuerdo con las asociaciones internacionales de la clientela y los organismos competentes en materia aduanera de los Estados miembros, así como con toda organización intergubernamental de integración económica regional que tenga atribuida competencias para legislar por sí misma en materia aduanera.

§ 9 La carta de porte, incluido su duplicado, podrá emitirse en forma de registro electrónico de datos, que puedan transformarse en signos legibles de escritura. Los procedimientos empleados para el registro y el tratamiento de datos deberán ser equivalentes desde el punto de vista funcional, en particular en lo que concierne a la fuerza probatoria de la carta de porte representada por dichos datos.

Artículo 7. *Contenido de la carta de porte.*

§ 1 La carta de porte deberá contener las indicaciones siguientes:

- a) el lugar y la fecha de su emisión;
- b) el nombre y la dirección del expedidor;
- c) el nombre y la dirección del transportista que haya concluido el contrato de transporte;
- d) el nombre y la dirección de la persona a quien se entrega efectivamente la mercancía, si no fuera al transportista a que se refiere la letra c);
- e) el lugar y la fecha de recepción de la mercancía;
- f) el lugar de entrega;
- g) el nombre y la dirección del destinatario;
- h) la denominación de la naturaleza de la mercancía y del modo de embalaje y con respecto a las mercancías peligrosas, la denominación prevista por el Reglamento relativo al transporte internacional por ferrocarril de mercancías peligrosas (RID);
- i) el número de bultos y los signos y números particulares necesarios para la identificación de los envíos al por menor;
- j) el número del vagón en caso de transporte por vagones completos;
- k) el número del vehículo ferroviario que rueda sobre sus propias ruedas, en el caso de que sea remitido para el transporte como mercancía;
- l) además, en el caso de unidades de transporte intermodal, la categoría, el número u otras características necesarias para su identificación;
- m) el peso bruto de la mercancía o la cantidad de mercancía expresada de otras formas;
- n) enumeración detallada de los documentos requeridos por las Aduanas u otras autoridades administrativas que acompañen a la carta de porte o que están a disposición del transportista ante una autoridad debidamente designada o ante un organismo designado en el contrato.
- o) los gastos referentes al transporte (precio del transporte, gastos accesorios, derechos aduaneros y demás gastos en que se haya incurrido a partir de la conclusión del contrato hasta la entrega), en la medida en que deban ser abonados por el destinatario, o cualquier otra indicación de que los gastos sean debidos por el destinatario.
- p) la indicación de que el transporte está sometido, pese a cualquier cláusula en contrario, a las presentes Reglas uniformes:

§ 2 En su caso, la carta de porte deberá contener, además, las indicaciones siguientes:

- a) en caso de transporte por transportistas subsiguientes, el transportista que deba entregar la mercancía,

cuando éste hubiera dado su consentimiento a la indicación en la carta de porte;

- b) los gastos que el expedidor toma a su cargo;
- c) el importe del reembolso que deba percibir en el momento de la entrega de la mercancía;
- d) el valor declarado de la mercancía y el importe que representa el interés especial en la entrega;
- e) el plazo convenido en que deba efectuarse el transporte;
- f) el itinerario convenido;
- g) una lista de documentos no mencionados en el § 1, letra n) entregados al transportista;
- h) las indicaciones del expedidor relativas al número y designación de los precintos puestos en el vagón.

§ 3 Las partes en el contrato del transporte podrán poner en la carta de porte cualquier otra indicación que consideren necesaria.

Artículo 8. *Responsabilidad por los datos consignados en la carta de porte.*

§ 1 El expedidor responderá de cualquier gasto y daño que deba soportar el transportista por el hecho:

- a) de los datos consignados por el expedidor en la carta de porte que sean irregulares, inexactos, incompletos o estén inscritos en lugar distinto del reservado a cada una de ellas;
- b) de la omisión por parte del expedidor de los datos prescritos por el RID.

§ 2 Si, a solicitud del expedidor, el transportista consigna datos en la carta de porte, se considerará, salvo prueba en contrario, que actúa por cuenta del expedidor.

§ 3 Si la carta de porte no contiene la indicación prevista en el artículo 7, § 1, letra p), el transportista será responsable de todos los daños y perjuicios sufridos por el derechohabiente a causa de dicha omisión.

Artículo 9. *Mercancías peligrosas.*

Cuando el expedidor hubiera omitido hacer las inscripciones prescritas por el RID, el transportista podrá hacer descargar o destruir, en cualquier momento y según las circunstancias, las mercancías o hacerlas inofensivas, sin que ello sea objeto de indemnización, excepto en el caso de que hubiera tenido conocimiento del carácter peligroso de la mercancía en el momento de recepción de la misma.

Artículo 10. *Pago de los gastos.*

§ 1 Salvo convenio en contrario entre el expedidor y el transportista, los gastos (precio del transporte, gastos accesorios, derechos aduaneros y otros gastos en que se haya incurrido desde el momento de conclusión del contrato hasta la entrega) serán abonados por el expedidor.

§ 2 Cuando, en virtud de convenio entre el expedidor y el transportista, los gastos corran a cargo del destinatario y el mismo no haya retirado la carta de porte ni hecho valer sus derechos conforme al artículo 17, § 3, ni tampoco modificado el contrato de transporte conforme al artículo 18, el expedidor seguirá estando obligado al pago de los gastos.

Artículo 11. *Comprobación.*

§ 1 El transportista tendrá derecho a comprobar, en cualquier momento, si se han respetado las condiciones de transporte y si el envío responde a los datos consignados en la carta de porte por el expedidor. Cuando la comprobación se refiera al contenido del envío, deberá hacerse siempre que sea posible en presencia del derechohabiente; en los casos en que ello no sea posible, el

transportista llamará a dos testigos independientes, en defecto de otras disposiciones de las leyes y reglamentos del Estado en que tenga lugar la comprobación.

§ 2 Si el envío no responde a los datos consignados en la carta de porte o si las disposiciones relativas al transporte de mercancías admitidas bajo condición no hubieran sido respetadas, el resultado de la comprobación deberá ser mencionado en la hoja de la carta de porte que acompañe a la mercancía y, en el caso de que el transportista posea aún el duplicado de la carta de porte, también sobre éste. En este caso, los gastos ocasionados por la comprobación gravarán la mercancía, salvo que hayan sido abonados en el acto.

§ 3 Cuando el expedidor efectúe la carga, tendrá derecho a exigir la comprobación por el transportista del estado de la mercancía y de su embalaje, así como de la exactitud de los datos de la carta de porte relativos al número de bultos, sus marcas y números, así como del peso bruto o la cantidad indicada de otra forma. El transportista no vendrá obligado a proceder a la comprobación si no posee los medios adecuados para hacerlo.

El transportista podrá reclamar el pago de los gastos de comprobación. Se dejará constancia del resultado de las comprobaciones en la carta de porte.

Artículo 12. *Fuerza probatoria de la carta de porte.*

§ 1 La carta de porte hará fe, salvo prueba en contrario, de la conclusión y de las condiciones del contrato de transporte y de la recepción de la mercancía por parte del transportista.

§ 2 Cuando el transportista haya efectuado la carga, la carta de porte hará fe, salvo prueba en contrario, del estado de la mercancía y de su embalaje indicado en la carta de porte, o a falta de tales indicaciones, del buen estado aparente en el momento de la recepción por el transportista y de la exactitud de los datos de la carta de porte relativos al número de bultos, sus marcas y sus números, así como del peso bruto o de la cantidad indicada de otra forma.

§ 3 Cuando el expedidor haya efectuado la carga, la carta de porte dará fe, salvo prueba en contrario, del estado de la mercancía y de su embalaje indicado en la carta de porte, o a falta de tales indicaciones, del buen estado aparente y de la exactitud de los datos del § 2, sólo en el caso de que el transportista las haya comprobado y haya reflejado el resultado correspondiente a la comprobación en la carta de porte.

§ 4 No obstante, la carta de porte no hará fe cuando incluya una reserva motivada. Una reserva podrá estar motivada, en particular, debido a que el transportista no tenga los medios adecuados para comprobar si el envío responde a las indicaciones efectuadas en la carta de porte.

Artículo 13. *Carga y descarga de la mercancía.*

§ 1 El expedidor y el transportista convendrán sobre a quien incumbe la carga y la descarga de la mercancía. A falta de dicho convenio, la carga y la descarga incumbirán al transportista con respecto a los bultos, mientras que con respecto a los vagones completos, la carga incumbirá al expedidor y la descarga, una vez efectuada la entrega, al destinatario.

§ 2 El expedidor será responsable de todas las consecuencias de una carga defectuosa llevada a cabo por él mismo y deberá reparar, en especial, el daño sufrido a causa de ello por el transportista. La prueba de la carga defectuosa incumbirá al transportista.

Artículo 14. Embalaje.

El expedidor será responsable frente al transportista de todos los daños y gastos que hayan sido originados por la falta o el defecto de embalaje de la mercancía, a menos que, siendo el defecto aparente o conocido del transportista en el momento de la recepción, el transportista no hubiere efectuado reservas a este respecto.

Artículo 15. Cumplimiento de las formalidades, administrativas.

§ 1 El expedidor deberá adjuntar a la carta de porte o poner a disposición del transportista, antes de la entrega de la mercancía, los documentos necesarios y proporcionarle toda información adecuada con el fin de cumplir las formalidades exigidas por las Aduanas o por otras autoridades administrativas.

§ 2 El transportista no vendrá obligado a examinar si dicha documentación e información es exacta o suficiente. El expedidor será responsable frente al transportista de todos los daños que puedan resultar de la falta, insuficiencia o irregularidad de dicha documentación e información, excepto en el caso de culpa del transportista.

§ 3 El transportista será responsable de las consecuencias de la pérdida o de la indebida utilización de la documentación mencionada en la carta de porte y que acompañe a la misma o que le hubiera sido confiada, a no ser que la pérdida o el daño ocasionados por la utilización indebida de dichos documentos hubieren sido causados por circunstancias que el transportista no haya podido evitar y cuyas consecuencias no haya podido obviar. No obstante, la posible indemnización no podrá exceder de la prevista para el caso de pérdida de la mercancía.

§ 4 El expedidor, mediante indicación efectuada en la carta de porte, o el destinatario que de una orden en virtud del artículo 18, § 3, podrá solicitar:

a) asistir personalmente al cumplimiento de las formalidades exigidas por las Aduanas o por otras autoridades administrativas o hacerse representar en ellas por un mandatario, para poder proporcionar toda la información necesaria y formular cualquier observación que pueda ser de utilidad.

b) efectuar por sí mismo las formalidades requeridas por las Aduanas o por otras autoridades administrativas o hacerlas cumplimentar por un mandatario, en la medida en que lo permitan las leyes y reglamentos del Estado donde se lleven a cabo;

c) proceder al pago de los derechos aduaneros y otros gastos, cuando asista personalmente o por mediación de su mandatario al cumplimiento de las formalidades requeridas por las Aduanas o por otras autoridades administrativas, o las lleve a cabo, en la medida en que lo permitan las leyes y reglamentos del Estado donde se efectúen.

En estos casos, ni el expedidor ni el destinatario que tenga derecho a disponer de la mercancía, ni su mandatario, podrán tomar posesión de la misma.

§ 5 Si, para el cumplimiento de las formalidades exigidas por las Aduanas u otras autoridades administrativas, el expedidor hubiera designado un lugar en que las prescripciones vigentes no permitan efectuarlas, o en el caso de que haya dispuesto, con respecto a estas formalidades, cualquier otro modo de proceder que no sea factible, el transportista obrará de la forma que juzgue más favorable para los intereses del derechohabiente y comunicará al expedidor las medidas adoptadas.

§ 6 Si el expedidor se ha hecho cargo del pago de los derechos aduaneros, el transportista podrá cumplir las formalidades aduaneras a su elección, bien en ruta, o en el lugar de destino.

§ 7 No obstante, el transportista podrá proceder conforme a lo dispuesto en el § 5, si el destinatario no hubiera retirado la carta de porte en el plazo previsto por las disposiciones vigentes en el lugar de destino.

§ 8 El expedidor deberá observar las prescripciones aduaneras o de otras autoridades administrativas en torno al embalaje y al entoldado de las mercancías. Si el expedidor no hubiera embalado o entoldado las mercancías conforme a dichas prescripciones, el transportista podrá efectuarlo; los gastos resultantes gravarán a la mercancía.

Artículo 16. Plazos de entrega.

§ 1 El expedidor y el transportista convendrán el plazo de entrega. A falta de convenio a este respecto, dicho plazo no podrá ser superior al que resulta de los §§ 2 a 4.

§ 2 Con sujeción a lo dispuesto en los §§ 3 y 4, los plazos máximos de entrega serán los siguientes:

a) para los vagones completos,

plazo de expedición: 12 horas,

plazo de transporte, por fracción indivisible de 400 km: 24 horas;

b) para los envíos de detalle,

plazo de expedición: 24 horas,

plazo de transporte, por fracción indivisible de 200 km: 24 horas;

Las distancias se refieren al itinerario convenido y, en su defecto, al itinerario más corto posible.

§ 3 El transportista podrá fijar plazos suplementarios por tiempo determinado en los siguientes casos:

a) envíos que utilicen,

líneas con ancho de vías diferente,

el mar, o una vía navegable interior,

una carretera, cuando no exista enlace ferroviario;

b) circunstancias extraordinarias que determinen un desarrollo anormal del tráfico o dificultades anormales en la explotación.

La duración de los plazos suplementarios deberá figurar en las Condiciones generales de transporte.

§ 4 El plazo de entrega empezará a correr a partir de la recepción de la mercancía; se prolongará por el tiempo que dure la estancia ocasionada sin culpa del transportista. El plazo de entrega se suspenderá los domingos y días festivos legales.

Artículo 17. Entrega.

§ 1 El transportista deberá entregar la carta de porte y la mercancía al destinatario, en el lugar de entrega previsto, contra recibo y pago de los créditos resultantes del contrato de transporte.

§ 2 Estarán asimilados a la entrega al destinatario, cuando se efectúen de conformidad con las prescripciones vigentes en el lugar de entrega:

a) la entrega de la mercancía a las autoridades de Aduanas o de Consumos en sus locales de expedición o en sus almacenes, cuando éstos no se hallen bajo la custodia del transportista;

b) el almacenaje de la mercancía en locales del transportista o en los depósitos de un comisionista-expedidor o en un almacén público.

§ 3 Una vez llegada la mercancía al lugar de entrega, el destinatario podrá exigir al transportista la entrega de la carta de porte y de la mercancía. Si se comprueba la

pérdida de la mercancía, o ésta no llega a la expiración del plazo previsto en el artículo 29, § 1, el destinatario podrá hacer valer en su propio nombre y frente al transportista, los derechos resultantes en su favor del contrato de transporte.

§ 4 El derechohabiente podrá rehusar la aceptación de la mercancía, incluso después de recibida la carta de porte y de haber pagado los créditos resultantes del contrato de transporte, hasta tanto no se proceda a las comprobaciones que haya solicitado para dejar constancia de un daño alegado.

§ 5 En todo lo demás, la entrega de la mercancía se efectuará conforme a las disposiciones vigentes en el lugar de entrega.

§ 6 Si la mercancía hubiera sido entregada sin percibir previamente un reembolso por el valor gravado de la mercancía, el transportista vendrá obligado a indemnizar al expedidor hasta el importe del reembolso, dejando a salvo su derecho a repetir frente al destinatario.

Artículo 18. *Derecho a disponer de la mercancía.*

§ 1 El expedidor tendrá derecho a disponer de la mercancía y modificar, mediante órdenes ulteriores, el contrato de transporte. En especial, podrá solicitar al transportista:

- a) detener el transporte de la mercancía;
- b) aplazar la entrega de la mercancía;
- c) entregar la mercancía a un destinatario diferente del consignado en la carta de porte.
- d) entregar la mercancía en un lugar diferente del indicado en la carta de porte.

§ 2 El derecho del expedidor, incluso en posesión del duplicado de la carta de porte, a modificar el contrato de transporte, se extinguirá en los casos en que el destinatario:

- a) haya retirado la carta de porte;
- b) haya aceptado la mercancía;
- c) haya hecho valer sus derechos conforme al artículo 17, § 3;
- d) esté autorizado, conforme al § 3, para dar órdenes; a partir de este momento el transportista deberá atenerse a las órdenes y a las instrucciones del destinatario.

§ 3 El derecho a modificar el contrato de transporte corresponde al destinatario desde que se emita la carta de porte, salvo indicación en contrario efectuada en la carta de porte por el expedidor.

§ 4 El derecho del destinatario a modificar el contrato de transporte se extinguirá cuando:

- a) retire la carta de porte;
- b) acepte la mercancía;
- c) haga valer sus derechos conforme al artículo 17, § 3;
- d) disponga, conforme al § 5, la entrega de la mercancía a un tercero y cuando éste haga valer sus derechos conforme al artículo 17, § 3;

§ 5 Si el destinatario hubiera dispuesto la entrega de la mercancía a un tercero, éste no está autorizado a modificar el contrato de transporte.

Artículo 19. *Ejercicio del derecho de disposición.*

§ 1 Cuando el expedidor, o en el caso del artículo 18, § 3, el destinatario, quieran modificar por órdenes ulteriores el contrato de transporte, deberán presentar al transportista el duplicado de la carta de porte en que deban indicarse las modificaciones.

§ 2 El expedidor, o en el caso del artículo 18, § 3, el destinatario, deberá resarcir al transportista de los gastos

y del perjuicio que suponga la ejecución de las modificaciones posteriores.

§ 3 La ejecución de las modificaciones posteriores deberá ser factible, lícita y razonablemente exigible en el momento en que las órdenes lleguen a quien deba ejecutarlas y, en especial, no deberá obstaculizar la explotación normal de la empresa del transportista ni perjudicar a los expedidores o destinatarios de otros envíos.

§ 4 Las modificaciones ulteriores no deberán producir el efecto de dividir el envío.

§ 5 Cuando, a causa de las condiciones previstas en el § 3, el transportista no pueda ejecutar las órdenes que reciba, deberá informar de ello inmediatamente a quien hubiera emitido las órdenes.

§ 6 En caso de culpa del transportista, éste será responsable de las consecuencias de la falta de ejecución o de la ejecución defectuosa de una modificación ulterior. No obstante, la indemnización que pueda corresponder no excederá de la prevista para los casos de pérdida de la mercancía.

§ 7 El transportista que dé curso a las modificaciones posteriores solicitadas por el expedidor sin exigir la presentación del duplicado de la carta de porte será responsable del daño que de ello resulte frente al destinatario, si se hubiera remitido a éste último el duplicado de la carta de porte. No obstante, la posible indemnización no podrá exceder de la prevista para los casos de pérdida de la mercancía.

Artículo 20. *Impedimentos para el transporte.*

§ 1 En caso de que exista un impedimento para proceder al transporte, el transportista decidirá si es preferible transportar de oficio la mercancía modificando el itinerario o si conviene, en interés del derechohabiente, solicitar a éste instrucciones, facilitándole cualquier información de que disponga que pueda ser de utilidad.

§ 2 Si no es posible la continuación del transporte, el transportista pedirá instrucciones a quien tenga derecho a disponer de la mercancía. Si el transportista no puede recibir instrucciones en un plazo razonable, deberá adoptar las medidas que le parezcan más favorables a los intereses de quien tenga derecho a disponer de la mercancía.

Artículo 21. *Impedimentos para la entrega.*

§ 1 En caso de que exista un impedimento para efectuar la entrega, el transportista deberá comunicárselo sin demora al expedidor y pedirle instrucciones, excepto en el caso de que el expedidor hubiera pedido mediante una indicación en la carta de porte que la mercancía le fuera devuelta de oficio si surge algún impedimento para la entrega.

§ 2 Cuando el impedimento para la entrega cese antes de la llegada de las instrucciones del expedidor al transportista, la mercancía será entregada al destinatario. El expedidor deberá ser informado de ello sin demora.

§ 3 En caso de rehusar de la mercancía por parte del destinatario, el expedidor tendrá derecho a dar instrucciones, aun cuando no pudiera presentar el duplicado de la carta de porte.

§ 4 Cuando el impedimento para la entrega surja después de que el destinatario haya modificado el contrato de transporte con arreglo al artículo 18, §§ 3 a 5, el transportista deberá informar de ello a dicho destinatario.

Artículo 22. *Consecuencias de los impedimentos para el transporte y para la entrega.*

§ 1 El transportista tendrá derecho al reembolso de los gastos originados por:

a) su petición de instrucciones;
 b) la ejecución de las instrucciones recibidas;
 c) el hecho de que las instrucciones recibidas no le lleguen o no lo hagan a tiempo,
 d) el hecho de que haya adoptado una decisión conforme al artículo 20, § 1, sin haber pedido instrucciones, a no ser que dichos gastos sean ocasionados por culpa suya. Podrá, en particular, percibir el precio del transporte aplicable por el itinerario utilizado y disponer de los plazos correspondientes al mismo.

§ 2 En los casos contemplados en el artículo 20, § 2 y en el artículo 21, § 1, el transportista podrá proceder a la descarga inmediata de la mercancía a cargo del derechohabiente. Una vez efectuada la descarga, se considerará concluido el transporte. El transportista asumirá entonces la custodia de la mercancía por cuenta del derechohabiente. No obstante, podrá confiar la mercancía a un tercero y en ese caso sólo será responsable de la elección acertada de este último. La mercancía seguirá estando gravada por los créditos que resulten del contrato del transporte y por cualquier otro gasto.

§ 3 El transportista podrá hacer que se proceda a la venta de la mercancía sin esperar instrucciones del derechohabiente cuando la naturaleza precedera o el estado de la mercancía lo justifique, o cuando los gastos de custodia sean desproporcionados en relación con el valor de la mercancía. En los demás casos, podrá igualmente hacer que se proceda a la venta cuando, dentro de un plazo razonable, no haya recibido instrucciones en contrario del derechohabiente, cuya ejecución pueda equitativamente ser exigida.

§ 4 Si la mercancía ha sido vendida, el producto de la venta, una vez deducidos los gastos que gravan a la mercancía, deberá ser puesto a disposición del derechohabiente. Si el producto es inferior a dichos gastos, el expedidor deberá pagar la diferencia.

§ 5 El modo de proceder a la venta se regirá por las leyes y reglamentos vigentes en el lugar en que se halle la mercancía, o por la costumbre de dicho lugar.

§ 6 Si, en caso de existir un impedimento para el transporte o para la entrega, el expedidor no da instrucciones en un plazo razonable y el impedimento para el transporte o la entrega no puede ser eliminado conforme a los §§ 2 y 3, el transportista podrá devolver la mercancía al expedidor o, en caso justificado, destruirla, a cargo de este último.

TÍTULO III

Responsabilidad

Artículo 23. *Fundamento de la responsabilidad.*

§ 1 El transportista será responsable del daño que resulte de la pérdida total o parcial y de la avería de la mercancía, sobrevenidos desde el momento de la recepción hasta la entrega de la misma, así como del daño que resulte de rebasar el plazo de entrega, cualquiera que fuere la infraestructura ferroviaria utilizada.

§ 2 El transportista quedará exento de esta responsabilidad si la pérdida, la avería o el sobrepaso del plazo de entrega hubieran sido causados por culpa del derechohabiente, por una orden del mismo que no se derive de una falta del transportista, por un vicio propio de la mercancía (deterioro interno, mermas, etc.) o por circunstancias que el transportista no haya podido evitar y cuyas consecuencias no haya podido obviar.

§ 3 El transportista estará exento de esta responsabilidad cuando la pérdida o la avería resulten de los riesgos especiales inherentes a uno o varios de los hechos siguientes:

a) transporte efectuado en vagón descubierto en virtud de las condiciones generales de transporte o cuando ello haya sido expresamente convenido e indicado en la carta de porte; a reserva de los daños experimentados por las mercancías a consecuencia de causas atmosféricas, las mercancías cargadas en unidades de transporte intermodal y en vehículos de carretera cerrados enviados en vagones, no se considerarán transportados en vagones descubiertos; si, para el transporte de mercancías en vagones descubiertos, el expedidor utiliza toldos, el transportista asumirá la misma responsabilidad que la que le incumbe para el transporte en vagones descubiertos sin toldo, aun cuando se trate de mercancías que, con arreglo a las condiciones generales de transporte, no son transportadas en vagones descubiertos;

b) ausencia o defecto de embalaje de las mercancías que, por su naturaleza, están expuestas a pérdidas o averías si van sin embalar o mal embaladas;

c) operaciones de carga de las mercancías por parte del expedidor, o de descarga de la misma efectuada por el destinatario;

d) naturaleza de determinadas mercancías que, por causas inherentes a esa naturaleza, están expuestas a la pérdida total o parcial o a la avería, especialmente por rotura, oxidación, deterioro interno y espontáneo, desecación o pérdida;

e) designación o numeración indebidas, inexactas o incompletas de los bultos;

f) transporte de animales vivos;

g) transporte que, en virtud de las disposiciones aplicables o de acuerdos entre el expedidor y el transportista que estén indicados en la carta de porte, deba efectuarse con acompañamiento, en el caso de que la pérdida o la avería sean resultado de un riesgo que el acompañamiento hubiera tenido como finalidad evitar.

Artículo 24. *Responsabilidad en el caso de transporte de vehículos ferroviarios como mercancía.*

§ 1 En el caso de transporte de vehículos ferroviarios que rueden sobre sus propias ruedas y que se entreguen al transporte como mercancía, el transportista responderá del daño resultante de la pérdida o de la avería del vehículo o de sus piezas, sobrevenido desde el momento de la recepción hasta el de entrega del mismo, así como del daño resultante de haber sobrepasado el plazo de entrega, a no ser que se pruebe que el daño no ha sido motivado por culpa suya.

§ 2 El transportista no responderá del daño resultante de la pérdida de los accesorios que no estén indicados a ambos lados del vehículo o que no se mencionen en el inventario que le acompaña.

Artículo 25. *Carga de la prueba.*

§ 1 La prueba de que la pérdida, la avería o el sobrepaso del plazo de entrega hubieren sido motivados por uno de los hechos previstos en el artículo 23, § 2, incumbirá al transportista.

§ 2 Cuando el transportista, teniendo en cuenta las circunstancias del caso, establezca que la pérdida o la avería han podido producirse como resultado de uno o varios de los riesgos especiales previstos en el artículo 23, § 3, se presumirá que se han producido por ellos. El derechohabiente conservará, no obstante, el derecho a probar que el daño no ha sido motivado, total o parcialmente, por uno de dichos riesgos.

§ 3 La presunción de prueba establecida según el § 2, no se aplicará en el caso previsto en el artículo 23, § 3, letra a), si existe una pérdida de importancia anormal o pérdida de bultos.

Artículo 26. *Transportistas subsiguientes.*

Cuando un transporte, objeto de un contrato de transporte único, sea efectuado por varios transportistas subsiguientes, cada transportista que se haga cargo de la mercancía con la carta de porte participará en el contrato de transporte conforme a lo estipulado en la carta de porte y asumirá las obligaciones que de ello se deriven. En este caso, cada transportista responderá de la ejecución del transporte por el trayecto total hasta la entrega.

Artículo 27. *Transportista sustituto.*

§ 1 Cuando el transportista haya confiado, total o parcialmente, la ejecución del transporte a un transportista sustituto, bien sea o no en el ejercicio de una facultad que le sea reconocida en el contrato de transporte, no por ello el transportista dejará de ser responsable por la totalidad del transporte.

§ 2 Todas las disposiciones de las presentes Reglas uniformes que rigen la responsabilidad del transportista se aplicarán igualmente a la responsabilidad del transportista sustituto en lo que respecta al transporte efectuado por este último. Los artículos 36 y 41 se aplicarán cuando sea entablada una acción frente a los agentes y cualesquiera otras personas a cuyo servicio recurra el transportista sustituto para la ejecución del transporte.

§ 3 Cualquier convenio particular por el que el transportista asuma obligaciones que no le incumban en virtud de las presentes Reglas uniformes, o renuncie a derechos que le sean conferidos por estas Reglas uniformes, quedará sin efecto con respecto al transportista sustituto que no lo haya aceptado expresamente y por escrito. Tanto haya aceptado o no el transportista sustituto dicho convenio, el transportista seguirá, no obstante, estando vinculado por las obligaciones o las renunciaciones que resulten del mencionado convenio particular.

§ 4 En tanto y cuándo el transportista y el transportista sustituto sean responsables, su responsabilidad será solidaria.

§ 5 El importe total de la indemnización debida por el transportista, el transportista sustituto, así como sus agentes y las demás personas a cuyo servicio recurran para la ejecución del transporte, no excederá de los límites previstos en las presentes Reglas uniformes.

§ 6 El presente artículo no afectará a las acciones que puedan existir entre el transportista y el transportista sustituto.

Artículo 28. *Presunción de daños en caso de reexpedición.*

§ 1 Cuando un envío expedido de conformidad con las presentes Reglas uniformes haya sido objeto de una reexpedición sometida a estas mismas Reglas y se compruebe, después de esta reexpedición, que existe una pérdida parcial o una avería, se presumirá que éstas se han producido durante el último contrato de transporte, si el envío ha estado bajo custodia del transportista y se ha reexpedido tal como llegó al lugar de reexpedición.

§ 2 Esta presunción será igualmente aplicable cuando el contrato de transporte anterior a la reexpedición no esté sometido a las presentes Reglas uniformes, si éstas hubieran sido aplicables en caso de expedición directa entre el primer lugar de expedición y el último lugar de destino.

§ 3 Esta presunción será aplicable, además, cuando el contrato de transporte anterior a la reexpedición estuviera sometido a un convenio relativo al transporte internacional ferroviario directo de mercancías y que sea de naturaleza comparable a las presentes Reglas uniformes, y cuando dicho convenio contenga una igual presunción

de derecho en favor de los envíos expedidos conforme a estas Reglas uniformes.

Artículo 29. *Presunción de pérdida de la mercancía.*

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

§ 2 El derechohabiente, al recibir el pago de la indemnización por la mercancía perdida, podrá pedir por escrito que se le avise sin demora en el caso de ser hallada la mercancía perdida en el transcurso del año siguiente al pago de la indemnización. El transportista deberá entregarle certificación escrita de haber recibido esta petición.

§ 3 Dentro de los treinta días siguientes a la recepción del aviso a que se refiere el § 2, el derechohabiente podrá exigir que se le entregue la mercancía, contra el pago de los créditos que resulten del contrato de transporte y contra restitución de la indemnización recibida, una vez deducidos, cuando proceda, los gastos en que se hubiera incurrido y que estén comprendidos en dicha indemnización. No obstante, conservará sus derechos a la indemnización por rebasar el plazo de entrega previsto en los artículos 33 y 35.

§ 4 A falta de la petición prevista en el § 2, o de las instrucciones dadas dentro del plazo previsto en el § 3, o incluso si la mercancía es hallada después del plazo de un año desde el pago de la indemnización, el transportista podrá disponer de ella conforme a las leyes y reglamentos vigentes en el lugar donde se encuentre la mercancía.

Artículo 30. *Indemnización en caso de pérdida.*

§ 1 En caso de pérdida total o parcial de la mercancía, el transportista deberá pagar, con exclusión de los demás daños y perjuicios, una indemnización calculada según la cotización en Bolsa; a falta de cotización según el precio corriente en el mercado, y a falta de ambos, según el valor usual de las mercancías de la misma naturaleza y calidad, en el día y lugar en que la mercancía haya sido aceptada al transporte.

§ 2 La indemnización no podrá exceder de 17 de unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto que falte.

§ 3 En caso de pérdida de un vehículo ferroviario, que ruede sobre sus propias ruedas y que se entregue al transporte como mercancía, o de una unidad de transporte intermodal o de sus piezas, la indemnización quedará limitada, con exclusión de los demás daños y perjuicios, al valor usual del vehículo o de la unidad de transporte intermodal o de sus piezas, en el día y en el lugar de la pérdida. Si fuera imposible comprobar el día o lugar de la pérdida, la indemnización quedará limitada al valor usual en el día y lugar en que la mercancía haya sido aceptada al transporte.

§ 4 El transportista deberá restituir, además, el precio del transporte, los derechos de Aduanas y las restantes sumas desembolsadas con ocasión del transporte de la mercancía perdida, a excepción de los derechos de consumos específicos relacionados con las mercancías que circulen con suspensión de tales derechos.

Artículo 31. *Responsabilidad en caso de mermas durante el transporte.*

§ 1 Por lo que se refiere a las mercancías que, por razón de su naturaleza, sufran generalmente una merma en ruta por el mero hecho del transporte, el transportista responderá solamente de la parte de la pérdida que

exceda, cualquiera que fuera el recorrido efectuado, de las tolerancias indicadas a continuación:

- a) 2 por 100 del peso para las mercancías líquidas o entregadas al transporte en estado húmedo;
- b) 1 por 100 del peso para las mercancías secas.

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

§ 3 En el caso de que varios bultos se transporten con una sola carta de porte, la merma en ruta se calculará para cada bulto cuando su peso, a la salida, se indique separadamente en la carta de porte o pueda ser comprobado de otro modo.

§ 4 En caso de pérdida total de la mercancía, o en caso de pérdida del bulto, no se hará deducción alguna resultante de la merma en ruta al calcular la indemnización.

§ 5 Este artículo no dejará sin efecto lo establecido en los artículos 23 y 25.

Artículo 32. *Indemnización en caso de avería.*

§ 1 En caso de avería de la mercancía, el transportista deberá pagar, con exclusión de todos los demás daños y perjuicios, una indemnización equivalente a la depreciación sufrida por la mercancía. Su importe será calculado aplicando al valor de la mercancía, determinado del modo establecido en el artículo 30, el porcentaje de depreciación comprobado en el lugar de destino.

§ 2 La indemnización no podrá exceder:

- a) del importe a que ascienda en caso de pérdida total, si la totalidad del envío se deprecia por la avería;
- b) del importe a que ascienda en caso de pérdida de la parte depreciada, si sólo una parte del envío se deprecia por la avería;

§ 3 En caso de avería de un vehículo ferroviario, que ruede sobre sus propias ruedas y que se entregue al transporte como mercancía, o de una unidad de transporte intermodal o de sus piezas, la indemnización quedará limitada, con exclusión de los demás daños y perjuicios, al coste de la entrega en el estado en que se encuentre. La indemnización no excederá del importe debido en caso de pérdida.

§ 4 El transportista deberá restituir, además, y en la proporción determinada en el § 1, los gastos previstos en el artículo 30, § 4.

Artículo 33. *Indemnización por rebasar el plazo de entrega.*

§ 1 Si se produjera un daño, incluida una avería, por rebasar el plazo de entrega, el transportista deberá pagar una indemnización que no podrá exceder del cuádruplo del precio del transporte.

§ 2 En caso de pérdida total de la mercancía, la indemnización prevista en el § 1 no podrá acumularse con la prevista en el artículo 30.

§ 3 En caso de pérdida parcial de la mercancía, la indemnización prevista en el § 1 no podrá exceder del cuádruplo del precio del transporte de la parte del envío que no se haya perdido.

§ 4 En caso de avería de la mercancía que no sea debida a haberse sobrepasado el plazo de entrega, la indemnización prevista en el § 1 se acumulará, si ha lugar, a la prevista en el artículo 32.

§ 5 En ningún caso la acumulación de la indemnización prevista en el § 1 a las previstas en los artículos 30 y 32 podrá dar lugar al pago de una indemnización superior a la que correspondería en caso de pérdida total de la mercancía.

§ 6 Cuando, de conformidad con el artículo 16, § 1, el plazo de entrega haya sido establecido por convenio, éste podrá prever otras modalidades de indemnización distintas de las previstas en el § 1. Si, en este caso, se sobrepasan los plazos de entrega previstos en el artículo 16, § 2 a 4, el derechohabiente podrá pedir, bien la indemnización prevista por el convenio anteriormente mencionado o la prevista en los § 1 a 5.

Artículo 34. *Resarcimiento en caso de declaración del valor.*

El expedidor y el transportista podrán convenir que el expedidor declare, en la carta de porte, un valor de la mercancía que exceda el límite previsto en el artículo 30, § 2. En este caso, el importe declarado sustituirá a dicho límite.

Artículo 35. *Resarcimiento en caso de declaración de interés en la entrega.*

El expedidor y el transportista podrán convenir que el expedidor indique, en la carta de porte, el importe en cifras de un interés especial en la entrega, para el caso de pérdida o de avería y para aquél en que se sobrepase el plazo de entrega. En caso de declaración de interés en la entrega, podrá reclamarse, además de las indemnizaciones previstas en los artículos 30, 32 y 33, la reparación del daño suplementario probado, hasta alcanzar el importe del interés declarado.

Artículo 36. *Inaplicabilidad del derecho a invocar los límites de responsabilidad.*

Los límites de responsabilidad previstos en el artículo 15, § 3, el artículo 19, § 6 y 7 y en los artículos 30 y 32 a 35, no se aplicarán cuando se pruebe que el daño hubiere sido motivado por un acto o una omisión cometidos por el transportista, bien con intención de provocarlo, o de modo temerario y con consciencia de que de ello podría resultar dicho daño.

Artículo 37. *Conversión e intereses.*

§ 1 Cuando el cálculo de la indemnización implique la conversión de las cantidades expresadas en unidades monetarias extranjeras, la misma se hará con arreglo al tipo de cambio del día y del lugar de pago de la indemnización.

§ 2 El derechohabiente podrá pedir los intereses de la indemnización, calculados a razón del 5 por 100 anual, a partir del día de la reclamación prevista en el artículo 43 o, de no existir reclamación, desde la fecha de la demanda judicial.

§ 3 Si el derechohabiente no entrega al transportista, en un plazo conveniente que se le señale, los documentos justificativos necesarios para proceder a la liquidación definitiva de la reclamación, los intereses no correrán entre la fecha de expiración del plazo señalado y la entrega efectiva de dicha documentación.

Artículo 38. *Responsabilidad en el tráfico ferroviario-marítimo.*

§ 1 En los transportes por ferrocarril y vía marítima que se efectúen por las líneas marítimas expresadas en el artículo 24, § 1 del Convenio, cada Estado miembro podrá añadir, pidiendo que se consigne la indicación pertinente en la lista de las líneas sometidas a las presentes Reglas uniformes, el conjunto de causas de exoneración que se mencionan a continuación, a las previstas en el artículo 23:

- a) incendio, a condición de que el transportista pueda probar que no fue causado por acto o por culpa

suya ni por acto o culpa del capitán, los marineros, el piloto o sus empleados;

b) salvamento o tentativa de salvamento de vidas o de bienes en el mar;

c) carga de la mercancía en el puente del buque, a condición de que haya sido cargada en el puente con el consentimiento del expedidor, consignado en la carta de porte y que no esté sobre vagón;

d) peligros, riesgos o accidentes del mar o de otras aguas navegables.

§ 2 El transportista sólo podrá invocar las causas de exoneración expresadas en el § 1 si puede probar que la pérdida, la avería o el sobrepaso del plazo de entrega se producen durante el recorrido marítimo, desde la carga de la mercancía a bordo del buque, hasta su descarga del mismo.

§ 3 Cuando el transportista alegue las causas de exoneración expresadas en el § 1, seguirá, no obstante, siendo responsable, si el derechohabiente puede probar que la pérdida, la avería o el sobrepaso del plazo de entrega han sido ocasionados por culpa del transportista, del capitán, de los marineros, del piloto o de los empleados del transportista.

§ 4 Cuando un mismo recorrido marítimo esté servido por varias empresas inscritas en la lista de líneas mencionada en el artículo 24, § 1 del Convenio, el régimen de responsabilidad aplicable a dicho recorrido deberá ser el mismo para todas esas empresas. Además, cuando dichas empresas hayan sido inscritas en la lista a petición de varios Estados miembros, la adopción de dicho régimen deberá ser objeto de acuerdo previo entre estos Estados.

§ 5 Las medidas adoptadas de conformidad con los § 1 y 4 se pondrán en conocimiento del Secretario general. Entrarán en vigor, como pronto, a la expiración de un plazo de treinta días a partir de la fecha en que el Secretario general lo notifique a los demás Estados miembros. Los envíos en ruta no se verán afectados por las expresadas medidas.

Artículo 39. *Responsabilidad en caso de accidente nuclear.*

El transportista quedará exento de la responsabilidad que le incumba en virtud de las presentes Reglas uniformes cuando el daño haya sido causado por un accidente nuclear y cuando, en aplicación de las leyes y reglamentos de un Estado que regulen la responsabilidad en el ámbito de la energía nuclear, sea responsable de ese daño quien explote una instalación nuclear u otra persona que le sustituya.

Artículo 40. *Personas de las que responde el transportista.*

El transportista será responsable de sus agentes y de las demás personas a cuyo servicio recurra para la ejecución del transporte, cuando dichos agentes o personas actúen en el ejercicio de sus funciones. Los gestores de infraestructura ferroviaria en que se efectúe el transporte serán considerados como personas a cuyo servicio recurre el transportista para la ejecución del transporte.

Artículo 41. *Otras acciones.*

§ 1 En todos los casos en que se apliquen las presentes Reglas uniformes no se podrá ejercer contra el transportista ninguna acción de responsabilidad, por cualquier causa que sea, si no es bajo las condiciones y límites establecidos en estas Reglas uniformes.

§ 2 Lo mismo sucederá con cualquier acción que se ejerza contra los agentes y demás personas de las que responda el transportista en virtud del artículo 40.

TÍTULO IV

Ejercicio de los derechos

Artículo 42. *Acta de comprobación.*

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

§ 2 Deberá entregarse gratuitamente una copia de dicha acta al derechohabiente.

§ 3 Si el derechohabiente no acepta las comprobaciones del acta, podrá pedir que el estado y el peso de la mercancía, así como la causa y el importe del daño sean comprobados por un perito designado por las partes en el contrato de transporte o por vía judicial. El procedimiento quedará sometido a las leyes y reglamentos del Estado en que se levante el acta de comprobación.

Artículo 43. *Reclamaciones.*

§ 1 Las reclamaciones relativas al contrato de transporte deberán dirigirse por escrito al transportista contra quien pueda ejercerse la acción judicial.

§ 2 El derecho a presentar una reclamación corresponderá a las personas que tengan derecho a entablar una acción contra el transportista.

§ 3 El expedidor, para presentar la reclamación, deberá entregar el duplicado de la carta de porte. En su defecto, deberá entregar la autorización del destinatario o presentar la prueba de que éste ha rehusado la mercancía.

§ 4 El destinatario, para presentar la reclamación, deberá entregar la carta de porte si le ha sido remitida.

§ 5 La carta de porte, el duplicado y los demás documentos que el derechohabiente juzgue oportuno adjuntar a la reclamación deberán presentarse, bien en original o bien en copias debidamente legalizadas cuando así lo pida el transportista.

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

Artículo 44. *Personas que puedan ejercitar una acción judicial contra el transportista*

§ 1 Sin perjuicio de lo dispuesto en los § 3 y 4, las acciones judiciales derivadas del contrato del transporte corresponderán:

a) al expedidor, hasta el momento en que el destinatario haya:

1. retirado la carta de porte,
2. aceptado la mercancía o
3. hecho valer los derechos que le corresponden en virtud del artículo 17, § 3, o del artículo 18, § 3;

b) al destinatario, a partir del momento en que haya

1. retirado la carta de porte,
2. aceptado la mercancía o
3. hecho valer los derechos que le corresponden en virtud del artículo 17, § 3, o del artículo 18, § 3.

§ 2 El derecho del destinatario a ejercitar una acción judicial se extingue desde el momento en que la persona designada por el destinatario conforme al artículo 18, § 5, haya retirado la carta de porte, aceptado la mercancía o

hecho valer los derechos que le corresponden en virtud del artículo 17, § 3.

§ 3 La acción judicial de restitución de una suma pagada en virtud del contrato de transporte sólo corresponderá a quien haya efectuado el pago.

§ 4 La acción judicial relativa a los reembolsos corresponderá únicamente al expedidor.

§ 5 El expedidor, para ejercer las acciones judiciales, deberá presentar el duplicado de la carta de porte. En su defecto, deberá presentar la autorización del destinatario o la prueba de que éste último ha rehusado la mercancía. En caso necesario, el expedidor deberá probar la falta o la pérdida de la carta de porte.

§ 6 El destinatario, para ejercer sus acciones, deberá presentar la carta de porte, si le ha sido remitida.

Artículo 45. *Transportistas contra los cuales se puede entablar una acción.*

§ 1 Las acciones judiciales fundadas en el contrato de transporte podrán ejercitarse, con sujeción a lo dispuesto en los § § 3 y 4, únicamente contra el primero o el último transportista o contra aquél que hubiera efectuado la parte del transporte durante el cual se hubiera producido el hecho generador de la acción.

§ 2 Cuando, en el caso de transportes efectuados por transportistas subsiguientes, el transportista que deba hacer entrega de la mercancía esté designado con su consentimiento en la carta de porte, podrá entablarse una acción frente al mismo conforme al § 1, aunque no hubiera recibido la mercancía ni la carta de porte.

§ 3 La acción judicial para la restitución de una cantidad pagada en virtud del contrato de transporte podrá ejercitarse contra el transportista que haya percibido dicha cantidad o contra aquél a cuyo favor se hubiera cobrado.

§ 4 La acción judicial relativa a los reembolsos podrá ejercitarse únicamente contra el transportista que se hubiere hecho cargo de la mercancía en el lugar de expedición.

§ 5 La acción judicial podrá ejercitarse contra un transportista distinto de los indicados en los § § 1 a 4 cuando se presente como demanda reconvenzional o como excepción en el procedimiento relativo a una demanda principal fundada en el mismo contrato de transporte.

§ 6 En la medida en que las presentes Reglas uniformes sean aplicables al transportista sustituto, podrá igualmente entablarse una acción frente a éste último.

§ 6 Si el demandante pudiera elegir entre varios transportistas, su derecho de opción se extinguirá desde el momento en que se entable la acción judicial contra uno de ellos; lo mismo sucederá si el demandante puede elegir entre uno o varios transportistas y un transportista sustituto.

Artículo 46 *Competencia.*

§ 1 Las acciones judiciales fundadas en las presentes Reglas uniformes podrán entablarse ante la jurisdicción de los Estados miembros designada de común acuerdo por las partes o ante la jurisdicción del Estado miembro en cuyo territorio:

a) el demandado tuviera su domicilio o su residencia habitual, su sede principal o la sucursal o establecimiento que hubiera celebrado el contrato de transporte, o

b) se encuentre el lugar de recepción de la mercancía o el previsto para la entrega.

No podrán entablarse acciones ante otros órganos jurisdiccionales.

§ 2 Cuando una acción fundada en las presentes Reglas uniformes se haya entablado ante una jurisdicción

competente con arreglo al § 1, o cuando se haya dictado una sentencia en un pleito de esa naturaleza por dicha jurisdicción, no podrá entablarse ninguna nueva acción por la misma causa entre las mismas partes, a menos que la resolución del órgano jurisdiccional ante el que se hubiere entablado la primera acción no pueda ser ejecutada en el Estado en que se entable la nueva acción.

Artículo 47. *Extinción de la acción.*

§ 1 La aceptación de la mercancía por parte del derechohabiente extinguirá toda acción contra el transportista derivada del contrato de transporte, en caso de pérdida parcial, avería o de sobrepasar el plazo de entrega.

§ 2 No obstante, no se extinguirá la acción:

a) en caso de pérdida parcial o de avería,

1. si la pérdida o la avería ha sido comprobada conforme al artículo 42 antes de la aceptación de la mercancía por el derechohabiente;

2. si la comprobación que hubiera debido hacerse conforme al artículo 42 no se ha efectuado por culpa únicamente del transportista;

b) en el caso de daño no aparente cuya existencia se compruebe tras la aceptación de la mercancía por el derechohabiente, si éste

1. pide la comprobación conforme al artículo 42 inmediatamente después del descubrimiento del daño y lo más tarde en los siete días siguientes a la aceptación de la mercancía, y

2. prueba, además, que el daño se ha producido entre el momento de hacerse cargo de la mercancía y la entrega;

c) en caso de haberse sobrepasado el plazo de entrega, si el derechohabiente ha hecho valer su derechos ante uno de los transportistas señalados en el artículo 45, § 1, dentro de un plazo que no exceda de sesenta días;

d) si el derechohabiente prueba que el daño ha sido causado por un acto o una omisión cometidos, bien con intención de provocar dicho daño, o temerariamente y con consciencia de que de ello podría resultar dicho daño.

§ 3 En el caso de que la mercancía hubiera sido reexpedida conforme al artículo 28, las acciones en caso de pérdida parcial o de avería, derivadas de uno de los contratos anteriores de transportes, se extinguirán como si se tratase de un contrato único.

Artículo 48 *Prescripción.*

§ 1 Las acciones nacidas del contrato de transporte prescribirán al transcurrir un año. No obstante, prescribirán a los dos años si se trata de una acción:

a) para obtener el pago de un reembolso cobrado al destinatario por el transportista;

b) para cobrar una venta efectuada por el transportista;

c) fundada en un daño resultante de un acto o una omisión cometidos, bien con intención de provocar dicho daño, o bien temerariamente y con consciencia de que de ello podría resultar dicho daño;

d) fundada en uno de los contratos de transporte anteriores a la reexpedición, en el caso previsto en el artículo 28.

§ 2 El plazo de prescripción correrá:

a) para la acción de indemnización por pérdida total: a partir del trigésimo día siguiente al de expiración del plazo de entrega;

b) para la acción de indemnización por pérdida parcial, avería o por sobrepasar el plazo de entrega: a partir del día en que hubiera tenido lugar la entrega;

c) en todos los demás casos: desde la fecha en que pueda ejercitarse el derecho.

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

§ 3 En caso de reclamación por escrito conforme al artículo 43, la prescripción se interrumpirá hasta el día en que el transportista rechace por escrito la reclamación y restituya los documentos adjuntados a la misma. En caso de aceptación parcial de la reclamación, la prescripción no reanuda su curso sino para aquella parte de la reclamación que siga en litigio. La prueba de la recepción de la reclamación o de la respuesta y de la restitución de los documentos correrá a cargo de la parte que invoque este hecho. Las reclamaciones posteriores que tengan el mismo objeto no interrumpirán la prescripción.

§ 4 No podrá ejercitarse la acción que haya prescrito, ni aún en forma de demanda reconvenional o de excepción.

§ 5 A reserva de las disposiciones precedentes, la suspensión y la interrupción de la prescripción se regularán por el Derecho nacional.

TÍTULO V

Relaciones entre los transportistas

Artículo 49 *Liquidación.*

§ 1 Todo transportista que haya percibido o que hubiera debido percibir, bien a la salida o a la llegada, los gastos u otros créditos resultantes del contrato de transporte, estará obligado a pagar a los transportistas involucrados la parte que les corresponda de los mismos. Las modalidades de pago se establecerán por convenio entre los transportistas.

§ 2 El artículo 12 se aplicará igualmente en las relaciones entre transportistas subsiguientes.

Artículo 50. *Derecho de repetición.*

§ 1 El transportista que haya pagado una indemnización en virtud de las presentes Reglas uniformes tendrá derecho a repetir contra los transportistas que hayan participado en el transporte conforme a las disposiciones siguientes:

a) el transportista causante del daño será el único responsable del mismo;

b) si son varios los transportistas causantes del daño, cada uno de ellos responderá del daño que hubiera causado; si la distinción es imposible, se repartirá entre ellos la carga de la indemnización, conforme a los principios enunciados en la letra c);

c) si no puede probarse que el daño ha sido causado por uno o varios transportistas determinados, se repartirá la carga de la indemnización entre todos los transportistas que hayan participado en el transporte, a excepción de aquellos que demuestren que no fueron causantes del daño producido; el reparto se hará proporcionalmente a la parte del precio del transporte que corresponda a cada uno de los transportistas.

§ 2 En caso de insolvencia de uno de dichos transportistas, la parte que le corresponda y que no haya pagado se repartirá entre todos los demás transportistas que hayan intervenido en el transporte, proporcionalmente a la parte del precio del transporte que corresponda a cada uno de ellos.

Artículo 51. *Procedimiento en caso de repetición.*

§ 1 El transportista contra el que se entable una acción de repetición nunca estará facultado para impugnar el fundamento de un pago efectuado por el transportista que lo haya entablado en virtud del artículo 50, cuando la indemnización haya sido fijada judicialmente después de habersele citado debidamente y de habersele dado la oportunidad de intervenir en el proceso. El juez que conciere de la acción principal establecerá los plazos concedidos para la notificación de la demanda y para la intervención.

§ 2 El transportista que desee entablar su acción deberá formular la demanda en una sólo y única instancia contra todos los transportistas con los que no haya transigido, so pena de perder su acción contra aquellos que no haya emplazado.

§ 3 El juez deberá resolver en una misma sentencia todas las acciones de que sea competente sometidas a su decisión.

§ 4 El transportista que desee hacer valer su acción podrá entablarla ante los tribunales del Estado en cuyo territorio alguno de los transportistas participantes en el transporte tenga su sede principal o la sucursal o el establecimiento que hubiera concluido el contrato de transporte.

§ 5 Cuando la acción deba entablarse contra varios transportistas, el transportista que ejercite la misma podrá elegir para hacerlo una cualquiera de los tribunales competentes en virtud del § 4.

§ 6 No podrán entablarse acciones en la instancia relativa a la demanda de indemnización ejercida por el derechohabiente al contrato de transporte.

Artículo 52. *Acuerdos relativos a las acciones.*

Los transportistas gozan de libertad para convenir entre ellos disposiciones que dejen sin efecto lo dispuesto en los artículos 49 y 50.

REGLAMENTO RELATIVO AL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR FERROCARRIL (RID-APÉNDICE C DEL CONVENIO)

Artículo primero. *Campo de aplicación.*

§ 1 El presente Reglamento se aplicará:

a) a los transportes internacionales por ferrocarril de mercancías peligrosas en el territorio de los Estados miembros,

b) a los transportes complementarios del transporte por ferrocarril, al que sean aplicables las Reglas uniformes CIM, con sujeción a las disposiciones internacionales que rigen los transportes efectuados por otro medio de transporte, así como a las actividades contempladas en el Anexo al presente Reglamento.

§ 2 Las mercancías peligrosas que el Anexo excluye del transporte, no deberán ser objeto de un transporte internacional.

Artículo 2. *Exenciones.*

El presente Reglamento no se aplicará, total o parcialmente, a los transportes de mercancías peligrosas cuya exención esté prevista en el Anexo. Podrán preverse exenciones únicamente cuando la cantidad, la naturaleza de los transportes exentos o el embalaje garanticen la seguridad del transporte.

Artículo 3. *Restricciones.*

Cada Estado miembro conservará el derecho de reglamentar o de prohibir el transporte internacional de mer-

cancías peligrosas en su territorio por razones distintas de la seguridad durante el transporte.

Artículo 4. *Otras prescripciones.*

Los transportes a los que se aplica el presente Reglamento seguirán estando sometidos a las disposiciones nacionales o internacionales aplicables de modo general al transporte por ferrocarril de mercancías.

Artículo 5. *Tipo de trenes admitidos. Transporte como bultos de mano, equipajes, o a bordo de vehículos automóviles.*

§ 1 Las mercancías peligrosas únicamente podrán ser transportadas en trenes de mercancías, a excepción de:

a) las mercancías peligrosas admitidas al transporte conforme al Anexo, cuando se respeten las cantidades máximas pertinentes y las condiciones particulares de transporte en trenes distintos de los trenes de mercancías;

b) las mercancías peligrosas transportadas en las condiciones particulares del Anexo, como bultos de mano, equipajes, o en o sobre vehículos automóviles, conforme al artículo 12 de las Reglas uniformes CIV.

§ 2 El viajero no podrá llevar consigo mercancías peligrosas como bultos de mano o hacerlas expedir como equipajes, o a bordo de vehículos automóviles, si no reúnen las condiciones particulares del Anexo.

Artículo 6. *Anexo.*

El Anexo forma parte integrante del presente Reglamento.

El Anejo quedará redactado del modo que la Comisión de expertos para el transporte de mercancías peligrosas haya decidido en el momento de la entrada en vigor del Protocolo de 3 de junio de 1999 por el que se modifica el Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF) de 9 de mayo de 1980, conforme al artículo 19, § 4 de este Convenio.

REGLAS UNIFORMES RELATIVAS A LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE VEHÍCULOS EN TRÁFICO INTERNACIONAL POR FERROCARRIL (CUV-APÉNDICE D DEL CONVENIO)

Artículo primero. *Campo de aplicación.*

Las presentes Reglas uniformes se aplicarán a los contratos bilaterales o multilaterales relativos a la utilización de vehículos ferroviarios como medio de transporte para efectuar transportes de conformidad con las Reglas uniformes CIV y las Reglas uniformes CIM.

Artículo 2. *Definiciones.*

A los fines de las presentes Reglas uniformes, se entenderá por los términos:

a) «empresa de transporte ferroviario», cualquier empresa, de constitución pública o privada, autorizada para transportar personas o mercancías, cuya tracción quede garantizada por la misma;

b) «vehículo», todo vehículo, apto para circular sobre sus propias ruedas en vías férreas, no provisto de medios de tracción;

c) «poseedor», quien explote económicamente, de modo duradero, un vehículo, como medio de transporte, bien sea su propietario o tenga derecho a disponer del mismo;

d) «estación de matrícula», el lugar en que está registrado el vehículo y al que el mismo podrá o deberá ser reexpedido conforme a las condiciones del contrato de utilización.

Artículo 3. *Signos e inscripciones en los vehículos.*

§ 1 Sin perjuicio de lo dispuesto acerca de la admisión técnica de vehículos para la circulación en tráfico internacional, aquél que, en virtud de un contrato de los contemplados en el artículo primero, confíe un vehículo, deberá asegurarse de que en el mismo se inscriba:

a) la indicación del poseedor;

b) cuando proceda, la indicación de la empresa de transporte ferroviario en cuyo parque de vehículos esté integrado el vehículo;

c) cuando proceda, la indicación de la estación de matrícula;

d) otros signos e inscripciones convenidos en el contrato de utilización.

§ 2 Los signos y las inscripciones previstos en el § 1 podrán completarse por medios de identificación electrónica.

Artículo 4. *Responsabilidad en caso de pérdida o de avería de un vehículo.*

§ 1 A no ser que pruebe que el daño no se produjo por su culpa, la empresa de transporte ferroviario a quien haya sido confiado el vehículo para su utilización como medio de transporte responderá del daño que resulte de la pérdida o de la avería del vehículo o de sus accesorios.

§ 2 La empresa de transporte ferroviario no responderá del daño que resulte de la pérdida de los accesorios que no estén inscritos en ambos lados del vehículo o que no se mencionen en el inventario que le acompaña.

§ 3 En caso de pérdida del vehículo o de sus accesorios, la indemnización quedará limitada, con exclusión de cualesquiera otros daños y perjuicios, al valor usual del vehículo o de sus accesorios en el lugar y en el momento de la pérdida. Si fuera imposible comprobar el día o el lugar de la pérdida, la indemnización quedará limitada al valor usual en el día y el lugar en que el vehículo haya sido confiado para su utilización.

§ 4 En caso de avería del vehículo o de sus accesorios, la indemnización quedará limitada, con exclusión de cualesquiera otros daños y perjuicios, a los gastos de su reparación. La indemnización no podrá exceder del importe debido en caso de pérdida.

§ 5 Las partes en el contrato podrán convenir disposiciones que deroguen lo dispuesto en los §§ 1 a 4.

Artículo 5. *Extinción del derecho a invocar los límites de responsabilidad.*

Los límites de responsabilidad previstos en el artículo 4, §§ 3 y 4 no se aplicarán cuando se pruebe que el daño ha sido motivado por un acto o una omisión cometidos por la empresa de transporte ferroviario, bien con intención de provocarlo, o de modo temerario y con consciencia de que de ello podría resultar dicho daño.

Artículo 6. *Presunción de pérdida de un vehículo.*

§ 1 El derechohabiente podrá considerar perdido un vehículo, sin tener que presentar otras pruebas, cuando

hubiera pedido a la empresa de transporte ferroviario a la que haya confiado el vehículo para su utilización como medio de transporte, que hiciera buscar dicho vehículo y éste no hubiere sido puesto a su disposición dentro de un plazo de tres meses a partir del día de la recepción de su petición, o bien cuando no hubiere recibido indicación alguna acerca del lugar donde pudiera hallarse el vehículo. Dicho plazo será aumentado por el tiempo de inmovilización del vehículo por cualquier causa no imputable a la empresa de transporte ferroviario o por avería.

§ 2 Si el vehículo considerado perdido es hallado después del pago de la indemnización, el derechohabiente podrá exigir, dentro de un plazo de seis meses a partir de la recepción del aviso que le informe de ello, a la empresa de transporte ferroviario a la que hubiera confiado el vehículo para su utilización como medio de transporte, que el vehículo le sea devuelto, sin gastos y contra restitución de la indemnización, a la estación de matrícula o a otro lugar que se convenga.

§ 3 Si la petición a que se refiere el § 2 no se formula o el vehículo es hallado después de un año de haberse efectuado el pago de la indemnización, la empresa de transporte ferroviario a la que el derechohabiente hubiere confiado el vehículo para su utilización como medio de transporte dispondrá del mismo conforme a las leyes y reglamentos vigentes en el lugar en que se halle el vehículo.

§ 4 Las partes en el contrato podrán convenir disposiciones que deroguen lo dispuesto en los §§1 a 3.

Artículo 7. *Responsabilidad por los daños causados por un vehículo.*

§ 1 Aquel que, en virtud de un contrato de los que se refieren en el artículo primero, hubiera confiado el vehículo para su utilización como medio de transporte, responderá del daño causado por el vehículo, imputable por culpa del mismo.

§ 2 Las partes en el contrato podrán convenir disposiciones que deroguen lo dispuesto en el § 1.

Artículo 8 *Subrogación.*

Cuando el contrato de utilización de vehículos prevea que la empresa de transporte ferroviario podrá confiar el vehículo a otras empresas de transporte ferroviario para su utilización como medio de transporte, la empresa de transporte ferroviario podrá convenir, con consentimiento del poseedor, con esas otras empresas de transporte ferroviario:

a) que, a reserva de su derecho a recurrir, quedará subrogada en lo que concierne a su responsabilidad frente al poseedor, en caso de pérdida o de avería del vehículo o de sus accesorios;

b) que únicamente el poseedor será responsable hacia las demás empresas de transporte ferroviario, de los daños causados por el vehículo, pero que sólo la empresa de transporte ferroviario que sea socio contractual del poseedor quedará autorizada para hacer valer los derechos de las otras empresas de transporte ferroviario.

Artículo 9. *Responsabilidad por los agentes y otras personas.*

§ 1 Las partes en el contrato serán responsables de sus agentes y de las demás personas a cuyo servicio recurran para la ejecución del contrato, cuando dichos agentes o esas otras personas actúen en el ejercicio de sus funciones.

§ 2 Salvo convenio en contrario entre las partes en el contrato, los gestores de infraestructura en que la

empresa de transporte ferroviario utilice el vehículo como medio de transporte, serán consideradas como personas a cuyo servicio recurre la empresa de transporte ferroviario.

§ 3 Los §§ 1 y 2 se aplicarán igualmente en caso de subrogación conforme al artículo 8.

Artículo 10. *Otras acciones.*

§ 1 En todos los casos en que se apliquen las presentes Reglas uniformes, no se podrá ejercer contra la empresa de transporte ferroviario a que haya sido confiado el vehículo para su utilización como medio de transporte, ninguna acción de responsabilidad por pérdida o avería del vehículo o de sus accesorios, por cualquier causa que sea, si no es bajo las condiciones y limitaciones establecidas por estas Reglas uniformes y las del contrato de utilización.

§ 2 El § 1 se aplicará igualmente en caso de subrogación conforme al artículo 8.

§ 3 Lo mismo sucederá con cualquier acción que se ejerza contra los agentes y demás personas de las que responda la empresa de transporte ferroviario a la que haya sido confiado el vehículo para su utilización como medio de transporte.

Artículo 11 *Competencia.*

§ 1 Las acciones judiciales surgidas de un contrato concluido en virtud de las presentes Reglas uniformes podrán entablarse ante la jurisdicción competente designada de común acuerdo entre las partes en el contrato.

§ 2 Salvo convenio en contrario entre las partes, la jurisdicción competente será la del Estado miembro en que el demandado tenga su domicilio. Si el demandado no tuviera su domicilio en un Estado miembro, la jurisdicción competente será la del Estado miembro en que se haya producido el daño.

Artículo 12 *Prescripción.*

§ 1 Las acciones basadas en los artículos 4 y 7 prescribirán al transcurrir tres años.

§ 2 La prescripción correrá:

a) para las acciones basadas en el artículo 4, a partir del día en que la pérdida o la avería del vehículo hubiera sido comprobado o del día en que el derechohabiente pueda considerar perdido el vehículo conforme al artículo 6, § 1 o § 4;

b) para las acciones basadas en el artículo 7, a partir del día en que el daño se haya producido.

REGLAS UNIFORMES RELATIVAS AL CONTRATO DE UTILIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA EN TRÁFICO INTERNACIONAL POR FERROCARRIL (CUI-APÉNDICE E DEL CONVENIO)

TÍTULO PRIMERO

Generalidades

Artículo primero. *Campo de aplicación.*

§ 1 Las presentes Reglas uniformes se aplicarán a todo contrato de utilización de una infraestructura ferroviaria destinada al transporte internacional en el sentido de las Reglas uniformes CIV y de las Reglas uniformes CIM. Ello tendrá lugar con independencia de cuál sea el

domicilio y la nacionalidad de las partes en el contrato. Las presentes Reglas uniformes se aplicarán también en el caso de que la infraestructura ferroviaria sea gestionada o utilizada por Estados, o por instituciones u organizaciones gubernamentales.

§ 2 Con sujeción a lo dispuesto en el artículo 21, las presentes Reglas uniformes no se aplicarán a otras relaciones jurídicas, como las que a continuación, en particular, se señalan:

- a) la responsabilidad del transportista o del gestor frente a sus agentes u otras personas a cuyo servicio recurran para la ejecución de sus tareas;
- b) la responsabilidad entre el transportista o el gestor por una parte, y un tercero, por la otra parte.

Artículo 2. *Declaración relativa a la responsabilidad en caso de daños corporales.*

§ 1 Cada Estado podrá declarar, en cualquier momento, que no aplicará a las víctimas de accidente sobrevenidos en su territorio el conjunto de las disposiciones relativas a la responsabilidad en caso de daños corporales, cuando las víctimas sean nacionales suyos o personas que tengan su residencia permanente en dicho Estado.

§ 2 El Estado que haya hecho una declaración conforme al § 1 podrá renunciar a la misma en cualquier momento, informando de ello al depositario. Dicha renuncia entrará en vigor transcurrido un mes después de la fecha en que el depositario haya dado conocimiento de la misma a los Estados miembros.

Artículo 3 *Definiciones.*

A los fines de las presentes Reglas uniformes, se entenderá por los términos:

- a) «infraestructura ferroviaria», todas las vías férreas e instalaciones fijas, en la medida en que sean necesarias para la circulación de vehículos ferroviarios y para la seguridad del tráfico;
- b) «gestor», quien ponga a disposición una infraestructura ferroviaria;
- c) «transportista», quien transporte por ferrocarril personas o mercancías en tráfico internacional bajo el régimen de las Reglas uniformes CIV o de las Reglas uniformes CIM;
- d) «auxiliar», los agentes o las demás personas a cuyo servicio recurran el transportista o el gestor para la ejecución del contrato, cuando dichos agentes o esas otras personas actúen en el ejercicio de sus funciones;
- e) «tercero», cualquier otra persona distinta del gestor, del transportista o de sus auxiliares;
- f) «licencia», la autorización expedida conforme a las leyes y reglamentos del Estado en que el transportista tenga la sede de su actividad principal para ejercer la actividad de transportista ferroviario;
- g) «certificado de seguridad», el documento en el que se haga constar, conforme a las leyes y reglamentos del Estado en que se halle la infraestructura utilizada en lo que se refiere al transportista,

la organización interna de la empresa, así como el personal que deba emplear y los vehículos que tengan que utilizarse en la infraestructura de que se trate, que respondan a los requisitos impuestos en materia de seguridad, con el fin de asegurar un servicio sin peligro en dicha infraestructura.

Artículo 4. *Derecho vinculante.*

Salvo cláusula en contrario establecida en las presentes Reglas uniformes, será nula y no producirá efecto

alguno cualquier estipulación que, directa o indirectamente, haga excepción de estas Reglas uniformes. La nulidad de tales estipulaciones no supondrá la nulidad de otras disposiciones del contrato. No obstante las partes en el contrato podrán asumir una responsabilidad y obligaciones mayores que las previstas en las presentes Reglas uniformes, o establecer un importe máximo de indemnización para los daños materiales.

TÍTULO II

Contrato de utilización

Artículo 5. *Contenido y forma.*

§ 1 Las relaciones entre el gestor y el transportista serán reguladas por un contrato de utilización.

§ 2 El contrato regulará en especial las condiciones administrativas, técnicas y financieras de la utilización. Incluirá como mínimo las indicaciones siguientes:

- a) la infraestructura que deba utilizarse,
- b) la extensión de la utilización,
- c) las prestaciones del gestor,
- d) las prestaciones del transportista,
- e) el personal que deba emplearse,
- f) los vehículos que tengan que utilizarse,
- g) las condiciones financieras.

§ 3 El contrato deberá hacerse constar por escrito o en una forma equivalente. La falta de constatación o la indebida forma de la misma por escrito o en otra forma equivalente o la falta de alguna de las indicaciones previstas en el § 2, no afectarán ni a la existencia ni a la validez del contrato, que seguirá estando sometido a las presentes Reglas uniformes.

Artículo 6. *Obligaciones especiales del transportista y del gestor.*

1. El transportista deberá estar autorizado para ejercer la actividad de transportista ferroviario. El personal que deba emplear y los vehículos que tengan que utilizar deberán responder a los requisitos de seguridad. El gestor podrá exigir que el transportista pruebe, mediante la presentación de una licencia y un certificado de seguridad válidos o de copias legalizadas o de cualquier otra forma, que se cumplen dichas condiciones.

§ 2 El transportista deberá poner en conocimiento del gestor cualquier hecho que pueda afectar la validez de su licencia, sus certificados de seguridad u otros elementos de prueba.

§ 3 El gestor podrá exigir que el transportista pruebe que ha concertado un seguro de responsabilidad suficiente o que ha adoptado las disposiciones equivalentes para cubrir todas las acciones, de cualquier clase que sean, a que se refieren los artículos 9 a 21. El transportista deberá probar anualmente mediante una certificación en buena y debida forma, que el seguro de responsabilidad o las disposiciones equivalentes siguen estando vigentes; deberá notificar al gestor cualquier modificación relativa a las mismas antes de que aquélla produzca sus efectos.

§ 4 Las partes en el contrato deberán informarse recíprocamente de cualquier hecho que pueda impedir la ejecución del contrato que han concertado.

Artículo 7. *Duración del contrato.*

§ 1 El contrato de utilización podrá concluirse por un período determinado o indeterminado.

§ 2 El gestor podrá denunciar el contrato de utilización sin que se establezca ningún plazo, cuando:

a) el transportista ya no esté autorizado a ejercer la actividad de transportista ferroviario;

b) el personal que deba emplear y los vehículos que tenga que utilizar, no respondan a los requisitos de seguridad;

c) el transportista se haya demorado en el pago, bien

1. de dos recibos sucesivos y por un importe que exceda de un contravalor de utilización por un mes, o

2. por un tiempo que abarque más de dos vencimientos y por un importe igual al contravalor de utilización por dos meses;

d) el transportista haya incumplido de manera señalada algunas de las obligaciones especiales previstas en el artículo 6, § 2 y 3.

§ 3 El transportista podrá denunciar el contrato de utilización sin que se establezca ningún plazo cuando el gestor pierda su derecho a gestionar la infraestructura.

§ 4 Cada una de las partes en el contrato de utilización podrá denunciarlo, sin que se establezca ningún plazo y en cualquier momento, en caso de incumplimiento señalado de alguna de las obligaciones esenciales por la otra parte en el contrato, cuando dicha obligación se refiera a la seguridad de las personas y de los bienes; las partes en el contrato podrán convenir las modalidades del ejercicio de este derecho.

§ 5 La parte en el contrato que sea causa de su denuncia responderá frente a la otra parte del daño que de ello resulte, a no ser que pruebe que el daño no sea debido a culpa suya.

§ 6 Las partes en el contrato podrán convenir condiciones que deroguen lo dispuesto en el § 2, letras c) y d) y en el § 5.

TÍTULO III

Responsabilidad

Artículo 8. *Responsabilidad del gestor.*

§ 1 El gestor será responsable:

a) de los daños corporales (muerte, lesiones o cualquier otro daño a la integridad física o psíquica),

b) de los daños materiales (destrucción o avería de los bienes muebles e inmuebles),

c) de los daños pecuniarios que resulten de los daños y perjuicios debidos por el transportista en virtud de las Reglas uniformes CIV y de las Reglas uniformes CIM, causados al transportista o a sus auxiliares durante el tiempo de utilización de la infraestructura y que tengan su causa en dicha infraestructura.

§ 2 El gestor quedará liberado de esta responsabilidad:

a) en caso de daños corporales y de daños pecuniarios que resulten de daños y perjuicios debidos por el transportista en virtud de las Reglas uniformes CIV

1. Si el hecho que hubiera causado el daño fuera debido a circunstancias ajenas a la explotación que el gestor, a pesar de la diligencia requerida según el caso concreto, no hubiera podido evitar y cuyas consecuencias no haya podido obviar.

2. En la medida en que el hecho que hubiera causado el daño fuera debido a culpa de la persona que haya sufrido el daño.

3. Si el hecho que hubiera causado el daño fuera debido al comportamiento de un tercero que el gestor, a pesar de la diligencia requerida según el caso concreto,

no hubiera podido evitar y cuyas consecuencias no haya podido obviar.

b) en caso de daños materiales y de daños pecuniarios que resulten de los daños y perjuicios debidos por el transportista en virtud de las Reglas uniformes CIM, cuando el daño sea causado por culpa del transportista o por una orden del transportista que no sea imputable al gestor o a causa de circunstancias que el gestor no hubiera podido evitar y cuyas consecuencias no haya podido obviar.

§ 3 Si el hecho que hubiera causado el daño fuera debido al comportamiento de un tercero y, pese a ello, el gestor no hubiera quedado liberado enteramente de su responsabilidad conforme al § 2, letra a), responderá por la totalidad dentro de los límites de las presentes Reglas uniformes y sin perjuicio de su recurso eventual contra el tercero.

§ 4 Las partes en el contrato podrán convenir cuándo y en qué medida el gestor será responsable de los daños causados al transportista por un retraso o por una perturbación en la explotación.

Artículo 9. *Responsabilidad del transportista.*

§ 1 El transportista será responsable:

a) de los daños corporales (muerte, lesiones o cualquier otro daño a la integridad física o psíquica),

b) de los daños materiales (destrucción o avería de los bienes muebles e inmuebles),

causados al gestor o a sus auxiliares durante el tiempo de utilización de la infraestructura, y por los medios de transporte utilizados o por las personas o las mercancías transportadas.

§ 2 El transportista quedará liberado de esta responsabilidad:

a) en caso de daños corporales:

1. Si el hecho que hubiera causado el daño fuera debido a circunstancias ajenas a la explotación que el transportista, a pesar de la diligencia requerida según el caso concreto, no hubiera podido evitar y cuyas consecuencias no haya podido obviar.

2. En la medida en que el hecho que hubiera causado el daño fuera debido a culpa de la persona que haya sufrido el daño.

3. Si el hecho que hubiera causado el daño fuera debido al comportamiento de un tercero que el transportista, a pesar de la diligencia requerida según el caso concreto, no hubiera podido evitar y cuyas consecuencias no haya podido obviar.

b) en caso de daños materiales cuando el daño sea causado por culpa del gestor o por una orden del gestor que no sea imputable al transportista, o a causa de circunstancias que el transportista no hubiera podido evitar y cuyas consecuencias no haya podido obviar.

§ 3 Si el hecho que hubiera causado el daño fuera debido al comportamiento de un tercero y, pese a ello, el transportista no hubiera quedado liberado enteramente de su responsabilidad conforme al § 2, letra a), responderá por la totalidad dentro de los límites de las presentes Reglas uniformes y sin perjuicio de su recurso eventual contra el tercero.

§ 4 Las partes en el contrato podrán convenir cuándo y en qué medida el transportista será responsable de los daños causados al gestor por una perturbación en la explotación.

Artículo 10. *Causas concomitantes.*

§ 1 Cuando en el daño hayan contribuido causas imputables al gestor y causas imputables al transportista, cada una de las partes en el contrato responderá sólo en la medida en que las causas que le sean imputables en virtud de los artículos 8 y 9 hayan contribuido a causar el daño. Si fuera imposible comprobar en qué medida las causas respectivas hubieran contribuido a causar el daño, cada parte soportará el daño que hubiere sufrido.

§ 2 Será aplicable el § 1 por analogía cuando hayan contribuido a causar el daño causas imputables al gestor y causas imputables a varios transportistas que utilicen la misma infraestructura ferroviaria.

§ 3 En el caso de los daños a que se refiere el artículo 9, será aplicable por analogía el § 1, primera frase, cuando hubieran contribuido a causar el daño causas imputables a varios transportistas que utilicen la misma infraestructura. Si fuera imposible comprobar en qué medida hubieren contribuido a causar el daño las causas respectivas, los transportistas serán responsables por partes iguales frente al gestor.

Artículo 11. *Daños y perjuicios en caso de muerte.*

§ 1 En caso de muerte, los daños y perjuicios comprenderán:

- a) los gastos necesarios como consecuencia del fallecimiento, especialmente los de transporte del cadáver y los de las exequias;
- b) si la muerte no hubiere sido instantánea, los daños y perjuicios previstos en el artículo 12.

§ 2 Si, a causa de la muerte, personas con las que la persona fallecida hubiera tenido o tendría en el futuro una obligación de alimentos en virtud de la ley, se vieran privadas de su sustento, también habrá lugar a indemnizarles de dicha pérdida. La acción por daños y perjuicios de las personas cuyo mantenimiento corra a cargo de la persona fallecida sin estar obligada a ello por la ley, quedará sometida al Derecho nacional.

Artículo 12. *Daños y perjuicios en caso de lesiones.*

En caso de lesiones o de cualquier otro daño a la integridad física o mental, los daños y perjuicios comprenderán:

- a) los gastos necesarios, especialmente los de tratamiento y los de transporte;
- b) la reparación del perjuicio causado, bien por la incapacidad total o parcial para el trabajo, bien por el aumento de las necesidades.

Artículo 13. *Reparación de otros perjuicios corporales.*

El Derecho nacional determinará cuándo y en qué medida el gestor o el transportista deberán abonar daños y perjuicios por daños corporales distintos de los previstos en los artículos 11 y 12.

Artículo 14. *Forma y limitación de los daños y perjuicios en caso de muerte y de lesiones.*

§ 1 Los daños y perjuicios previstos en el artículo 11, § 2 y en el artículo 12, letra b), deberán ser asignados en forma de capital. No obstante, si el Derecho nacional permite la asignación de una renta, se asignarán de esta forma cuando la persona lesionada o los derechohabientes a que se refiere el artículo 11, § 2 lo soliciten.

§ 2 El importe de los daños y perjuicios que deban ser asignados en virtud del § 1 se determinará con arreglo

al Derecho nacional. No obstante, para la aplicación de las presentes Reglas uniformes, se fijará un límite máximo de 175.000 unidades de cuenta de capital o de renta anual correspondiente a dicho capital para cada persona, cuando el Derecho nacional prevea un límite máximo de un importe inferior.

Artículo 15. *Extinción del derecho a invocar los límites de responsabilidad.*

Los límites de responsabilidad previstos en las presentes Reglas uniformes, así como las disposiciones del Derecho nacional que limitan las indemnizaciones hasta un importe determinado, no se aplicarán cuando se pruebe que el daño ha sido motivado por un acto o una omisión cometidos por el causante del daño, bien con intención de provocarlo, o de modo temerario y con conciencia de que de ello podría resultar dicho daño.

Artículo 16. *Conversión e intereses.*

§ 1 Cuando el cálculo de la indemnización implique la conversión de las cantidades expresadas en unidades monetarias extranjeras, la misma se hará con arreglo al tipo de cambio del día y del lugar de pago de la indemnización.

§ 2 El derechohabiente podrá pedir los intereses de la indemnización, calculados a razón del 5 por 100 anual, a partir de la fecha en que se inicie un procedimiento de conciliación, se recurra ante el tribunal de arbitraje como se prevé en el Título V del Convenio, o la de la demanda judicial.

Artículo 17. *Responsabilidad en caso de accidente nuclear.*

El gestor y el transportista quedarán liberados de la responsabilidad que les incumbe en virtud de las presentes Reglas uniformes cuando el daño haya sido causado por un accidente nuclear y, en aplicación de las leyes y reglamentos de un Estado que regulen la responsabilidad en el ámbito de la energía nuclear, sea responsable de dicho daño quien explote una instalación nuclear u otra persona que le sustituya.

Artículo 18. *Responsabilidad por los auxiliares.*

El gestor y el transportista responderán de sus auxiliares.

Artículo 19. *Otras acciones.*

§ 1 En todos los casos en que se apliquen las presentes Reglas uniformes, no se podrá ejercer contra el gestor o contra el transportista ninguna acción de responsabilidad, por cualquier causa que sea, si no es bajo las condiciones y límites establecidos en estas Reglas uniformes.

§ 2 Lo mismo sucederá con cualquier acción que se ejerza contra los auxiliares de los que respondan el gestor o el transportista en virtud del artículo 18.

Artículo 20. *Acuerdos relativos a litigios.*

Las partes en el contrato podrán convenir entre ellas las condiciones bajo las que harán valer o renuncien a hacer valer sus derechos por daños y perjuicios con respecto a la otra parte en el contrato.

TÍTULO IV

Acciones de los auxiliares

Artículo 21. *Acciones frente al gestor o frente al transportista.*

§ 1 Cualquier acción de responsabilidad de los auxiliares del transportista frente al gestor, por daños causados por éste, por cualquier concepto, sólo podrá ejercerse bajo las condiciones y límites establecidos en las presentes Reglas uniformes.

§ 2 Cualquier acción de responsabilidad de los auxiliares del gestor frente al transportista, por daños causados por éste, por cualquier concepto, sólo podrá ejercerse bajo las condiciones y límites establecidos en las presentes Reglas uniformes.

TÍTULO V

Ejercicio de los derechos

Artículo 22. *Procedimiento de conciliación.*

Las partes en el contrato podrán convenir procedimientos de conciliación o acudir al tribunal de arbitraje previsto en el Título V del Convenio.

Artículo 23 *Recursos.*

No podrá impugnarse la legitimación del pago efectuado por el transportista, con base en las Reglas uniformes CIV o de las Reglas uniformes CIM, cuando la indemnización haya sido fijada judicialmente y el gestor, debidamente notificado, haya estado en condiciones de intervenir en el proceso.

Artículo 24 *Competencia.*

§ 1 Las acciones judiciales basadas en las presentes Reglas uniformes podrán entablarse ante la jurisdicción competente de los Estados miembros designada de común acuerdo entre las partes en el contrato.

§ 2 Salvo convenio en contrario entre las partes, la jurisdicción competente será la del Estado miembro en que el gestor tenga su domicilio.

Artículo 25 *Prescripción.*

§ 1 Las acciones basadas en las presentes Reglas uniformes prescribirán al transcurrir los tres años.

§ 2 La prescripción correrá a partir del día en que el daño se haya producido.

§ 3 En caso de muerte de personas, las acciones prescribirán a los tres años a partir del día siguiente al del fallecimiento, sin que, no obstante, dicho plazo pueda exceder de cinco años a partir del día siguiente del hecho causante del daño.

§ 4 Podrá ejercerse una acción de recurso de una persona tenida como responsable aun después de la expiración del plazo de prescripción previsto en el § 1, si la misma se ejerce dentro del plazo determinado por la ley del Estado en que se inicie el procedimiento. No obstante, dicho plazo no podrá ser inferior al de noventa días a partir de la fecha en que la persona que ejerce la acción de recurso hubiera abonado la reclamación o hubiera recibido notificación de la demanda.

§ 5 La prescripción se suspenderá cuando las partes en el litigio convengan en un procedimiento de conciliación o cuando acudan ante el tribunal de arbitraje previsto en el Título V del Convenio.

§ 6 Por otra parte, la suspensión y la interrupción de la prescripción se regularán por el Derecho nacional.

REGLAS UNIFORMES RELATIVAS A LA VALIDACIÓN DE NORMAS TÉCNICAS Y LA ADOPCIÓN DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS UNIFORMES APPLICABLES AL MATERIAL FERROVIARIO DESTINADO A SER UTILIZADO EN TRÁFICO INTERNACIONAL (APTU-APÉNDICE F DEL CONVENIO)

Artículo primero. *Campo de aplicación.*

Las presentes Reglas uniformes fijan el procedimiento de validación de normas técnicas y de adopción de prescripciones técnicas uniformes para el material ferroviario destinado a ser utilizado en tráfico internacional.

Artículo 2 *Definiciones.*

A los fines de las presentes Reglas uniformes y de sus Anexos, se entenderá por los términos:

a) «Estado Parte», todo Estado miembro de la Organización que no haya efectuado, conforme al artículo 42, § 1, primera fase, del Convenio, declaración relativa a estas Reglas uniformes;

b) «tráfico internacional», la circulación de vehículos ferroviarios en líneas ferroviarias que utilicen el territorio de al menos dos Estados Partes;

c) «empresa de transporte ferroviario», toda empresa de constitución pública o privada que esté autorizada para transportar personas o mercancías, estando asegurada su tracción por la misma;

d) «gestor de infraestructura», toda empresa o autoridad que gestione una infraestructura ferroviaria;

e) «material ferroviario», todo material ferroviario destinado a ser utilizado en tráfico internacional, especialmente los vehículos y la infraestructura ferroviarios;

f) «vehículo ferroviario», todo vehículo adecuado para circular sobre sus propias ruedas en vías férreas, con o sin tracción;

g) «vehículo de tracción», un vehículo ferroviario provisto de algún medio de tracción;

h) «vagón», un vehículo ferroviario, no provisto de medios de tracción, que esté destinado a transportar mercancías;

i) «coche», un vehículo ferroviario, no provisto de medios de tracción, que esté destinado al transporte de viajeros;

j) «infraestructura ferroviaria», todas las vías férreas e instalaciones fijas, en la medida en que las mismas sean necesarias para la circulación de vehículos ferroviarios y para la seguridad del tráfico;

k) «norma técnica», toda especificación técnica aprobada por un organismo de normalización nacional o internacional reconocido según los procedimientos propios del mismo; cualquier especificación técnica elaborada en el ámbito de las Comunidades europeas será asimilada a una norma técnica;

l) «prescripción técnica», toda norma, que no sea una norma técnica, relativa a la construcción, explotación, mantenimiento o a un procedimiento referido al material ferroviario;

m) «Comisión de expertos técnicos», la Comisión prevista en el artículo 13, § 1, letra f) del Convenio.

Artículo 3 *Finalidad.*

§ 1 La validación de normas técnicas relativas al material ferroviario y a la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables al material ferroviario, tendrán como finalidad:

a) facilitar la libre circulación de vehículos y la libre utilización de otros materiales ferroviarios destinados al tráfico internacional;

b) contribuir a garantizar la seguridad, la fiabilidad y la disponibilidad en el tráfico internacional;

e) tomar en consideración la protección del medio ambiente y de la sanidad pública.

§ 2 Al efectuarse la validación de normas técnicas o la adopción de prescripciones técnicas uniformes, únicamente se tomarán en cuenta las que hubieran sido elaboradas a nivel internacional;

§ 3 En la medida de lo posible:

a) procede asegurarse de que se produzca una interoperabilidad de los sistemas y componentes técnicos necesarios en el tráfico internacional;

b) las normas técnicas y las prescripciones técnicas uniformes estarán centradas en los resultados; cuando proceda, podrán incluir variantes.

Artículo 4. *Elaboración de normas y prescripciones técnicas.*

§ 1 La elaboración de normas técnicas y de prescripciones técnicas uniformes relativas al material ferroviario es atribución de los organismos reconocidos, competentes en la materia.

§ 2 La normalización de productos y de procedimientos industriales es competencia de los organismos de normalización nacionales e internacionales reconocidos.

Artículo 5. *Validación de normas técnicas.*

§ 1 Podrán presentar una solicitud de validación de una norma técnica:

a) todo Estado Parte;

b) toda organización de integración económica regional a la que sus Estados miembros hayan transferido competencias para legislar en el ámbito de las normas técnicas relativas al material ferroviario;

c) todo organismo de normalización nacional e internacional encargado de la normalización en el ámbito ferroviario;

d) toda asociación internacional representativa, para cuyos miembros sea indispensable la existencia de normas técnicas relativas al material ferroviario por razones de seguridad y de economía en el ejercicio de su actividad.

§ 2 La Comisión de expertos técnicos decidirá la validación de una norma técnica según el procedimiento previsto en los artículos 16, 20 y 33, § 6 del Convenio. Las decisiones entrarán en vigor con arreglo al artículo 35, §§ 3 y 4 del Convenio.

Artículo 6. *Adopción de prescripciones técnicas uniformes.*

§ 1 Podrán presentar una solicitud de adopción de una prescripción técnica uniforme:

a) todo Estado Parte;

b) toda organización de integración económica regional a la que sus Estados miembros hayan transferido competencias para legislar en el ámbito de las prescripciones técnicas relativas al material ferroviario;

c) toda asociación internacional representativa, para cuyos miembros sea indispensable la existencia de prescripciones técnicas uniformes relativas al material ferroviario por razones de seguridad y de economía en el ejercicio de su actividad.

§ 2 La Comisión de expertos técnicos decidirá la adopción de una prescripción técnica uniforme según el procedimiento previsto en los artículos 16, 20 y 33, § 6 del Convenio. Las decisiones entrarán en vigor con arreglo al artículo 35, §§ 3 y 4 del Convenio.

Artículo 7. *Forma de las solicitudes.*

Las solicitudes a que se refieren los artículos 5 y 6 deberán ser completas, coherentes y estar motivadas. Deberán ser remitidas al Secretario General de la Organización en una de las lenguas de trabajo de la misma.

Artículo 8. *Anexos técnicos.*

§ 1 Las normas técnicas validadas y las prescripciones técnicas uniformes adoptadas figurarán en los Anexos de las presentes Reglas uniformes que se enumeran a continuación:

a) Normas técnicas y prescripciones técnicas uniformes relativas al conjunto de vehículos ferroviarios (Anexo 1);

b) Normas técnicas y prescripciones técnicas uniformes relativas a los vehículos de tracción (Anexo 2);

c) Normas técnicas y prescripciones técnicas uniformes relativas a los vagones (Anexo 3);

d) Normas técnicas y prescripciones técnicas uniformes relativas a los coches (Anexo 4);

e) Normas técnicas y prescripciones técnicas uniformes relativas a instalaciones de infraestructuras distintas de las contempladas en la letra f) (Anexo 5);

f) Normas técnicas y prescripciones técnicas uniformes relativas a los sistemas de seguridad de circulación y de regulación (Anexo 6);

g) Normas técnicas y prescripciones técnicas uniformes en materia de sistema de tecnología de la información (Anexo 7);

h) Normas técnicas y prescripciones técnicas uniformes relativas a cualquier otro material ferroviario (Anexo 8);

§ 2 Los Anexos constituyen parte integrante de las presentes Reglas uniformes. Su estructura deberá tener en cuenta las particularidades del ancho de vías, el gálibo, los sistemas de alimentación de energía y los sistemas de seguridad de la circulación y de la regulación en los Estados partes.

§ 3 Los Anexos vendrán redactados en la versión que se adopte, después de la entrada en vigor del Protocolo de 3 de junio de 1999, por el que se modifica el Convenio, por la Comisión de expertos técnicos con arreglo al mismo procedimiento que el previsto en los artículos 16, 20 y 33, § 6 del Convenio para las modificaciones de los Anexos.

Artículo 9. *Declaraciones.*

§ 1 Todo Estado Parte podrá hacer una declaración motivada en un plazo de cuatro meses a partir del día de la notificación por el Secretario General de la decisión de la Comisión de expertos técnicos, ante el mismo, en la que exprese que no aplicará o lo hará sólo parcialmente, la norma técnica validada o la prescripción técnica uniforme adoptada, en lo que se refiere a la infraestructura ferroviaria situada en su territorio y al tráfico en esta infraestructura.

§ 2 Los Estados Partes que hayan hecho una declaración conforme al § 1 no serán tomados en cuenta para calcular el número de Estados que deberán formular una objeción conforme al artículo 35, § 4 del Convenio, con el fin de que no entre en vigor una decisión de la Comisión de expertos técnicos.

§ 3 El Estado que haya hecho una declaración conforme al § 1 podrá renunciar a la misma en cualquier momento informando de ello al Secretario general. Dicha renuncia tomará efecto el primer día del segundo mes siguiente a la información.

Artículo 10. *Derogación de la Unidad Técnica.*

La entrada en vigor, en todos los Estados Partes en el Convenio internacional sobre la Unidad Técnica de los Ferrocarriles, firmado en Berna el 21 de octubre de 1882, en su redacción de 1938, de los Anexos aprobados por la Comisión de expertos técnicos conforme al artículo 8, § 3 supondrá la derogación del mencionado Convenio.

Artículo 11. *Prevalencia de los Anexos.*

§ 1 Después de la entrada en vigor de los Anexos, aprobados por la Comisión de expertos técnicos conforme al artículo 8, § 3, las normas técnicas y las prescripciones técnicas uniformes contenidas en dichos Anexos, prevalecerán, en las relaciones entre los Estados Partes, sobre lo dispuesto en el Convenio internacional sobre la Unidad Técnica de los Ferrocarriles, firmado en Berna el 21 de octubre de 1882, en su redacción de 1938.

§ 2 Después de la entrada en vigor de los Anexos, aprobados por la Comisión de expertos técnicos conforme al artículo 8, § 3, las presentes Reglas uniformes, así como las normas técnicas y las prescripciones técnicas uniformes, contenidas en sus Anexos, prevalecerán, en los Estados Partes, sobre las disposiciones técnicas:

- a) del Reglamento para el empleo recíproco de coches y de furgones en tráfico internacional (RIC),
- b) del Reglamento para el empleo recíproco de vagones en tráfico internacional (RIV).

Anexo 1

Normas técnicas y prescripciones técnicas uniformes relativas al conjunto de vehículos ferroviarios

- A. Ancho de vía.
 1. Ferrocarriles de ancho normal (1435 mm).
 2. Ferrocarriles de ancho grande (ruso) (1520 mm).
 3. Ferrocarriles de ancho grande (finlandés) (1524 mm).
 4. Ferrocarriles de ancho grande (irlandés) (1600 mm).
 5. Ferrocarriles de ancho grande (ibérico) (1688 mm).
 6. Otros ferrocarriles.
- B. Gálibos.
 1. Ferrocarriles de ancho normal en el continente europeo.
 2. Ferrocarriles de ancho normal en Gran Bretaña.
 3. ...
- C. ...

Anexo 2

Normas técnicas y prescripciones técnicas uniformes relativas a los vehículos de tracción

- A. Sistemas de alimentación de energía.
 1. Corriente continua 3000 V.
 2. Corriente continua 1500 V y menos.
 3. Corriente alternativa 25 KV / 50 Hz.
 4. Corriente alternativa 15 KV / 16 2/3 Hz.

- B. Sistemas de seguridad de circulación y regulación.

Anexo 3

Normas técnicas y prescripciones técnicas uniformes relativas a los vagones

Anexo 4

Normas técnicas y prescripciones técnicas uniformes relativas a los coches

Anexo 5

Normas técnicas y prescripciones técnicas uniformes relativas a las instalaciones de infraestructura

Anexo 6

Normas técnicas y prescripciones técnicas uniformes relativas a los sistemas de seguridad de circulaciones y de regulación

Anexo 7

Normas técnicas y prescripciones técnicas uniformes en materia de sistema de tecnología de información

Anexo 8

Normas técnicas y prescripciones técnicas uniformes relativas a cualquier otro material ferroviario

En una primera etapa, las normas técnicas y las prescripciones técnicas uniformes relativas al material ferroviario ya existentes y reconocidas a nivel internacional, tal como figuran en la Unidad Técnica, en el RIV y el RIC, así como en las fichas técnicas de la UIC, serán integradas en los Anexos anteriormente mencionados.

REGLAS UNIFORMES RELATIVAS A LA ADMISIÓN TÉCNICA DE MATERIAL FERROVIARIO UTILIZADO EN TRAFICO INTERNACIONAL (ATMF-APÉNDICE G DEL CONVENIO)

Artículo primero. *Campo de aplicación.*

Las presentes Reglas uniformes fijan el procedimiento con arreglo al que se admitirán para la circulación los vehículos ferroviarios y otros materiales ferroviarios en el tráfico internacional.

Artículo 2 *Definiciones.*

A los fines de las presentes Reglas uniformes y de sus Anexos, se entenderá por los términos:

- a) «Estado Parte», todo Estado miembro de la Organización que no haya efectuado, conforme al artículo 42, § 1, primera fase, del Convenio, declaración relativa a estas Reglas uniformes;
- b) «tráfico internacional», la circulación de vehículos ferroviarios en líneas ferroviarias que utilicen el territorio de al menos dos Estados Partes;

c) «empresa de transporte ferroviaria», toda empresa de constitución pública o privada que esté autorizada para transportar personas o mercancías, estando asegurada su tracción por la misma;

d) «gestor de infraestructura», toda empresa o autoridad que gestione una infraestructura ferroviaria;

e) «poseedor», aquél que explote económicamente, de modo duradero, un vehículo ferroviario como medio de transporte, ya sea su propietario o posea el derecho a disponer del mismo;

f) «admisión técnica», el procedimiento seguido ante la autoridad competente para admitir a la circulación a un vehículo ferroviario y a ser utilizados en el tráfico internacional otros materiales ferroviarios;

g) «admisión del tipo de construcción», el procedimiento relativo a un tipo de construcción de un vehículo ferroviario, seguido ante la autoridad competente, que aboque como resultado la concesión por parte de ésta del derecho a expedir, mediante un procedimiento simplificado, la admisión a la explotación de vehículos que sean conformes a ese tipo de construcción;

h) «admisión a la explotación», el derecho concedido por la autoridad competente para cada vehículo ferroviario a circular en tráfico internacional;

i) «vehículo ferroviario», todo vehículo adecuado para circular sobre sus propias ruedas en vías férreas, con o sin tracción;

j) «otro material ferroviario», todo material ferroviario destinado a ser utilizado en tráfico internacional, que no sea un vehículo ferroviario;

k) «Comisión de expertos técnicos», la Comisión prevista en el artículo 13, § 1, letra f) del Convenio.

Artículo 3. *Admisión al tráfico internacional.*

§ 1 Para circular en tráfico internacional, cada vehículo ferroviario deberá ser admitido de conformidad con las presentes Reglas uniformes.

§ 2 La admisión técnica tendrá como finalidad verificar que los vehículos ferroviarios sean conformes a:

a) las prescripciones de construcción contenidas en los Anexos de las Reglas uniformes APTU,

b) las prescripciones de construcción y de equipamiento contenidas en el Anexo del RID,

c) las condiciones particulares de una admisión, en aplicación del artículo 7, § 2 o § 3.

§ 3 Los §§ 1 y 2, así como los artículos siguientes, se aplicarán por analogía a la admisión técnica de otros materiales ferroviarios y de elementos de construcción, tanto de vehículos como de otros materiales ferroviarios.

Artículo 4. *Procedimiento.*

§ 1 La admisión técnica se efectuará:

a) bien, en una sola etapa, mediante la concesión de la admisión a la explotación de un vehículo ferroviario individual determinado;

b) bien, en dos etapas sucesivas, concediendo

1. la admisión del tipo de construcción a un tipo dado de vehículos ferroviarios,

2. una vez admitidos a la explotación los vehículos individuales que sean conformes a este tipo de construcción, mediante un procedimiento simplificado de confirmación de la pertenencia a dicho tipo.

§ 2 Esta disposición no podrá servir de obstáculo a la aplicación del artículo 10.

Artículo 5. *Autoridad competente.*

§ 1 La admisión técnica de vehículos ferroviarios a la circulación en tráfico internacional es atribución de la autoridad nacional e internacional competente en la materia, conforme a las leyes y reglamentos vigentes en cada Estado Parte.

§ 2 Las autoridades a que se refiere el § 1 podrán transferir a organismos reconocidos adecuados la competencia de conceder la admisión técnica, a condición de que aseguren su control. No será permitida la transferencia de la competencia para conceder la admisión técnica a una empresa de transporte ferroviario que excluya a otras de dicha competencia. Además, se excluirá la transferencia a un gestor de infraestructura que participe directa o indirectamente en la construcción de material ferroviario.

Artículo 6. *Reconocimiento de la admisión técnica.*

La admisión de un tipo de construcción y la admisión a la explotación, acordadas conforme a las presentes Reglas uniformes por la autoridad competente de un Estado Parte, así como las certificaciones correspondientes, serán reconocidas por las autoridades, las empresas de transporte ferroviario y los gestores de infraestructura en los demás Estados Partes, sin que haya necesidad de un nuevo examen y una nueva admisión técnica con miras a la circulación y a la utilización en el territorio de esos otros Estados.

Artículo 7. *Prescripciones de construcción aplicables a los vehículos.*

§ 1 Para ser admitidos a la circulación en tráfico internacional, los vehículos ferroviarios deberán ser conformes a:

a) las prescripciones de construcción contenidas en los Anexos de las Reglas uniformes APTU;

b) las prescripciones de construcción y de equipamiento contenidas en el Anexo del RID.

§ 2 A falta de disposición en los Anexos de las Reglas uniformes APTU, se aplicarán a la admisión técnica las reglas técnicas generalmente reconocidas. Una norma técnica, aunque no esté validada conforme al procedimiento previsto en las Reglas uniformes APTU, constituirá la prueba de que los conocimientos técnicos especializados (knowhow) contenidos en esta norma representan una regla técnica generalmente reconocida.

§ 3 Con el fin de permitir los avances técnicos, podrán derogarse las reglas técnicas generalmente reconocidas y las prescripciones de construcción contenidas en los Anexos de las Reglas uniformes APTU, a condición de que se pruebe:

queden garantizadas:

a) una seguridad no menor que la que resulte de la observancia de esas reglas y prescripciones;

b) así como la interoperatividad.

§ 4 Cuando un Estado Parte tenga el propósito de admitir, conforme a los §§ 2 ó 3 un vehículo ferroviario, informará de ello sin demora al Secretario General de la Organización. Este último transmitirá dicha información a los demás Estados Partes. En el plazo de un mes a partir de la recepción de la comunicación del Secretario General, un Estado Parte podrá solicitar la convocatoria de la Comisión de expertos técnicos para que la misma verifique si se satisfacen las condiciones para la aplicación de los §§ 2 ó 3. La Comisión decidirá sobre ello en un plazo de tres meses a partir de la recepción por el Secretario General de la solicitud de convocatoria.

Artículo 8. *Prescripciones de construcción aplicables a otros materiales.*

§ 1 Para ser admitida la utilización en tráfico internacional de los demás materiales ferroviarios, éstos deberán ser conformes a las prescripciones de construcción contenidas en los Anexos de las Reglas uniformes APTU.

§ 2 El artículo 7, §§ 2 a 4 se aplicará por analogía.

§ 3 Las obligaciones de los Estados Partes derivadas del Acuerdo europeo sobre grandes líneas ferroviarias internacionales (AGC) de 31 de mayo de 1985 y del Acuerdo europeo sobre grandes líneas de transporte internacional combinado e instalaciones conexas (AGTC) de 1 de febrero de 1991 en el que sean igualmente Partes, seguirán siendo aplicables.

Artículo 9. *Prescripciones de explotación.*

§ 1 Las empresas de transporte ferroviario que exploten un vehículo ferroviario admitido a la circulación en tráfico internacional estarán obligados a respetar las prescripciones relativas a la explotación de un vehículo de tráfico internacional que figuran en los Anexos de las Reglas uniformes APTU.

§ 2 Las empresas o las administraciones que gestionen en los Estados Partes una infraestructura, incluidos sus sistemas de seguridad de circulación y regulación, y que esté destinada y sea adecuada para ser explotada en tráfico internacional, estarán obligadas a respetar las prescripciones técnicas que figuran en los Anexos de las Reglas uniformes APTU y a ser conformes a las mismas de modo permanente en el momento de su construcción o de la gestión de dicha infraestructura.

Artículo 10. *Admisión técnica.*

§ 1 La admisión técnica (admisión del tipo de construcción, admisión a la explotación) está vinculada al tipo de construcción de un vehículo ferroviario o al vehículo ferroviario.

§ 2 La admisión técnica podrá ser solicitada por:

- el constructor,
- una empresa de transporte ferroviaria,
- el poseedor del vehículo;
- el propietario del vehículo.

La solicitud podrá ser hecha ante toda autoridad competente, tal como se contempla en el artículo 5, de uno de los Estados Partes.

§ 3 Quien solicite una admisión de explotación para vehículos ferroviarios con arreglo al procedimiento simplificado de admisión técnica [artículo 4, § 1, letra b)], deberá adjuntar a su solicitud el certificado de admisión del tipo de construcción, elaborado conforme al artículo 11, § 2, y probar de un modo adecuado, que los vehículos para los que solicita la admisión de explotación corresponden a dicho tipo de construcción.

§ 4 La admisión técnica deberá concederse sin tomar en cuenta la condición del solicitante.

§ 5 La admisión técnica se concederá por un tiempo en principio ilimitado; podrá ser general o restringida.

§ 6 Una admisión del tipo de construcción podrá ser retirada cuando la seguridad, la sanidad o el respeto del medio ambiente ya no estén garantizados por el hecho de la circulación de vehículos ferroviarios que hayan sido o deban ser construidos conforme al tipo de construcción correspondiente.

§ 7 La admisión de explotación podrá ser retirada:

a) cuando el vehículo ferroviario deje de ser conforme a las prescripciones de construcción contenidas en los Anexos de las Reglas uniformes APTU, las condiciones particulares de su admisión, en aplicación del

artículo 7, §§ 2 ó 3, o las prescripciones de construcción y de equipamiento contenidas en el Anexo del RID, así como en el caso de que el poseedor no responda a la petición por parte de la autoridad competente de poner remedio a los defectos en el plazo prescrito;

b) cuando no se cumplan o se respeten las cargas o condiciones resultantes de una admisión restringida con arreglo al § 5.

§ 8 Únicamente la autoridad que haya concedido la admisión del tipo de construcción o la admisión a la explotación podrá retirarlas.

§ 9 La admisión a la explotación quedará suspendida:

a) cuando no se efectúen el seguimiento técnico, las visitas, el mantenimiento y las revisiones del vehículo ferroviario, prescritos en los Anexos de las Reglas uniformes APTU, en las condiciones particulares de una admisión en aplicación del artículo 7, §§ 2 ó 3, o en las prescripciones de construcción y de equipamiento contenidas en el Anexo del RID;

b) cuando, en caso de avería grave de un vehículo ferroviario, no se obedezca la orden por parte de la autoridad competente de presentar el vehículo;

c) en caso de no observancia de las presentes Reglas uniformes y de las prescripciones de los Anexos de las Reglas uniformes APTU;

d) cuando la autoridad competente así lo decida.

§ 10 La admisión a la explotación caducará en caso de que el vehículo ferroviario sea puesto fuera de servicio. Esa situación de fuera de servicio deberá ser comunicada a la autoridad competente que haya concedido la admisión a la explotación.

§ 11 A falta de disposición en las presentes Reglas uniformes, el procedimiento de la admisión técnica se regirá por el Derecho nacional del Estado Parte en que se haya efectuado una solicitud de admisión técnica.

Artículo 11 *Certificados.*

§ 1 La admisión del tipo de construcción y la admisión a la explotación se harán constar por medio de documentos distintos denominados: «Certificado de admisión del tipo de construcción» y «Certificado de admisión a la explotación».

§ 2 El certificado de admisión del tipo de construcción deberá precisar:

a) el constructor del tipo de construcción de un vehículo ferroviario;

b) todas las características técnicas necesarias para identificar el tipo de construcción de un vehículo ferroviario;

c) en su caso, las condiciones particulares de circulación para el tipo de construcción de un vehículo ferroviario y los vehículos ferroviarios que sean conformes a este tipo de construcción.

§ 3 El certificado de admisión a la explotación deberá precisar:

a) el poseedor del vehículo ferroviario;

b) todas las características técnicas necesarias para identificar el vehículo ferroviario, lo que podrá hacerse igualmente mediante una remisión al certificado de admisión del tipo de construcción;

c) en su caso, las condiciones particulares de circulación del vehículo ferroviario;

d) en su caso, su período de validez;

e) las revisiones del vehículo ferroviario prescritas en los Anexos de las Reglas uniformes APTU, en las condiciones particulares de una admisión en aplicación del artículo 7, §§ 2 ó 3, o en las prescripciones de construcción

y de equipamiento contenidas en el Anexo del RID, así como los demás exámenes técnicos relativos a los elementos de construcción y a los complementos determinados del vehículo.

§ 4 Los certificados deberán ser impresos como mínimo en dos lenguas, de las que una, al menos, deberá ser elegida entre las lenguas de trabajo de la Organización.

Artículo 12. *Modelos uniformes.*

§ 1 La Organización prescribirá modelos uniformes de «Certificado de admisión del tipo de construcción» y de «Certificado de admisión a la explotación». Se elaborarán y serán aprobados por la Comisión de expertos técnicos.

§ 2 El artículo 35, § 1 y 3 a 5 del Convenio se aplicará por analogía.

Artículo 13. *Banco de datos.*

§ 1 Se establecerá un banco de datos relativo a los vehículos ferroviarios admitidos a la circulación en tráfico internacional y será puesto al día bajo responsabilidad de la Organización.

§ 2 Las autoridades competentes o, en su caso, los organismos autorizados por las mismas para admitir la explotación de un vehículo ferroviario, transmitirán sin demora a la Organización los datos necesarios a los fines de las presentes Reglas uniformes relativos a los vehículos admitidos a la circulación en tráfico internacional. La Comisión de expertos técnicos decidirá cuales son los datos necesarios. Únicamente dichos datos serán registrados en el banco de datos. En cualquier caso, las situaciones de fuera de servicio, las inmovilizaciones oficiales, las retiradas de admisión a la explotación y las modificaciones de un vehículo que deroguen el tipo de construcción admitido serán comunicados a la Organización.

§ 3 Los datos registrados en el banco de datos no serán considerados más que como una prueba refutable de la admisión técnica de un vehículo ferroviario.

§ 4 Los datos registrados podrán ser consultados por:

- a) los Estados Partes;
- b) las empresas de transporte ferroviario que participen en el tráfico internacional y que tengan su sede en un Estado Parte;
- c) los gestores de infraestructura que tengan su sede en un Estado Parte sobre cuya infraestructura se efectúe un tráfico internacional;
- d) los constructores de vehículos ferroviarios, en lo que se refiere a sus vehículos;
- e) los poseedores de vehículos ferroviarios, en lo que se refiere a sus vehículos.

§ 5 Los datos a los que los derechohabientes a que se refiere el § 4 tengan acceso, así como las condiciones de dicho acceso, serán definidos en un Anexo de las presentes Reglas uniformes. Este Anexo formará parte integrante de estas Reglas uniformes. Recibirá la redacción que la Comisión de revisión decida con arreglo al procedimiento previsto en los artículos 16, 17 y 33, § 4 del Convenio.

Artículo 14. *Inscripciones y señales.*

§ 1 Los vehículos ferroviarios admitidos a la circulación deberán llevar:

- a) una señal que establezca claramente que están admitidos para la circulación en tráfico internacional conforme a las presentes Reglas uniformes, y
- b) las demás inscripciones y señales prescritas en los Anexos de las Reglas uniformes APTU.

§ 2 La Comisión de expertos técnicos fijará la señal prevista en el § 1, letra a), así como los plazos de transición durante los cuales los vehículos ferroviarios admitidos a la circulación en tráfico internacional podrán llevar inscripciones y señales que sean excepción de los prescritos en el § 1.

§ 3 El artículo 35, §§ 1 y 3 al 5 del Convenio se aplicará por analogía.

Artículo 15. *Mantenimiento.*

Los vehículos ferroviarios y los demás materiales ferroviarios deberán estar en buen estado de mantenimiento, de modo de que su estado no comprometa en modo alguno la seguridad de la explotación y no pueda dañar el medio ambiente y la sanidad a causa de su circulación o su utilización en tráfico internacional. Con este fin, los vehículos ferroviarios deberán ser sometidos a las revisiones y a las operaciones de mantenimiento prescritas en los Anexos de las Reglas uniformes APTU, en las condiciones particulares de una admisión en aplicación del artículo 7, § 2 ó 3, o en las prescripciones de construcción y de equipamiento contenidas en el Anexo del RID.

Artículo 16. *Accidentes y averías graves.*

§ 1 En caso de accidente o avería grave de vehículos ferroviarios, los gestores de infraestructura, en su caso, actuando conjuntamente con los poseedores y las empresas de transporte ferroviario afectadas, quedarán obligados a:

- a) adoptar sin demora todas las medidas necesarias para garantizar la seguridad del tráfico ferroviario, el respeto del medio ambiente y la sanidad, y
- b) establecer las causas del accidente o de la avería grave.

§ 2 Se considerará como gravemente averiado a un vehículo que no pueda ser reparado por una operación de poca importancia que le permita integrarse en un tren y circular sobre sus propias ruedas sin peligro para la explotación.

§ 3 Los accidentes y las averías graves serán comunicados sin demora a la autoridad que haya admitido el vehículo a la circulación. Dicha autoridad podrá pedir la presentación del vehículo averiado, o que ya esté reparado, para examinar la validez de la admisión concedida de explotación. Cuando proceda, deberá ser renovado el procedimiento relativo a la concesión de la admisión a la explotación.

§ 4 Las autoridades competentes de los Estados Partes informarán a la Organización de las causas de los accidentes y de las averías graves en el tráfico internacional. La Comisión de expertos técnicos podrá examinar, a solicitud de un Estado Parte, las causas de accidentes graves en el tráfico internacional con el fin de poder evolucionar en su caso las prescripciones de construcción y de explotación para los vehículos y los demás materiales ferroviarios, contenidas en los Anexos de las Reglas uniformes APTU.

Artículo 17. *Inmovilización y rechazo de los vehículos.*

La autoridad competente a que se refiere el artículo 5, otra empresa de transporte ferroviario o un gestor de infraestructura no podrán rechazar o inmovilizar vehículos ferroviarios cuando se respeten las presentes Reglas uniformes, las prescripciones de los Anexos de las Reglas uniformes APTU, las condiciones particulares de una admisión en aplicación del artículo 7, § 2 ó 3, así como las prescripciones de construcción y de equipamiento contenidas en el Anexo del RID.

Artículo 18. *No observancia de las prescripciones.*

§ 1 Con sujeción a lo dispuesto en el § 2 y en el artículo 10, § 9, letra e), las consecuencias jurídicas que resulten de la no observancia de las presentes Reglas uniformes y de las prescripciones de los Anexos de las Reglas uniformes APTU, serán reguladas por el Derecho nacional del Estado Parte cuya autoridad competente haya concedido la admisión a la explotación, comprendido las reglas relativas al conflicto de leyes.

§ 2 Las consecuencias en derecho civil y penal que resulten de la no observancia de las presentes Reglas uniformes y de las prescripciones de los Anexos de las Reglas uniformes APTU, se regularán, en lo que se refiere a la infraestructura, por el Derecho nacional del Estado Parte en el que el gestor de la infraestructura tenga su sede, incluidas las reglas relativas a los conflictos de leyes.

Artículo 19. *Controversias.*

Dos o más Estados parte que conozcan acerca de una controversia relativa a la admisión técnica de vehículos y de otros materiales ferroviarios destinados a ser utilizados en tráfico internacional, podrán llevarla ante la Comisión de expertos técnicos ni no han logrado solucionarla por medio de negociación directa. Tales controversias podrán igualmente ser sometidas, con arreglo al procedimiento contemplado en el Título V del Convenio, al tribunal de arbitraje.

ESTADOS PARTE

	Firma	Fecha deposito instrumento	Entrada en vigor
Albania		28-09-2000 AD	01-07-2006 (*)
Alemania	03-06-1999	05-09-2003 R	01-07-2006
Argelia	22-12-1999	04-02-2003 R	01-07-2006
Austria	03-06-1999	22-01-2004 R	01-07-2006 (*)
Bélgica	03-06-1999		
Bosnia y Herzegovina	03-06-1999	16-05-2006 R	01-07-2006
Bulgaria	03-06-1999	29-11-2004 R	01-07-2006
Croacia	03-06-1999	09-03-2001 AC	01-07-2006
Dinamarca	03-06-1999	29-09-2004 R	01-07-2006
Eslovaquia	03-06-1999	11-06-2004 R	01-07-2006 (*)
Eslovenia	15-12-1999	10-02-2004 R	01-07-2006
España	03-06-1999	18-06-2002 R	01-07-2006
Finlandia	28-10-1999	04-08-2004 R	01-07-2006
Francia	23-12-1999	29-05-2006 AP	01-07-2006
Grecia	03-06-1999		
Hungría	03-06-1999	15-04-2004 R	01-07-2006
Irán		15-06-2004 AD	01-07-2006
Italia	03-06-1999		
Letonia	Adhesión al Convenio entre el 3-6-1999 y la entrada en vigor del Protocolo de 1999 (*)		
Líbano	20-12-1999		
Liechtenstein ...	03-06-1999	13-05-2003 R	01-07-2006
Lituania	03-06-1999	10-11-2003 R	01-07-2006
Luxemburgo ...	03-06-1999		
Macedonia, ex República Yugoslava de		26-02-2001 AD	01-07-2006
Marruecos	28-10-1999		
Mónaco		11-07-2000 AD	01-07-2006
Noruega	20-12-1999	27-01-2005 R	01-07-2006
Países Bajos	15-12-1999	11-09-2002 AC	01-07-2006
Polonia	03-06-1999	03-03-2003 R	01-07-2006
Portugal	09-12-1999	07-04-2005 R	01-07-2006 (*)
Reino Unido	03-06-1999		
República Árabe Siria	03-06-1999	04-07-2005 R	01-07-2006

	Firma	Fecha deposito instrumento	Entrada en vigor
República Checa .	03-06-1999	22-12-2003 R	01-07-2006 (*)
Rumania	03-06-1999	08-03-2002 R	01-07-2006 (*)
Serbia y Montenegro	Adhesión al Convenio entre el 3-6-1999 y la entrada en vigor del Protocolo de 1999 (*)		
Suecia	03-06-1999		
Suiza	03-06-1999	07-05-2002 R	01-07-2006
Túnez	28-10-1999	31-08-2000 R	01-07-2006
Turquía	30-12-1999	03-04-2006 R	01-07-2006

R: Ratificación; AD: Adhesión; AC: Aceptación; (*) Reservas y declaraciones.

Albania:

Reserva Artículo 28 § 3 COTIF.

Austria:

Reserva Artículo 2, § 1 CIV Artículo 2, § 1 CUI.

Eslovaquia:

Reserva Artículo 28 § 3 COTIF.

Letonia:

Declaración Artículo 2, § 1 CIV.

Portugal:

Reserva Artículo 28 § 3 COTIF.

República Checa:

Reserva Artículo 28 § 3 COTIF.

Rumania:

Reserva Artículo 28 § 3 COTIF.

El presente Protocolo entrará en vigor de forma general y para España el 1 de julio de 2006, de conformidad con lo establecido en su artículo 4.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 12 de junio de 2006.-El Secretario General Técnico del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, Francisco Fernández Fábregas.

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA

11200 *RESOLUCIÓN de 5 de junio de 2006, de la Intervención General de la Administración del Estado, por la que se aprueba el modelo normalizado para la solicitud y se regula la participación por vía telemática en el procedimiento de solicitud de representante de la Intervención General del Estado para los actos de comprobación material de la inversión.*

La comprobación material de la inversión, como parte integrante de la función interventora cuyo ejercicio, en el ámbito de la Administración General del Estado, atribuye el ordenamiento jurídico vigente a la Intervención General, tiene por finalidad verificar materialmente la efectiva realización de las obras, servicios y adquisiciones finan-