

I. Disposiciones generales

JEFATURA DEL ESTADO

1359

CONVENIO Internacional relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF). Protocolo sobre Privilegios e Inmunidades de la Organización Intergubernamental para los Transportes por Ferrocarril y Anejos (Berna, 9 de mayo de 1980). Protocolo establecido por la Conferencia diplomática reunida al efecto de poner en vigor el Convenio concerniente a los transportes internacionales ferroviarios (COTIF), hecho en Berna el 17 de febrero de 1984.

JUAN CARLOS I,

REY DE ESPAÑA

Por cuanto el día 27 de noviembre de 1980, el Plenipotenciario de España, nombrado en buena y debida forma al efecto, firmó en Berna el Convenio Internacional relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF), el Protocolo sobre Privilegios e Inmunidades de la Organización intergubernamental para los Transportes por Ferrocarril (OTIF) y los anejos que contienen normas uniformes relativas al contrato de transportes internacionales por ferrocarril de viajeros y equipajes (CIV) y de Mercancías (CIM), hecho en Berna el 9 de mayo de 1980.

Vistos y examinados los 28 artículos del Convenio, así como el Protocolo, los apéndices A y B y los anexos I, II, III y IV que forman parte del mismo,

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

Vengo en aprobar y ratificar cuanto en él 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 16 de diciembre de 1981.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Asuntos Exteriores,
JOSE PEDRO PEREZ-LLORCA
Y RODRIGO

CONVENIO RELATIVO A LOS TRANSPORTES INTERNACIONALES POR FERROCARRIL (COTIF) DE 9 DE MAYO DE 1980

Las Partes contratantes,

Reunidas en aplicación del artículo 69, § 1, del Convenio Internacional relativo al transporte de mercancías por ferrocarril (CIM) y del artículo 64, § 1, del Convenio Internacional relativo al transporte de viajeros y equipajes por ferrocarril (CIV) del 7 de febrero de 1970, así como en aplicación del artículo 27 del Convenio adicional al CIV, relativo a la responsabilidad del ferrocarril por la muerte y los daños ocasionados a los viajeros, de 26 de febrero de 1966,

- convencidas de la utilidad de una organización internacional;
- reconociendo la necesidad de adaptar las disposiciones del derecho de los transportes a las necesidades económicas y técnicas,
han convenido lo siguiente:

TITULO PRIMERO

Generalidades

ARTÍCULO 1

Organización intergubernamental

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

La sede de la Organización se fijará en Berna.

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

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 al Convenio, del cual forma parte integrante.

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

§ 3. Los idiomas de trabajo de la Organización serán el francés y el alemán.

ARTÍCULO 2

Objetivo de la Organización

§ 1. La Organización tendrá esencialmente como objetivo establecer un régimen de derecho uniforme aplicable a los transportes de viajeros, equipajes y mercancías en tráfico internacional directo entre los Estados miembros, que utilicen líneas férreas, así como facilitar la ejecución y el desarrollo de este régimen.

§ 2. El régimen del derecho previsto en el § 1 podrá aplicarse igualmente a los transportes internacionales directos que utilicen, además de líneas férreas, líneas de vías terrestres y marítimas y las vías de agua interiores.

ARTÍCULO 3

Reglas uniformes CIV y CIM

§ 1. Los transportes en tráfico internacional directo estarán sometidos:

- A las «Reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional de viajeros y equipajes por ferrocarril (CIV)», que constituyen el apéndice A del Convenio.

- A las «Reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril (CIM)», que constituyen el apéndice B del Convenio.

§ 2. Las líneas mencionadas en el artículo 2, por las que se efectúan estos transportes, se inscribirán en dos listas: Lista de las líneas CIV y lista de las líneas CIM.

§ 3. Las Empresas de las que dependen las líneas mencionadas en el artículo 2, § 2, inscritas en estas listas, tendrán los mismos derechos y obligaciones que las derivadas para los ferrocarriles de las reglas uniformes CIV y CIM, a reserva de las derogaciones que resulten de las condiciones de explotación propias de cada modo de transporte y que sean publicadas en la misma forma que las tarifas.

Sin embargo, las reglas de responsabilidad no podrán ser objeto de derogaciones.

§ 4. Las reglas uniformes CIV y CIM, incluidos sus anejos, formarán parte integrante del Convenio.

ARTÍCULO 4

Definición de la noción «Convenio»

En los textos siguientes, la expresión «Convenio» abarca el Convenio propiamente dicho, el Protocolo mencionado en el artículo 1, § 2, apartado 2, y los apéndices A y B, incluidos asimismo sus anejos, mencionados en los §§ 1 y 4 del artículo 3.

TITULO II

Estructura y funcionamiento

ARTÍCULO 5

Organos

El funcionamiento de la Organización estará asegurado por los siguientes Organos:

- Asamblea General.
- Comité Administrativo.

- Comisión de Revisión.
- Comisión de Expertos para el Transporte de Mercancías Peligrosas.
- Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril (OCTI).

ARTÍCULO 6

Asamblea General

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

§ 2. La Asamblea General:

- a) Elaborará su Reglamento interior.
- b) Determinará la composición del Comité Administrativo de conformidad con el artículo 7, § 1.
- c) Dictará las directrices relativas a la actividad del Comité Administrativo y de la Oficina Central.
- d) Fijará por periodos quinquenales el importe máximo al que podrán llegar los gastos anuales de la Organización o dictará las directrices relativas a la limitación de estos gastos.
- e) Decidirá, de conformidad con el artículo 19, § 2, sobre las propuestas tendentes a modificar el Convenio.
- f) Decidirá sobre las peticiones de adhesión que le sean presentadas en virtud del artículo 23, § 2.
- g) Decidirá sobre las demás cuestiones inscritas en el orden del día de conformidad con el § 3.

§ 3. La Oficina Central convocará a la Asamblea General cada cinco años o a petición de un tercio de los Estados miembros, así como en los casos previstos en el artículo 19, § 2, y en el artículo 23, § 2, y remitirá a los Estados miembros el proyecto del orden del día, tres meses como mínimo antes de la apertura de la sesión.

§ 4. Se considerará que existe quórum en la Asamblea General cuando la mayoría de los Estados miembros estén representados en ella.

Cualquier Estado miembro podrá hacerse representar por otro Estado miembro; sin embargo, un Estado no podrá representar a más de otros dos Estados.

§ 5. Las decisiones de la Asamblea General serán adoptadas por mayoría de los Estados miembros representados en el momento de la votación.

Sin embargo, para la aplicación de los apartados f) y e) del § 2, en este último caso en que se trata de propuestas de modificación del Convenio propiamente dicho y del Protocolo, la mayoría requerida será de dos tercios.

§ 6. Por acuerdo de la mayoría de los Estados miembros, la Oficina Central invitará también a Estados no miembros a participar, con voz consultiva, en las sesiones de la Asamblea General.

Por acuerdo de la mayoría de los Estados miembros, la Oficina Central invitará a participar, con voz consultiva, en las sesiones de la Asamblea General, a los Organismos internacionales que tengan competencia en materia de transporte o se ocupen de problemas inscritos en el orden del día.

§ 7. Antes de las sesiones de la Asamblea General y siguiendo las directrices del Comité Administrativo, se convocará a la Comisión de Revisión para proceder al examen preliminar de las propuestas mencionadas en el artículo 19, § 2.

ARTÍCULO 7

Comité Administrativo

§ 1. El Comité Administrativo se compondrá de los representantes de once Estados miembros.

La Confederación suiza dispondrá de un puesto permanente y asumirá la presidencia del Comité. Los demás Estados serán nombrados por cinco años. La composición del Comité será fijada para cada periodo quinquenal, teniendo especialmente en cuenta una distribución geográfica equitativa. Ningún Estado miembro podrá formar parte del Comité durante más de dos periodos consecutivos.

Si se produjese una vacante, el Comité designará a cualquier otro Estado miembro para el resto del periodo.

Cada Estado miembro que forme parte del Comité designará un Delegado; podrá igualmente designar un Delegado suplente.

§ 2. El Comité:

- a) Elaborará su Reglamento interior.
- b) Concluirá el acuerdo de sede.
- c) Elaborará el Reglamento relativo a la organización, el funcionamiento y el Estatuto del personal de la Oficina Central.
- d) Nombrará, teniendo en cuenta la competencia de los candidatos y una distribución geográfica equitativa, al Director general, al Subdirector general, a los Consejeros y a los Consejeros adjuntos de la Oficina Central. Esta informará en tiempo hábil a los Estados miembros de cualquier vacante que se produzca en estos

puestos; el Gobierno suizo presentará los candidatos para los puestos de Director general y Subdirector general.

e) Controlará la actividad de la Oficina Central, tanto en el plazo administrativo como en el financiero.

f) Velará por la buena aplicación, por parte de la Oficina Central, del Convenio y de las decisiones tomadas por los otros Organismos; preconizará, si necesario fuere, las medidas apropiadas para facilitar la aplicación del Convenio y de las citadas decisiones.

g) Emitirá opiniones motivadas sobre las cuestiones que puedan interesar a la actividad de la Oficina Central y que le sean sometidas por un Estado miembro o por el Director general de la Oficina Central.

h) Aprobará el programa de trabajo anual de la Oficina Central.

i) Aprobará el presupuesto anual de la Organización, el informe de gestión y las cuentas anuales.

j) Comunicará a los Estados miembros el informe de gestión y el extracto de cuentas anuales, así como sus decisiones y recomendaciones.

k) 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 sobre su actividad, así como propuestas relativas a su renovación.

§ 3. Si no se decidiera otra cosa, el Comité se reunirá en la sede de la Organización.

Celebrará dos sesiones anuales; se reunirá asimismo por decisión del Presidente o cuando cuatro de sus miembros lo soliciten.

Las actas de las sesiones se enviarán a todos los Estados miembros.

ARTÍCULO 8

Comisiones

§ 1. La Comisión de Revisión y la Comisión de Expertos para el transporte de mercancías peligrosas, en lo sucesivo denominada «Comisión de Expertos», se compondrán de representantes de los Estados miembros.

El Director general de la Oficina Central o su representante participará en las sesiones con voz consultiva.

§ 2. La Comisión de Revisión:

- a) Decidirá de conformidad con el artículo 19, § 3, sobre las propuestas tendentes a modificar el Convenio.
- b) Examinará, de conformidad con el artículo 6, § 7, las propuestas sometidas a la Asamblea General.

La Comisión de Expertos:

Decidirá de conformidad con el artículo 19, § 4, sobre las propuestas tendentes a modificar el Convenio.

§ 3. La Oficina Central convocará a las Comisiones por propia iniciativa o a petición de cinco Estados miembros, así como en el caso previsto en el artículo 6, § 7, y remitirá el proyecto del orden del día a los Estados miembros como mínimo dos meses antes de la apertura de la sesión.

§ 4. Se considerará que existe quórum en la Comisión de Revisión cuando la mayoría de los Estados miembros estén representados; se considerará que existe quórum en la Comisión de Expertos cuando esté representado un tercio de los Estados miembros.

Un Estado miembro podrá hacerse representar por otro Estado miembro; sin embargo, un Estado no podrá representar a más de otros dos Estados.

§ 5. Cada Estado miembro representado tendrá derecho a un voto; la votación se realizará a mano alzada o, si así se solicitara, por designación nominal.

Se considerará adoptada una propuesta cuando el número de votos positivos sea:

- a) Al menos igual a un tercio de los Estados miembros representados en el momento de la votación, y
- b) Superior al número de votos negativos.

§ 6. Por acuerdo de la mayoría de los Estados miembros, la Oficina Central invitará a participar, con voz consultiva, en las sesiones de las Comisiones a Estados no miembros y a Organismos internacionales que tengan competencia en materia de transporte o se ocupen de problemas inscritos en el orden del día. En las mismas condiciones se podrá invitar a expertos independientes a las sesiones de la Comisión de Expertos.

§ 7. Las Comisiones elegirán para cada sesión a un Presidente y a uno o dos Vicepresidentes.

§ 8. Las deliberaciones se harán en los idiomas de trabajo. Las declaraciones durante la sesión en uno de los idiomas de trabajo serán traducidas en lo esencial al otro; las propuestas y decisiones se traducirán íntegramente.

§ 9. Las actas resumirán las deliberaciones. Se reproducirán íntegramente las propuestas y las decisiones. Con respecto a las decisiones, dará fe el texto francés.

Las actas se enviarán a los Estados miembros.

§ 10. Las Comisiones podrán designar grupos de trabajo encargados de tratar cuestiones determinadas.

§ 11. Las Comisiones podrán dotarse de un Reglamento interior.

ARTÍCULO 9

Oficina Central

§ 1. La Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril asumirá la Secretaría de la Organización.

§ 2. La Oficina Central, en especial:

a) Realizará las tareas que le sean confiadas por los demás órganos de la Organización.

b) Instruirá las propuestas de modificación del Convenio recurriendo, en su caso, a la ayuda de expertos.

c) Convocará las Comisiones.

d) Remitirá, a su debido tiempo, a los Estados miembros los documentos necesarios para las sesiones de los diversos órganos.

e) Tendrá al día y publicará las listas mencionadas en el artículo 3, § 2.

f) Recibirá las comunicaciones enviadas por los Estados miembros y las Empresas de transporte y las comunicará, si ha lugar, a los demás Estados miembros y a las Empresas de transporte.

g) Tendrá al día y publicará un fichero jurisprudencial.

h) Publicará un boletín periódico.

i) Representará a la Organización ante otros Organismos internacionales competentes en las cuestiones relativas a los objetivos previstos por la Organización.

j) Elaborará el proyecto de presupuesto anual de la Organización y lo someterá al Comité Administrativo para su aprobación.

k) Administrará las finanzas de la Organización en el marco del presupuesto aprobado.

l) Tratará de resolver, a petición de un Estado miembro o de una Empresa de transporte, las controversias entre dichos Estados o Empresas que surjan de la aplicación o interpretación del Convenio, interponiendo sus buenos oficios.

m) Emitirá, a petición de las partes interesadas -Estados miembros, Empresas de transporte o usuarios- su parecer sobre las controversias surgidas de la interpretación o aplicación del Convenio.

n) Colaborará en el arreglo de litigios por vía de arbitraje, de conformidad con el título III.

o) Facilitará las relaciones financieras resultantes del tráfico internacional entre las Empresas de transporte, así como la recaudación de créditos impagados.

§ 3. El boletín periódico contendrá las informaciones necesarias para la aplicación del Convenio, así como los estudios, juicios e informaciones importantes para la interpretación, aplicación y evolución del derecho del transporte por ferrocarril; será publicado en los idiomas de trabajo.

ARTÍCULO 10

Listas de las líneas

§ 1. Los Estados miembros remitirán a la Oficina Central sus comunicaciones relativas a la inscripción o supresión de líneas en las listas mencionadas en el artículo 3, § 2.

Las líneas mencionadas en el artículo 2, § 2, en la medida en que pongan en comunicación a algunos Estados miembros, no se incluirán sin el acuerdo de estos Estados; para la exclusión de dichas líneas, bastará con la comunicación de uno solo de dichos Estados.

La Oficina Central comunicará la inclusión o exclusión de una línea a todos los Estados miembros.

§ 2. Una línea quedará sometida al Convenio en el plazo de un mes a partir de la fecha de notificación de su inscripción.

§ 3. Una línea cesará de estar sometida al Convenio al término de un mes a partir de la fecha de la notificación de su expiración, salvo en lo relativo a los transportes en curso, que deberán ser terminados.

ARTÍCULO 11

Finanzas

§ 1. El Comité Administrativo, a propuesta de la Oficina Central, decidirá el importe de los gastos de la Organización para cada ejercicio.

Los gastos de la Organización serán sufragados por los Estados miembros en proporción a la longitud de las líneas inscritas. Sin

embargo, para las líneas de vías marítimas y de vías de aguas interiores no se contabilizará más que la mitad de sus longitudes, para otras líneas explotadas en condiciones particulares, la contribución podrá reducirse lo máximo a la mitad, por acuerdo entre el Gobierno interesado y la Oficina Central, a reserva de la aprobación del Comité Administrativo.

§ 2. En el momento del envío a los Estados miembros del informe sobre la gestión y del estado de cuentas anual, la Oficina Central invitará a éstos a que abonen su contribución a los gastos del pasado ejercicio en el plazo más breve posible, y lo más tarde el 31 de diciembre del año de la remisión.

Transcurrida esta fecha, las cantidades adeudadas tendrán un recargo de un 5 por 100 anual.

Si dos años después de esta fecha, un Estado miembro no hubiese pagado su contribución, se suspenderá su derecho al voto hasta que haga efectivo el pago.

A la expiración del plazo suplementario de dos años, la Asamblea General examinará si se puede considerar la actitud del ese Estado como una denuncia tácita del Convenio, fijando, en su caso, la fecha en que surte efecto.

§ 3. Las contribuciones vencidas deberán ser abonadas en los casos de denuncia mencionados en el artículo 25, § 2, así como en el caso de suspensión del derecho de voto.

§ 4. Los importes no recaudados deberán, en lo posible, ser cubiertos por créditos de la Organización. Se podrán repartir en cuatro ejercicios. Todo resto de déficit se trasladará a una cuenta especial a cargo de los demás Estados miembros, en la medida en que éstos fuesen partes en el Convenio durante el periodo de impago; la distribución se llevará a cabo de forma proporcional a la longitud de las líneas de los Estados inscritas en el día de la apertura de esta cuenta especial.

§ 5. El Estado que haya denunciado el Convenio podrá volver a ser Estado miembro mediante adhesión, siempre que haya pagado las sumas de las que sea deudor.

§ 6. La Organización percibirá una remuneración para cubrir los gastos particulares que resulten de las actividades previstas en el artículo 9, § 2, apartados l) a n); en los casos previstos en el artículo 9, § 2, apartados l) y m), esta remuneración será fijada por el Comité Administrativo, a propuesta de la Oficina Central; en el caso previsto en el artículo 9, § 2, apartado n), será aplicable el artículo 15, § 2.

§ 7. La concordancia de los asientos y documentos contables será verificada por el Gobierno suizo que presentará un informe al Comité Administrativo.

TÍTULO III

Arbitraje

ARTÍCULO 12

Competencia

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

§ 2. Los litigios,

- entre Empresas de transporte;
- entre Empresas de transporte y usuarios, o
- entre usuarios.

surgidos de la aplicación de las reglas uniformes CIV y las reglas uniformes CIM, si no han sido resueltas de forma amistosa o sometidos a la resolución de los Tribunales ordinarios, podrán, por acuerdo entre las partes interesadas, ser sometidos a un Tribunal arbitral. Se aplicarán los artículos 13 al 16 para la composición del Tribunal y procedimiento arbitrales.

§ 3. Cada Estado, en el momento en que firme el Convenio o deposite su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, podrá reservarse el derecho de no aplicar la totalidad o parte de lo dispuesto en los §§ 1 y 2.

§ 4. Cada Estado que haga una reserva en aplicación del § 3 podrá renunciar a ella en todo momento, mediante comunicación al Gobierno depositario. La renuncia a la reserva surtirá efecto un mes después de la fecha en que el Estado depositario lo haya puesto en conocimiento de los Estados.

ARTÍCULO 13

Compromiso, Secretaría judicial

Las partes concluirán un compromiso, especificando en particular:

- a) El objeto de la controversia.
- b) La composición del Tribunal y los plazos acordados para el nombramiento del o de los árbitros.
- c) El lugar acordado como sede del Tribunal.

El compromiso deberá ser comunicado a la Oficina Central, la cual asumirá las funciones de Secretaría judicial.

ARTÍCULO 14

Árbitros

§ 1. La Oficina Central confeccionará y tendrá al día una lista de árbitros. Cada Estado miembro podrá inscribir en la lista de árbitros a dos de sus súbditos especialistas en Derecho Internacional del Transporte.

§ 2. El Tribunal arbitral 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. En todo caso, 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 el caso; éstos designarán de común acuerdo el tercero o quinto árbitro, quien presidirá el Tribunal arbitral.

En caso de desacuerdo entre las partes para la designación del árbitro único o entre los árbitros elegidos para la designación del tercer o quinto árbitro, dicha designación será hecha por el Director general de la Oficina Central.

§ 3. El árbitro único, el tercero o el quinto árbitro, deberá ser de nacionalidad distinta a la de las partes, a no ser que éstas sean de la misma nacionalidad.

La intervención en un litigio de una tercera parte no tendrá efectos sobre la composición del Tribunal arbitral.

ARTÍCULO 15

Procedimiento. Gastos

§ 1. El Tribunal arbitral decidirá sobre el procedimiento a seguir, teniendo en cuenta especialmente las disposiciones siguientes:

a) Instruirá y juzgará las causas según los elementos suministrados por las partes, sin estar obligado, cuando se le solicite un dictamen, por las interpretaciones de éstas.

b) No podrá acordar más o cosa distinta de lo que le sea solicitado en las conclusiones del demandante, ni menos de lo que el demandado haya reconocido deber.

c) La sentencia arbitral, debidamente motivada, será redactada por el Tribunal arbitral y notificada a las partes por la Oficina Central.

d) Salvo disposición en contrario de derecho imperativo del lugar o sede del Tribunal arbitral, y sin perjuicio de acuerdo en contra de las partes, la sentencia arbitral será definitiva.

§ 2. El Director general de la Oficina Central fijará los honorarios de los árbitros.

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

ARTÍCULO 16

Prescripción. Fuerza ejecutoria

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

§ 2. La sentencia del Tribunal arbitral con respecto a las Empresas de transporte o a los usuarios adquirirá fuerza ejecutoria en cada uno de los Estados miembros después del cumplimiento de las formalidades prescritas en el Estado en el que deba llevarse a cabo la ejecución. No se admitirá la revisión del fondo del asunto.

TÍTULO IV

Disposiciones diversas

ARTÍCULO 17

Recaudación de los créditos impagados entre las Empresas de transporte

§ 1. Las facturas de los créditos, originados por los transportes sometidos a las reglas uniformes y que estén impagados, podrán remitirse por la Empresa de transporte acreedora a la Oficina

Central para que facilite su recaudación; con este fin, la Oficina requerirá a la Empresa de transporte deudora el pago de la suma adeudada o que explique los motivos de su negativa a pagar.

§ 2. Si la Oficina Central estima que los motivos de la negativa están suficientemente fundados, propondrá a las partes que recurran ante el Juez competente o ante el Tribunal arbitral, de conformidad con el artículo 12, § 2.

§ 3. Si la Oficina Central estima que la totalidad o parte de la suma es realmente adeudada, podrá, tras haber consultado eventualmente con un experto, declarar que la Empresa de transporte deudora está obligada a abonar a la Oficina Central la totalidad o parte del crédito; la suma así abonada deberá quedar en depósito hasta que el Juez competente o el Tribunal arbitral dicte la sentencia definitiva sobre el fondo.

§ 4. Si en el plazo de quince días la Empresa no paga la suma fijada por la Oficina Central, ésta le hará un nuevo requerimiento de pago, señalando las consecuencias a que daría lugar su negativa a pagar.

§ 5. Si este nuevo requerimiento de pago no produce efectos durante dos meses, la Oficina Central remitirá al Estado miembro del que dependa la Empresa una advertencia motivada invitándole a tomar medidas y, en particular, a examinar si debe mantener en la lista de líneas las de dicha Empresa.

§ 6. Si el Estado miembro declara que, a pesar de su impago, piensa mantener la inscripción de las líneas de esta Empresa o si deja sin respuesta durante seis semanas la comunicación de la Oficina Central, se considerará de pleno derecho que garantiza el abono de todos los créditos resultantes de los transportes sometidos a las reglas uniformes.

ARTÍCULO 18

Sentencias, embargos, cauciones

§ 1. Cuando las sentencias dictadas por el Juez competente en virtud de las disposiciones del Convenio, tras comparecencia de las partes o en ausencia de una de ellas, hayan llegado a ser ejecutorias según las leyes aplicadas por dicho Juez, adquirirán fuerza ejecutoria en cada uno de los otros Estados miembros previo cumplimiento de las formalidades prescritas en el Estado en el que deba tener lugar la ejecución. No se admitirá la revisión del fondo del asunto.

Esta disposición no se aplicará ni a las sentencias que sólo sean ejecutorias provisionalmente, ni a las condenas por daños y perjuicios, que además de las costas, sean dictadas contra un demandante en razón de la desestimación de su demanda.

El apartado primero se aplicará igualmente a las transacciones judiciales.

§ 2. Los créditos derivados de un transporte sometido a las reglas uniformes, en beneficio de una Empresa de transporte a expensas de otra Empresa de transporte que no dependa del mismo Estado miembro, no podrán ser embargados más que en virtud de una sentencia dictada por la autoridad judicial del Estado miembro del que dependa la Empresa titular de los créditos a embargar.

§ 3. El material móvil del ferrocarril, así como los diversos objetos relacionados con el transporte, tales como contenedores, maquinaria de carga y cubiertas de lona, sólo podrán ser embargados, en territorio distinto al del Estado miembro al que pertenezca el ferrocarril propietario, en virtud de una sentencia dictada por la autoridad judicial de dicho Estado.

Los vagones de particulares, así como los diversos objetos que sirvan para el transporte en ellos contenidos, y que pertenezcan al propietario del vagón, sólo podrán embargarse, en territorio distinto al del Estado en el que esté domiciliado el propietario, en virtud de una sentencia dictada por la autoridad judicial de dicho Estado.

§ 4. La caución a depositar para asegurar el pago de las costas no podrá ser reclamada en el caso de acciones judiciales basadas en el Convenio.

TÍTULO V

Modificación del Convenio

ARTÍCULO 19

Competencia

§ 1. Los Estados miembros remitirán sus propuestas de modificación del Convenio a la Oficina Central, la cual las pondrá inmediatamente en conocimiento de los Estados miembros.

§ 2. La Asamblea General decidirá sobre las propuestas de modificación relativas a las disposiciones del Convenio no previstas en los §§ 3 y 4.

La inscripción de una propuesta de modificación del orden del día de una sesión de la Asamblea General deberá obtener el acuerdo de un tercio de los Estados miembros.

Cuando una propuesta de modificación sea sometida a la Asamblea General, esta podrá decidir, por la mayoría prevista en el artículo 6, § 5, si dicha propuesta presenta una estrecha conexión con una o varias disposiciones cuya modificación entre en la competencia de la Comisión de Revisión de conformidad con el § 3. En este caso, la Asamblea General estará habilitada para decidir igualmente sobre la modificación de esta o estas disposiciones.

§ 3. A reserva de las decisiones de la Asamblea General adoptadas según el § 2, apartado 3, la Comisión de Revisión decidirá sobre las propuestas de modificación relativas a las disposiciones enumeradas a continuación:

a) Reglas uniformes CIV:

- Artículo 1, § 3; artículo 4 § 2; artículo 5 (salvo el § 2), 6, 9 al 14, 15 (salvo el § 6), 16 a 21; artículo 22, § 3, y artículos 23 a 25, 37, 43 (salvo §§ 2 y 4), 48, 49, 56 a 58 y 61.

- Los importes expresados en unidades de cuenta en los artículos 30, 31, 38, 40 y 41, cuando la modificación contemple una elevación de estos importes.

b) Reglas uniformes CIM:

- Artículo 1, § 2; artículo 3, §§ 2 a 5; artículos 4, 5 6 (salvo el § 3), 7, 8, 11 a 13, 14 (salvo el § 7), 15 a 17, 19 (salvo el § 4), 20 (salvo el § 3), 21 a 24, 25 (salvo el § 3), 26 (salvo el § 2), 27, 28, §§ 3 y 6; artículos 29, 30 (salvo el § 3), 31, 32 (salvo el § 3), 33 (salvo el § 5), 34, 38, 39, 41, 45, 46, 47 (salvo el § 3), 48 (en la medida en que no se trate más de proceder a una adaptación al derecho de transporte marítimo internacional), 52, 53, 59 a 61, 64 y 65.

- El importe expresado en unidades de cuenta en el artículo 40, cuando la modificación contemple una elevación de este importe.

- Reglamento relativo al transporte internacional por ferrocarril de vagones de particulares (RIP). Anejo II.

- Reglamento relativo a transporte internacional por ferrocarril de contenedores (RIC). Anejo III.

- Reglamento relativo a transporte internacional por ferrocarril de paquete exprés (RIEx). Anejo IV.

§ 4. La Comisión de Expertos decidirá sobre las propuestas de modificación relativas a las disposiciones del Reglamento relativo al transporte internacional por ferrocarril de mercancías peligrosas (RID). Anejo I de las reglas uniformes CIM.

ARTÍCULO 20

Decisiones de la Asamblea General

§ 1. Las modificaciones decididas por la Asamblea serán consignadas en un protocolo firmado por los representantes de los Estados miembros. Este protocolo estará sometido a ratificación, aceptación o aprobación; los instrumentos de ratificación, de aceptación o de aprobación serán depositados lo antes posible ante el Gobierno depositario.

§ 2. Cuando el protocolo haya sido ratificado, aceptado o aprobado por más de las dos terceras partes de los Estados miembros, la entrada en vigor de las decisiones tendrá lugar a la expiración del plazo fijado por la Asamblea General.

§ 3. La aplicación de las reglas uniformes CIV y CIM quedará suspendida desde la entrada en vigor de las decisiones, para el tráfico con y entre los Estados miembros que aún no hayan depositado su instrumento de ratificación, de aceptación o de aprobación, un mes antes de la fecha prevista para esta entrada en vigor. La Oficina Central notificará esta suspensión a los Estados miembros; la suspensión terminará a la expiración de un mes a partir de la fecha de la notificación por la Oficina Central de la ratificación, la aceptación o la aprobación de dichas decisiones por los Estados en cuestión.

Esta suspensión no tendrá efectos para los Estados miembros que hayan comunicado a la Oficina Central que, sin haber depositado su instrumento de ratificación, de aceptación o de aprobación, estén aplicando las modificaciones decididas por la Asamblea General.

ARTÍCULO 21

Decisiones de las Comisiones

§ 1. Las modificaciones decididas por las Comisiones serán notificadas por la Oficina Central a los Estados miembros.

§ 2. Estas decisiones entrarán en vigor para todos los Estados miembros el primer día del duodécimo mes siguiente a aquél en que la Oficina Central las haya notificado a los Estados miembros, salvo objeción de una tercera parte de los Estados miembros formulada en los cuatro meses siguientes a la fecha de notificación.

Sin embargo, si un Estado miembro formulara objeciones contra una decisión de la Comisión de Revisión en el plazo de

cuatro meses y denuncia el Convenio lo más tarde dos meses antes de la fecha prevista para la entrada en vigor de esta decisión, ésta no entrará en vigor más que en el momento en que surta efecto la denuncia del Estado interesado.

TÍTULO VI

Disposiciones finales

ARTÍCULO 22

Firma, ratificación, aceptación y aprobación del Convenio

§ 1. El Convenio quedará abierto en Berna, ante el Gobierno suizo, hasta el 31 de diciembre de 1980, a la firma de los Estados que han sido invitados a la Octava Conferencia de Revisión Ordinaria de los Convenios CIM y CIV.

§ 2. El Convenio estará sometido a ratificación, aceptación o aprobación; los instrumentos de ratificación, de aceptación o de aprobación serán depositados en poder del Gobierno suizo, el Gobierno depositario.

ARTÍCULO 23

Adhesión al Convenio

§ 1. Los Estados que, invitados a la Octava Conferencia de Revisión Ordinaria de los Convenios CIM y CIV, no hayan firmado el Convenio en el plazo previsto en el artículo 22, § 1, podrán, sin embargo, notificar su adhesión al Convenio antes de su entrada en vigor. El instrumento de adhesión se depositará en poder del Gobierno depositario.

§ 2. Todo Estado que quiera adherirse al Convenio después de su entrada en vigor dirigirá al Gobierno depositario una solicitud y una nota sobre la situación de sus Empresas de transporte ferroviario en relación con los transportes internacionales. El Gobierno depositario lo comunicará a los Estados miembros y a la Oficina Central.

La solicitud será admitida de pleno derecho seis meses después de la comunicación antes citada, salvo oposición formulada ante el Gobierno depositario por cinco Estados miembros. El Gobierno depositario lo notificará al Estado peticionario, así como a los Estados miembros y a la Oficina Central.

El nuevo Estado miembro se ajustará sin demora a lo dispuesto en el artículo 10.

En caso de oposición, el Gobierno depositario someterá la solicitud de adhesión a la Asamblea General, que la decidirá.

Una vez depositado el instrumento de adhesión, éste surtirá efecto el primer día del segundo mes siguiente a aquél en el curso del cual la Oficina Central notifique a los Estados miembros la lista de líneas del nuevo Estado miembro.

§ 3. Cualquier adhesión al Convenio sólo podrá referirse al Convenio y a sus modificaciones en vigor en ese momento.

ARTÍCULO 24

Entrada en vigor del Convenio

§ 1. Cuando los instrumentos de ratificación, de aceptación, de aprobación o de adhesión hayan sido depositados por quince Estados, el Gobierno depositario se pondrá en contacto con los Gobiernos interesados para convenir la entrada en vigor del Convenio.

§ 2. La entrada en vigor del Convenio implica la derogación de los Convenios internacionales relativos al transporte de mercancías por ferrocarril (CIM) y de viajeros y equipajes (CIV), de 7 de febrero de 1970, así como del Convenio adicional al CIV, relativo a la responsabilidad de los ferrocarriles por muerte y heridas de viajeros, de 26 de febrero de 1966.

ARTÍCULO 25

Denuncia del Convenio

Cualquier Estado miembro que desee denunciar el Convenio lo pondrá en conocimiento del Gobierno depositario. La denuncia surtirá efectos el 31 de diciembre del año siguiente.

ARTÍCULO 26

Funciones del Gobierno depositario

El Gobierno depositario comunicará a los Estados invitados a la Octava Conferencia de Revisión Ordinaria de los Convenios CIM y CIV, a los otros Estados que se hayan adherido al Convenio y a la Oficina Central:

a) Las firmas del Convenio, el depósito de los instrumentos de ratificación, de aceptación, de aprobación o de adhesión y las notificaciones de denuncia.

b) La fecha en la que el Convenio entre en vigor en aplicación del artículo 24.

c) El depósito de los instrumentos de ratificación, de aceptación o de aprobación de los protocolos a los que se refiere el artículo 20.

ARTÍCULO 27

Reservas al Convenio

Las reservas al Convenio no serán admitidas a menos que hayan sido previstas por éste.

ARTÍCULO 28

Textos del Convenio

El Convenio será concluido y firmado en lengua francesa.

Se adjuntarán al texto francés las traducciones oficiales en los idiomas alemán, inglés, árabe, italiano y holandés.

Sólo el texto francés dará fe.

Establecido en Berna, el 9 de mayo de 1980, en un solo ejemplar en idioma francés, que queda depositado en los Archivos de la Confederación Suiza. Una copia certificada conforme será remitida a cada uno de los Estados miembros.

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

ARTÍCULO 1

§ 1. En el marco de sus actividades oficiales, la Organización se beneficiará 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 por daños y perjuicios, incoada por un tercero, relativa a un accidente causado por un vehículo automotor o por cualquier otro medio de transporte perteneciente a la Organización o que circule por cuenta de ésta, o en caso de infracción de las normas de circulación que afecten el medio de transporte citado.

c) En caso de demanda reconvenzional directamente relacionada con un procedimiento iniciado a título principal por la Organización.

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

§ 2. Los haberes y bienes de la Organización, cualquiera que sea el lugar en que se hallen, se beneficiarán de inmunidad con respecto a cualquier forma de requerimiento, confiscación, secuestro u otra forma de embargo o de apremio, excepto en la medida en que sean necesarios para la prevención de accidentes que involucren 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.

No obstante, si fuese necesaria una expropiación por motivos de utilidad pública, deberán adoptarse todas las disposiciones adecuadas por impedir que aquélla constituya un obstáculo para las actividades de la Organización y deberá ser abonada una indemnización previa, rápida y adecuada.

§ 3. Cada Estado miembro exonerará de los impuestos directos a la Organización, a sus bienes y a sus ingresos, en el ejercicio de sus actividades oficiales. Cuando sean efectuadas o utilizados por la Organización compras o servicios de un importe elevado que sean estrictamente necesarios para el ejercicio de las actividades oficiales de la Organización y los precios de las compras o servicios comprendan tasas o derechos, los Estados miembros adoptarán las disposiciones apropiadas, siempre que sea posible, para proceder a la exoneración de tasas o derechos de esta naturaleza o al reembolso de su importe.

No será acordada ninguna exoneración en lo que respecta a los impuestos y tasas que constituya solamente una simple remuneración de los servicios prestados.

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 y a la exportación.

No será acordada ninguna exoneración a título 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.

§ 4. Los bienes adquiridos o importados de conformidad con el § 3 no podrán ser vendidos, ni cedidos, ni utilizados de forma

distinta a las condiciones fijadas por los Estados miembros que hayan acordado las exoneraciones.

§ 5. Las actividades oficiales de la Organización contempladas por este Protocolo serán las que responden a los fines definidos en el artículo 2 del Convenio.

ARTÍCULO 2

§ 1. La Organización podrá recibir y conservar fondos, divisas, numerarios 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.

§ 2. Para sus comunicaciones oficiales y transferencia de sus documentos, la Organización se beneficiará de un tratamiento no menos favorable que aquel que los Estados miembros acuerden a las demás Organizaciones internacionales similares.

ARTÍCULO 3

Los representantes de los Estados miembros gozarán, en el ejercicio de sus funciones y mientras duren 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 al medio de transporte citado.

b) Inmunidad de arresto 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 acompañantes, de cualquier medida que limita 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 4

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, incluso después de que hayan dejado de pertenecer a la Organización; 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 miembro del personal de la Organización o conducido por él, o en caso de infracción de las normas de circulación relativas al medio de transporte citado.

b) Inviolabilidad de todos sus papeles y documentos oficiales.

c) Las mismas excepciones a las disposiciones que limitan la inmigración y regulen el registro de extranjeros que las generalmente reconocidas a los miembros del personal de las 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, a reserva de la introducción, a 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 las rentas 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 5

Los expertos a los que recurra la Organización mientras esté ejerciendo sus funciones en la Organización o cumpliendo misión

para ella, gozarán de los privilegios e inmunidades siguientes, en la medida en que éstos les sean necesarios para el ejercicio de sus funciones, incluido el tiempo que duren los viajes efectuados en el ejercicio de dichas funciones y en el curso de las citadas misiones:

- a) Inmunidad de jurisdicción por los actos, incluidos sus palabras y escritos, realizados en el ejercicio de sus funciones; esta inmunidad no será aplicada, 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, en caso de infracción de las normas de circulación relativas al medio de transporte citado; los expertos continuarán gozando de esta inmunidad aun después de haber 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 6

§ 1. Los privilegios e inmunidades previstos por este Protocolo quedan instituidos 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 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 por el cual haya sido acordada.

§ 2. Las autoridades competentes, de acuerdo con el § 1, serán:

- Los Estados miembros, para sus representantes.
- El Comité administrativo, para el Director general.
- El Director general, para los demás miembros del personal, así como para los expertos a los que haya recurrido la Organización.

ARTÍCULO 7

§ 1. Ninguna de las disposiciones de este Protocolo podrá cuestionar el derecho que tiene cada Estado 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 pueda dar lugar los privilegios e inmunidades previstos en este Protocolo.

ARTÍCULO 8

Ningún Estado miembro quedará obligado a acordar los privilegios e inmunidades mencionados en este Protocolo:

- En el artículo 3, a excepción del apartado d).
- En el artículo 4, a excepción de los apartados a), b) y d), y
- En el artículo 5, a excepción de los apartados a) y b);

a sus propios súbditos o a las personas que tengan su residencia permanente en ese Estado.

ARTÍCULO 9

La Organización podrá concluir acuerdos complementarios con uno o varios Estados miembros con miras a la aplicación de las disposiciones de este Protocolo, en lo que se refiera a ese Estado miembro, o a esos Estados miembros, así como otros acuerdos con objeto de asegurar el buen funcionamiento de la Organización.

APENDICE A

REGLAS UNIFORMES RELATIVAS AL CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE VIAJEROS Y EQUIPAJES POR FERROCARRIL (CIV) DE 9 DE MAYO DE 1980

TÍTULO PRIMERO

Generalidades

ARTÍCULO 1

Ambito de aplicación

§ 1. A reserva de las excepciones previstas en los artículos 2, 3 y 33, las Reglas Uniformes se aplicarán a todos los transportes de

viajeros y de equipajes efectuados con títulos de transportes internacionales establecidos para un recorrido que incluya territorios de, al menos, dos Estados y comprenda exclusivamente líneas de la lista prevista en los artículos 3 y 10 del Convenio.

Las Reglas Uniformes relativas al contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril (CIM).

§ 2. La tarifas internacionales determinarán las relaciones para las cuales sean expedidos los títulos internacionales de transporte.

§ 3. En las Reglas Uniformes, el término «estación» abarca: Las estaciones ferroviarias, los puertos de los servicios de navegación y todos los demás establecimientos de las Empresas de transporte abiertos al público para la ejecución del contrato de transporte.

ARTÍCULO 2

Excepciones del ámbito de aplicación

§ 1. Los transportes cuya estación de partida y de destino estén situadas en el territorio de un mismo Estado y no incluyan el territorio de otro Estado más que en tránsito no estarán sometidos a las Reglas Uniformes:

a) Si las líneas por las cuales se efectúa el tránsito son explotadas exclusivamente por un ferrocarril del Estado de partida, o

b) Si los Estados o los ferrocarriles interesados han convenido no considerar estos transportes como internacionales.

§ 2. Los transportes entre estaciones de dos Estados limítrofes y los transportes entre estaciones de dos Estados en tránsito por el territorio de un tercer Estado, si las líneas por las cuales se efectúa el transporte son explotadas exclusivamente por un ferrocarril de uno de estos tres Estados, y las Leyes y Reglamentos de cada uno de estos Estados no se oponen a ello, estarán sometidos al régimen del tráfico interior aplicable a dicho ferrocarril.

ARTÍCULO 3

Reserva relativa a la responsabilidad en caso de muerte y lesiones de los viajeros

§ 1. Cada Estado podrá, en el momento en que firme el Convenio o deposite su instrumento de ratificación, de aceptación, de aprobación o de adhesión, reservarse el derecho de no aplicar a los viajeros víctimas de accidentes acaecidos en su territorio el conjunto de las disposiciones relativas a la responsabilidad del ferrocarril en caso de muerte y lesiones de los viajeros, cuando éstos sean súbditos suyos o personas que tengan su residencia habitual en ese Estado.

§ 2. El Estado que se haya reservado el derecho antes mencionado podrá renunciar al mismo en cualquier momento, informando al Gobierno depositario. La renuncia a la reserva surtirá efecto un mes después de la fecha en que el Gobierno suizo la dé a conocer a los Estados.

ARTÍCULO 4

Obligación de transportar

§ 1. El ferrocarril está obligado a efectuar, en las condiciones de las Reglas Uniformes, todo transporte de viajeros y de equipajes, siempre que:

a) El viajero se ajuste a las Reglas Uniformes, a las disposiciones complementarias y a las tarifas internacionales.

b) El transporte sea posible con el personal y los medios de transporte normales que permitan satisfacer las necesidades regulares del tráfico.

c) El transporte no sea impedido por circunstancias que el ferrocarril no pueda evitar y cuyo remedio no dependa del mismo.

§ 2. Cuando la autoridad competente decida que el servicio se suprima o suspenda total o parcialmente, estas medidas deberán ser inmediatamente puestas en conocimiento del público y de los ferrocarriles; éstos informarán a los ferrocarriles de los otros Estados para su publicación.

§ 3. Toda infracción de este artículo cometida por el ferrocarril podrá dar lugar a una acción de reparación del daño causado.

ARTÍCULO 5

Tarifas. Acuerdos particulares

§ 1. Las tarifas internacionales deberán comprender todas las condiciones especiales aplicables al transporte, especialmente los elementos necesarios para el cálculo del precio del transporte y de los gastos accesorios, y, en su caso, las condiciones de conversión de las monedas.

Las condiciones de las tarifas internacionales no podrá derogar las Reglas Uniformes más que si éstas lo prevén expresamente.

§ 2. Las tarifas internacionales deberán ser aplicadas a todos en las mismas condiciones.

§ 3. Los ferrocarriles podrán concluir acuerdos particulares, incluyendo reducciones de precios y otras ventajas, en la medida en que condiciones comparables se concedan a los viajeros que se encuentren en situaciones comparables.

Podrán ser acordadas reducciones de precios u otras ventajas para el servicio del ferrocarril, para el servicio de Administraciones públicas o para obras de beneficencia, de educación y de instrucción.

La publicación de las medidas adoptadas en virtud del primer y segundo apartados no será obligatoria.

§ 4. La publicación de las tarifas internacionales sólo será obligatoria en los Estados cuyos ferrocarriles participen en estas tarifas como red de partida o de destino. Estas tarifas y sus modificaciones entrarán en vigor en la fecha indicada en el momento de su publicación. Los aumentos de precios y demás disposiciones que tengan por efecto el hacer más rigurosas las condiciones de transporte previstas por estas tarifas, entrarán en vigor lo más pronto seis días después de su publicación.

Las modificaciones de los precios de transporte y gastos accesorios previstos en las tarifas internacionales llevadas a cabo para tener en cuenta las fluctuaciones del cambio, así como las rectificaciones de errores manifiestos, entrarán en vigor el día siguiente al de su publicación.

§ 5. En cada estación abierta al tráfico internacional, el viajero podrá conocer las tarifas internacionales o sus extractos que indiquen los precios de los billetes internacionales allí en venta y las tasas correspondientes a los equipajes.

ARTÍCULO 6

Unidad de cuenta. Cotización del cambio o aceptación de las monedas

§ 1. La unidad de cuenta prevista por las Reglas Uniformes es el Derecho Especial de Giro tal y como queda definido por el Fondo Monetario Internacional.

El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de un Estado miembro del Fondo Monetario Internacional será calculado según el método de evaluación aplicado por el Fondo Monetario Internacional para sus propias operaciones y transacciones.

§ 2. El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de un Estado no miembro del Fondo Monetario Internacional será calculado en la forma determinada por dicho Estado.

Este cálculo deberá expresar en moneda nacional un valor real lo más aproximado posible al que resulte de aplicar el § 1.

§ 3. Para un Estado no miembro del Fondo Monetario Internacional, cuya legislación no permita la aplicación del § 1 o del § 2, la unidad de cuenta prevista por las Reglas Uniformes 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 § 1.

§ 4. 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 a la oficina central su método de cálculo de conformidad con el § 2 o los resultados de la conversión de conformidad con el § 3.

La oficina central notificará estas informaciones a los Estados.

§ 5. El ferrocarril deberá publicar las cotizaciones con arreglo a las cuales:

a) Efectúe la conversión de sumas expresadas en unidades monetarias extranjeras, pagaderas en moneda del país (cotización de la conversión);

b) Acepte en pago monedas extranjeras (cotización de la aceptación).

ARTÍCULO 7

Disposiciones complementarias

§ 1. Dos o varios Estados o dos o varios ferrocarriles podrán establecer disposiciones complementarias para la ejecución de las Reglas Uniformes. No podrán derogar las Reglas Uniformes más que si éstas lo prevén expresamente.

§ 2. Las disposiciones complementarias entrarán en vigor y serán publicadas en la forma prevista por las Leyes y Reglamentos de cada Estado. Las disposiciones complementarias y su entrada en vigor serán comunicadas a la oficina central.

ARTÍCULO 8

Derecho nacional

§ 1. A falta de estipulaciones en las Reglas Uniformes, en las disposiciones complementarias y en las tarifas internacionales, será aplicado el Derecho nacional.

§ 2. Se entiende por Derecho nacional el Derecho del Estado en el cual el derechohabiente hace valer sus derechos, incluidas las normas relativas a los conflictos de leyes.

§ 3. Para la aplicación de las disposiciones relativas a la responsabilidad del ferrocarril en caso de muerte y de lesiones de los viajeros, el Derecho nacional será el del Estado en cuyo territorio haya ocurrido el accidente al viajero, incluidas las normas relativas a los conflictos de leyes.

TÍTULO II

Contrato de transporte

CAPÍTULO PRIMERO

Transporte de viajeros

ARTÍCULO 9

Horarios y utilización de los trenes

§ 1. El ferrocarril deberá dar a conocer al público de forma apropiada el horario de los trenes.

§ 2. Los horarios o las tarifas deberán indicar las restricciones en la utilización de determinados trenes o determinadas clases de coches.

ARTÍCULO 10

Exclusión del transporte. Admisión condicionada

§ 1. Serán excluidos del transporte o podrán ser excluidos durante trayecto:

a) Las personas en estado de embriaguez y las que se conduzcan de forma inconveniente o que no observen las prescripciones en vigor en cada Estado; estas personas no tendrán derecho al reembolso ni del precio de sus billetes, ni del precio que hayan pagado por el transporte de sus equipajes.

b) Las personas que con motivo de una enfermedad o por otras causas pudieran incomodar a sus vecinos, a menos que haya sido reservado para ellas un compartimento completo o que no puedan disponer de éste previo pago. No obstante, las personas que caigan enfermas durante el trayecto deberán ser transportadas por lo menos hasta la primera estación en que sea posible prestarles los cuidados necesarios; el precio del viaje les será reembolsado de conformidad con el artículo 25, después de deducirles la parte correspondiente al trayecto efectuado; lo mismo se aplicará, en su caso, en relación con el transporte de los equipajes.

§ 2. El transporte de personas afectadas por enfermedades contagiosas estará regulado por los Convenios y Reglamentos internacionales o, en su defecto, por la Leyes y Reglamentos de cada Estado.

ARTÍCULO 11

Billetes

§ 1. Los billetes expedidos para un transporte internacional deberán llevar las siglas CIV. el signo C será admitido transitoriamente.

§ 2. Las tarifas internacionales o los acuerdos entre ferrocarriles determinarán la forma y el contenido de los billetes, así como el idioma y los caracteres en los cuales deberán ser impresos y rellenados.

§ 3. Salvo excepción prevista por las tarifas internacionales, los billetes deberán comprender:

- Las estaciones de partida y de destino.
- El itinerario; si estuviese permitido el uso de diferentes itinerarios o modalidades de transporte deberá mencionarse esta facultad.
- La categoría de tren y la clase de coche.
- El precio del transporte.
- El primer día de validez.
- La duración de la validez.

§ 4. Los carnés de cupones expedidos, teniendo como base una tarifa internacional, constituyen un billete único en el sentido de las Reglas Uniformes.

§ 5. Salvo excepción prevista por las tarifas internacionales, el billete será transferible si no es nominativo y si el viaje no ha comenzado.

§ 6. El viajero deberá asegurarse, al recibir el billete, de que éste ha sido expedido según sus indicaciones.

§ 7. La duración de la validez de los billetes y las paradas en el trayecto estarán reguladas por las tarifas internacionales.

ARTÍCULO 12

Derecho al transporte. Viajero sin billete válido

§ 1. El viajero, desde el comienzo de su viaje, deberá ir provisto de un título de transporte válido que estará obligado a conservar durante todo el viaje, a presentar, si fuese requerido para ello, a cualquier agente del ferrocarril encargado de la revisión y a entregarlo al término del viaje. Las tarifas internacionales podrán prever excepciones.

§ 2. Los billetes que hayan sufrido una modificación ilícita no serán válidos y serán retirados por los agentes del ferrocarril encargados de la revisión.

§ 3. El viajero que no pueda presentar un billete válido tendrá que pagar, además del precio del transporte, una sobretasa calculada de conformidad con las prescripciones aplicables por el ferrocarril que exija el pago de la sobretasa.

§ 4. El viajero que rehúse el pago inmediato del precio del transporte o de la sobretasa podrá ser excluido del transporte. El viajero excluido no podrá exigir que su equipaje sea puesto a su disposición en una estación que no sea la de destino.

ARTÍCULO 13

Reducción de precios para niños

§ 1. Hasta la edad de cinco años cumplidos, los niños serán transportados gratuitamente y sin billete, siempre que no se reclame para ellos un asiento determinado.

§ 2. Los niños de más de cinco años hasta los diez cumplidos y los niños menores de dicha edad para los cuales se haya reclamado un asiento determinado serán transportados a precios reducidos. Estos no podrán exceder de la mitad de los precios percibidos por los billetes de adultos, salvo en lo que concierne a los suplementos percibidos por la utilización de determinados trenes o de determinados coches, sin perjuicio de redondear las cantidades conforme a las prescripciones aplicables por el ferrocarril que expida el billete.

Esta reducción no será obligatoriamente aplicable a los precios de los billetes que estén ya reducidos, en relación con el precio normal de un billete sencillo.

§ 3. Las tarifas internacionales podrán prever, sin embargo, límites de edad diferentes a los que figuran en los §§ 1 y 2, en la medida en que dichos límites no sean inferiores ni a la edad de cuatro años cumplidos en lo que concierne a la gratuidad del transporte a que se hace mención en el § 1, ni a la de diez años cumplidos en caso de aplicarse los precios reducidos previstos en el § 2.

ARTÍCULO 14

Ocupación de las plazas

§ 1. La ocupación, la atribución y la reserva de plazas en los trenes se regularán por las prescripciones aplicables por el ferrocarril.

§ 2. El viajero podrá ocupar una plaza de clase superior o pasar a un tren de categoría de precio más elevado que las que figuren en el billete, o hacerse modificar el itinerario en las condiciones establecidas por las tarifas internacionales.

ARTÍCULO 15

Introducción de bultos de mano y de animales en los coches

§ 1. El viajero podrá llevar consigo gratuitamente en los coches objetos fáciles de transportar (bultos de mano).

Cada viajero sólo dispondrá para sus bultos de mano del espacio situado encima y debajo del asiento que ocupe, o de cualquier otro espacio que le corresponda cuando los coches sean de un tipo especial, especialmente cuando lleven compartimento de equipajes.

§ 2. No podrá introducirse en los coches:

a) Las materias y objetos excluidos del transporte como equipajes en virtud del artículo 18, e), salvo excepción prevista por las tarifas o por las disposiciones complementarias.

b) Los objetos que por su naturaleza puedan molestar o incomodar a los viajeros o causar un daño.

c) Los objetos que las prescripciones de Aduanas o de otras autoridades administrativas no permitan introducir en los coches.

d) Los animales vivos, salvo excepción prevista por las disposiciones complementarias o por las tarifas.

§ 3. No obstante, las tarifas internacionales podrán prever las condiciones en que podrán transportarse como bultos de mano o como equipajes los objetos introducidos en los coches contraviniendo los §§ 1 y 2, b).

§ 4. El ferrocarril tendrá derecho a cerciorarse, en presencia del viajero, de la naturaleza de los objetos introducidos en los coches, en caso de presunción grave de contravención del § 2, a), b) y d). Si no fuese posible identificar al viajero que llevó consigo los objetos sometidos a comprobación, el ferrocarril la realizará en presencia de dos testigos ajenos al ferrocarril.

§ 5. Incumbirá al viajero la vigilancia de los objetos y animales que lleve consigo en el coche, salvo cuando no pueda ejercerla por el hecho de encontrarse en un coche del tipo especial a que se alude en el § 1.

§ 6. El viajero será responsable de cualquier daño causado por los objetos o animales que lleve consigo en el coche, a menos que pueda probar que el daño fue causado por una falta del ferrocarril, por una falta de un tercero o por circunstancias que el viajero no pudiera evitar y cuyas consecuencias no pudiera obviar. Esta disposición no afectará a la responsabilidad que pueda incumbir al ferrocarril en virtud del artículo 26.

ARTÍCULO 16

Enlaces perdidos. Supresión de trenes

§ 1. Cuando, a consecuencia del retraso de un tren, se pierda el enlace con otro tren o cuando un tren sea suprimido en todo o parte de su recorrido y el viajero quiera continuar su viaje, el ferrocarril estará obligado a conducirlo, con sus bultos de mano y sus equipajes, en la medida de lo posible y sin recargo alguno, en un tren que se dirija a la misma estación de destino, por la misma línea o por otra línea perteneciente a los ferrocarriles que participen en el itinerario del transporte primitivo, de forma que el viajero pueda llegar a su destino con el menor retraso posible.

§ 2. El ferrocarril deberá, llegado el caso, certificar en el billete que se ha perdido el enlace o que se ha suprimido el tren, prorrogar la validez del billete en la medida necesaria y hacerlo válido para el nuevo itinerario, para una clase superior a para un tren de categoría de precio más elevado. No obstante, las tarifas y los horarios podrán excluir la utilización de determinados trenes.

CAPÍTULO II

Transportes de equipajes

ARTÍCULO 17

Objetos admitidos

§ 1. Se admitirá al transporte como equipaje los objetos relacionados con la finalidad del viaje contenidos en baúles, cestas, maletas, sacos de viaje u otros embalajes de este género, así como los mismos embalajes.

§ 2. Las tarifas internacionales podrán admitir, en determinadas condiciones, como equipajes, animales y otros objetos no contemplados en el § 1, especialmente vehículos automóviles acompañados entregados al transporte con o sin remolque.

§ 3. Las tarifas o los horarios podrán excluir o limitar el transporte de equipajes en determinados trenes o determinadas categorías de trenes.

ARTÍCULO 18

Objetos excluidos

Quedan excluidos del transporte como equipaje:

a) Los objetos cuyo transporte esté prohibido, aunque sólo sea en uno de los territorios que deban ser recorridos por el equipaje.

b) Los objetos cuyo transporte esté reservado a las Administraciones de Correos, aunque sólo sea en uno de los territorios que deban ser recorridos por los equipajes.

c) Las mercancías destinadas al comercio.

d) Los objetos que molesten o que tengan un volumen excesivo.

e) Las materias u objetos peligrosos, especialmente las armas cargadas; las materias u objetos explosivos o inflamables, las materias comburentes, tóxicas, radiactivas o corrosivas, así como las materias repugnantes o infecciosas; las tarifas internacionales podrán admitir como equipajes, en determinadas condiciones, algunas de estas materias o alguno de estos objetos.

ARTÍCULO 19

Facturación y transporte de equipajes

§ 1. La facturación de equipajes sólo tendrá lugar previa presentación de billetes válidos al menos hasta el destino de los equipajes, y por el itinerario indicado en los billetes.

Si el billete fuese válido para varios itinerarios, o si el lugar de destino estuviera servido por varias estaciones, el viajero deberá indicar exactamente el itinerario que ha de seguir o la estación a la cual deba efectuarse la facturación. El ferrocarril no responderá de las consecuencias de la inobservancia de dicha prescripción por parte del viajero.

§ 2. Si las tarifas lo previeran, el viajero podrá, mientras dure el plazo de validez de su billete, hacer facturar los equipajes, bien sea directamente para el recorrido total o para fracciones cualesquiera de ese recorrido.

§ 3. Las tarifas determinarán si pueden admitirse, y en qué condiciones, equipajes para el transporte sin presentación de billetes o para un itinerario distinto del mencionado en el billete presentado. Cuando las tarifas prevean que pueden admitirse equipajes para el transporte sin presentación de billetes, se aplicarán al expedidor de los equipajes, por analogía, las disposiciones de las reglas uniformes que establecen los derechos y obligaciones del viajero respecto a su equipaje.

§ 4. El precio del transporte del equipaje deberá abonarse en el momento de la facturación.

§ 5. En todo lo demás, las formalidades para la facturación de equipajes se determinarán por las prescripciones en vigor en la estación encargada de la facturación.

§ 6. El viajero podrá indicar, de conformidad con las prescripciones vigentes en la estación encargada de la facturación, el tren en el que deba de ser expedido su equipaje. Si el viajero no hiciera uso de esta facultad, el transporte se llevará a cabo en el primer tren adecuado.

Si los equipajes tuviesen que ser transbordados en una estación de enlace, el transporte deberá efectuarse en el primer tren que asegure el transporte regular de los equipajes.

El transporte de los equipajes sólo podrá efectuarse en las condiciones antes indicadas si no se oponen a ello las formalidades exigidas, a la salida o en ruta, por las Aduanas o por otras autoridades administrativas.

ARTÍCULO 20

Talón de equipajes

§ 1. En el momento de la facturación de los equipajes se expedirá un talón para el viajero.

§ 2. Los talones de equipajes expedidos para un transporte internacional deberán llevar las siglas CIV. Se admitirá el signo Φ transitariamente.

§ 3. Las tarifas internacionales o los acuerdos entre ferrocarriles determinarán la forma y el contenido de los talones de equipajes, así como el idioma y los caracteres en que deban imprimirse y rellenarse.

§ 4. Salvo excepción prevista por las tarifas internacionales, los talones de equipajes deberán contener las indicaciones siguientes:

- Las estaciones de salida y de destino.
- El itinerario.
- La fecha de entrega para el transporte y el tren en el que deban ser enviados los equipajes.
- El número y tamaño de los bultos.
- El importe del precio del transporte y de los demás gastos.

§ 5. El viajero deberá cerciorarse, al recibir el talón de equipajes, de que éste se ha formalizado de acuerdo con sus indicaciones.

ARTÍCULO 21

Estado, acondicionamiento, embalaje y rotulación de los equipajes

§ 1. Los bultos cuyo estado o acondicionamiento sea defectuoso, o el embalaje, o que presenten signos manifiestos de avería podrán ser rechazados por el ferrocarril. Si a pesar de ello fueran admitidos, el ferrocarril tendrá derecho a consignar una mención apropiada en el talón de equipajes. La aceptación por el viajero del talón de equipajes que contenga tal mención se considerará como prueba de que el viajero ha reconocido la exactitud de la misma.

§ 2. El viajero vendrá obligado a rotular cada bulto, en lugar bien visible, en condiciones suficientes de firmeza, de forma clara y de manera indeleble y que no dé lugar a confusión alguna con las indicaciones siguientes:

- Su nombre y dirección.
- La estación y el país de destino.

Las indicaciones caducadas deberán ser retiradas o hechas ilegibles por el viajero.

El ferrocarril podrá rechazar los bultos que no lleven las indicaciones prescritas.

ARTÍCULO 22

Responsabilidad del viajero. Comprobación. Sobretasa

§ 1. El viajero será responsable de todas las consecuencias de la inobservancia de los artículos 17, 18 y 21, § 2.

§ 2. Si las leyes y reglamentos del Estado en cuyo territorio tenga lugar el hecho no lo prohibieran, el ferrocarril tendrá derecho, en caso de presunción grave de contravención, a comprobar si el contenido de los equipajes responde a las prescripciones. Se invitará al viajero a presenciar la comprobación. Si no se presentase o no pudiera ser hallado, la comprobación deberá hacerse en presencia de dos testigos ajenos al ferrocarril.

§ 3. Si se probase la infracción, el viajero deberá pagar los gastos ocasionados por la comprobación.

En caso de infracción de los artículos 17 y 18, el ferrocarril podrá percibir una sobretasa determinada por las tarifas internacionales, sin perjuicio del pago de la diferencia del precio del transporte y de una indemnización por el daño eventual.

ARTÍCULO 23

Entrega

§ 1. La entrega de los equipajes se efectúa mediante la presentación del talón de equipajes y, en su caso, previo pago de los gastos que graven el envío. El ferrocarril tendrá derecho, sin estar obligado a ello, a comprobar si el portador del talón está facultado para hacerse cargo de la entrega.

§ 2. Se asimilarán a la entrega al portador del talón, cuando sean efectuados de conformidad con las prescripciones en vigor en la estación encargada de la entrega:

- La entrega de los equipajes a las autoridades de Aduana en sus locales de expedición o en sus almacenes, cuando éstos no estén bajo la custodia del ferrocarril.
- El hecho de confiar animales vivos a terceros.

§ 3. El portador del talón de equipajes tendrá derecho a reclamar al servicio de entrega de la estación destinataria la entrega de los equipajes tan pronto como haya transcurrido el tiempo necesario, después de la llegada del tren en el que debían ser transportados los equipajes para ponerlos a disposición del viajero, así como, en su caso, para cumplir las formalidades exigidas por las Aduanas u otras autoridades administrativas.

§ 4. A falta de entrega del talón de equipajes, el ferrocarril sólo estará obligado a entregarlos a quien justifique su derecho; si esta justificación pareciera insuficiente, el ferrocarril podrá exigir un garantía.

§ 5. Los equipajes se entregarán en la estación para la cual hayan sido facturados. Sin embargo, a petición del portador del talón, hecha en tiempo oportuno, si las circunstancias lo permiten y si las prescripciones de Aduanas o de otras autoridades administrativas no se oponen a ello, los equipajes podrán ser restituidos en la estación de salida o entregados en una estación intermedia mediante la presentación del talón de equipajes, y además, si la tarifa lo exige, mediante presentación del billete.

§ 6. El portador del talón a quien no sean entregados los equipajes, de conformidad con las disposiciones del § 3, podrá exigir que se haga constar en el talón de equipajes el día y la hora en que haya reclamado la entrega.

§ 7. El ferrocarril estará obligado a proceder a la comprobación de los equipajes a requerimiento del portador del talón y en su presencia, con objeto de comprobar un daño alegado. Si el ferrocarril no atendiera su petición, el portador del talón tendrá derecho a rehusar la recepción de los equipajes.

§ 8. En todo lo demás la entrega quedará sometida a las prescripciones vigentes en la estación encargada de la misma.

CAPÍTULO III

Disposiciones comunes a los transportes de viajeros y de equipajes

ARTÍCULO 24

Cumplimiento de las formalidades administrativas

El viajero estará obligado a atenerse a las prescripciones dictadas por las Aduanas o por otras autoridades administrativas, tanto en lo concerniente a su persona y a los animales que lleve consigo como en la inspección de sus bultos de mano y equipaje. Deberá asistir a dicha inspección, salvo excepción prevista por las leyes y reglamentos de cada Estado. El ferrocarril no asumirá ninguna responsabilidad para con el viajero respecto al daño que resulte del hecho de que éste no tenga en cuenta tales obligaciones.

ARTÍCULO 25

Reembolsos, restituciones y pagos suplementarios

§ 1. Serán reembolsados en su totalidad o en parte los precios del transporte cuando:

- El billete no haya sido utilizado o lo haya sido parcialmente;
- A consecuencia de la falta de plaza se haya utilizado el billete en una clase o en una categoría de precio inferior a las que figuran en el billete.
- Los equipajes hayan sido retirados en la estación de salida o entregados en un estación intermedia.

§ 2. Las tarifas internacionales determinarán los documentos y certificaciones que se hayan de presentar en apoyo de la petición de reembolso los importes que deban ser reembolsados, así como las tasas a deducir.

Estas tarifas podrán excluir, en determinados casos, el reembolso del precio del transporte o subordinarlo a ciertas condiciones.

§ 3. Toda petición de reembolso fundada en los párrafos precedentes y en el artículo 1, § 1, b), será inadmisibile si no ha sido presentada al ferrocarril en un plazo de seis meses. El plazo se empieza a contar para los billetes a partir del día siguiente a la expiración de su validez y para los talones de equipajes del día de su expedición.

§ 4. En caso de aplicación irregular de una tarifa o de error en el cálculo o la percepción del precio del transporte y de otros gastos, el exceso deberá ser restituido por el ferrocarril o la insuficiencia deberá ser abonada a éste sólo si la diferencia excede de una unidad de cuenta por billete o talón de equipajes.

§ 5. Para el cálculo del exceso que ha de restituir el ferrocarril, o de la insuficiencia que ha de abonar el viajero, será conveniente aplicar el tipo de cambio oficial del día en que haya sido percibido el precio del transporte. Si el pago fuese efectuado en moneda distinta de la del cobro, el tipo de cambio aplicable será el del día en que tenga lugar este pago.

§ 6. En todos los casos no previstos por este artículo, y a falta de acuerdos particulares entre los ferrocarriles, serán aplicables las prescripciones vigentes en el Estado de partida.

TITULO III

Responsabilidad

CAPITULO PRIMERO

Responsabilidad del ferrocarril en caso de muerte y de lesiones de los viajeros

ARTÍCULO 26

Fundamento de la responsabilidad

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

El ferrocarril será además responsable del daño resultante de la pérdida total o parcial o de las averías que puedan sufrir los objetos que el viajero víctima de tal accidente llevase, bien sobre sí, bien consigo como bultos de mano, incluidos los animales.

§ 2. El ferrocarril quedará exento de esta responsabilidad.

a) Si el accidente ha sido causado por circunstancias exteriores a la explotación que el ferrocarril, a pesar de la diligencia requerida por las particularidades del caso, no haya podido evitar y cuyas consecuencias no hubiese podido obviar.

b) Total o parcialmente, en la medida en que el accidente haya sido debido a una falta del viajero o a un comportamiento de éste no conforme con la conducta normal de los viajeros.

c) Si el accidente ha sido debido al comportamiento de terceros que el ferrocarril, a pesar de la diligencia requerida por las particularidades del caso, no haya podido evitar y cuyas consecuencias no haya podido obviar; si el ferrocarril no queda exento de la responsabilidad por este hecho, responderá por la totalidad dentro de los límites de las Reglas Uniformes y sin perjuicio de su recurso eventual contra terceros.

§ 3. Las Reglas Uniformes no afectarán a la responsabilidad que pueda incumbir al ferrocarril en los casos no previstos en el § 1.

§ 4. El ferrocarril responsable en el sentido de este capítulo será aquel que, de acuerdo con la lista de líneas previstas en los artículos 3 y 10 del Convenio, explote la línea en la cual se haya

producido el accidente. Si, de acuerdo con esta lista, existiese coexplotación por dos ferrocarriles, cada uno de ellos será responsable.

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 como consecuencia del fallecimiento, especialmente los de transporte del cadáver, de inhumación y de incineración.

b) Si la muerte no ha sido instantánea, los daños y perjuicios previstos en el artículo 28.

§ 2. Si -por muerte del viajero- personas con las que éste tuviese o hubiese tenido 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 que le obligue la Ley quedará sujeta 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 de los daños causados, bien por la incapacidad total o parcial para el trabajo, bien por el aumento de las necesidades.

ARTÍCULO 29

Reparación de otros perjuicios

El Derecho nacional determinará si el ferrocarril tiene que abonar daños y perjuicios -y en qué medida- por perjuicios que no sean los previstos en los artículos 27 y 28, especialmente los morales y físicos («pretium doloris») y estéticos.

ARTÍCULO 30

Forma y limitación de los daños y perjuicios en caso de muerte y de lesiones del viajero

§ 1. Los daños y perjuicios previstos en los artículos 27, § 2, y 28, 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 el viajero perjudicado o los derechohabientes mencionados en el artículo 27, § 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 Reglas Uniformes se fijará un límite máximo de 70.000 unidades de cuenta de capital o de renta anual correspondiente a dicho capital para cada viajero, cuando el Derecho nacional prevea un límite máximo de un importe inferior.

ARTÍCULO 31

Limitación de los daños y perjuicios en caso de pérdida o avería de objetos

Cuando el ferrocarril sea responsable en virtud del artículo 26, § 1, segundo apartado, deberá reparar el daño hasta una cantidad de 700 unidades de cuenta por cada viajero.

ARTÍCULO 32

Prohibición de limitar la responsabilidad

Las disposiciones tarifarias y los acuerdos particulares concluidos entre el ferrocarril y el viajero, que tiendan a exonerar por anticipado, total o parcialmente, al ferrocarril de su responsabilidad en caso de muerte y de lesiones de viajeros, o que tengan por efecto invertir la prueba de la culpa que incumba al ferrocarril, o que establezcan límites inferiores a los fijados en los artículos 30, § 2, y 31, serán nulos de pleno derecho. No obstante, esta nulidad no implica la del contrato de transporte.

ARTÍCULO 33

Transportes mixtos

§ 1. A reserva del § 2, las disposiciones relativas a la responsabilidad del ferrocarril en caso de muerte y de lesiones de viajeros no serán aplicables a los daños producidos durante el transporte en

líneas no ferroviarias inscritas en la lista de líneas prevista en los artículos 3 y 10 del Convenio.

§ 2. No obstante, cuando los vehículos ferroviarios sean transportados por transbordador, las disposiciones relativas a la responsabilidad del ferrocarril en caso de muerte y de lesiones de viajeros serán aplicables a los daños a los que se refiere el artículo 26, § 1, causados por un accidente en relación con la explotación ferroviaria ocurrido mientras el viajero se encontraba en dichos vehículos, o entrando o saliendo de los mismos.

Para la aplicación del apartado anterior, se entenderá por «Estado en cuyo territorio se ha producido el accidente acaecido al viajero» al Estado cuyo pabellón lleve el transbordador.

§ 3. Cuando, a causa de circunstancias excepcionales, el ferrocarril se vea obligado a interrumpir provisionalmente su explotación y transporte o haga transportar a los viajeros por otro medio de transporte, será responsable con arreglo al derecho referente a ese medio de transporte. No obstante, el artículo 18 del Convenio y los artículos 8, 48 a 53 y 55 de las Reglas Uniformes seguirán siendo aplicables.

CAPITULO II

Responsabilidad del ferrocarril por los equipajes

ARTICULO 34

Responsabilidad colectiva de los ferrocarriles

§ 1. El ferrocarril que haya aceptado equipajes para el transporte expidiendo un talón de equipajes será responsable de la ejecución del transporte en el recorrido total hasta su entrega.

§ 2. Cada ferrocarril subsiguiente, por el mero hecho de hacerse cargo de los equipajes, participará en el contrato de transporte y asumirá las obligaciones que de él se deriven, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 51, § 3, con respecto al ferrocarril destinatario.

ARTICULO 35

Extensión de la responsabilidad

§ 1. El ferrocarril será responsable del daño resultante de la pérdida total o parcial y de las averías de los equipajes que ocurran desde su aceptación al transporte hasta su entrega, así como del retraso en la misma.

§ 2. El ferrocarril quedará exento de esta responsabilidad si la pérdida, la avería o el retraso en la entrega ha sido motivada por una falta del viajero, por una orden de éste que no se derive de una falta del ferrocarril, por un vicio propio de los equipajes o por circunstancias que el ferrocarril no pueda evitar y cuyas consecuencias no pueda obviar.

§ 3. El ferrocarril quedará exento de esta responsabilidad cuando la pérdida o la avería resulte de riesgos particulares inherentes a uno o más hechos siguientes:

- Ausencia o defectos del embalaje.
- Naturaleza especial del equipaje.
- Expedición como equipajes de objetos excluidos del transporte.

ARTICULO 36

Carga de la prueba

§ 1. La prueba de que la pérdida, la avería o el retraso en la entrega ha sido motivado por uno de los hechos previstos en el artículo 35, § 2, incumbirá al ferrocarril.

§ 2. Cuando el ferrocarril, teniendo en cuenta las circunstancias del hecho, establezca que la pérdida o la avería ha podido resultar de uno o de varios de los riesgos particulares previstos en el artículo 35, § 3, existirá presunción de que ha resultado de dichas causas. No obstante, el derechohabiente conservará el derecho de probar que el daño ha sido motivado, total o parcialmente, por uno de dichos riesgos.

ARTICULO 37

Presunción de pérdida de los equipajes

§ 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 23, § 3.

§ 2. Si un bulto que se haya considerado perdido se hallase dentro del año siguiente a la petición de entrega, el ferrocarril 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 de dicho aviso, el derechohabiente podrá exigir que el bulto le sea entregado en una de las estaciones del recorrido. En ese caso deberá pagar los gastos del transporte del bulto, desde la estación de partida hasta aquella en que tenga lugar la entrega, y restituir la indemnización recibida, una vez deducidos los gastos que se comprendieran en dicha indemnización. No obstante, conservará sus derechos a la indemnización por retraso en la entrega previstos en el artículo 40.

§ 4. Si el bulto encontrado no ha sido reclamado en el plazo previsto en el § 3 o si el bulto ha sido encontrado después de más de un año tras la petición de entrega, el ferrocarril dispondrá del mismo conforme a las leyes y reglamentos del Estado de que dependa.

ARTICULO 38

Indemnización en caso de pérdida

§ 1. En caso de pérdida total o parcial de los equipajes, el ferrocarril 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 ésta pueda, sin embargo, exceder de 34 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto que falte o de 500 unidades de cuenta por bulto.

b) Si no se ha probado el importe del daño, una indemnización calculada a tanto alzado, de 10 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto que falte o de 150 unidades de cuenta por bulto.

La modalidad de la indemnización, por kilogramos que falten o por bulto, quedará determinada por las tarifas internacionales.

§ 2. El ferrocarril deberá reembolsar, además, el precio del transporte, los derechos de aduana y las restantes cantidades desembolsadas con ocasión del transporte del bulto perdido.

ARTICULO 39

Indemnización en caso de avería

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

§ 2. La indemnización no podrá exceder:

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

b) De 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.

ARTICULO 40

Indemnización por retraso en la entrega

§ 1. En caso de retraso en la entrega de los equipajes, el ferrocarril 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 ha resultado un perjuicio, incluso una avería, una indemnización igual al importe del daño hasta un máximo de 0,40 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de los equipajes o de siete unidades de cuenta por bulto, entregados con retraso.

b) Si el derechohabiente no prueba que de ello ha resultado perjuicio, una indemnización a tanto alzado de 0,07 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de los equipajes o 1,40 unidades de cuenta por bulto, entregados con retraso.

La modalidad de indemnización, por kilogramo o por bulto, quedará determinada por las tarifas internacionales.

§ 2. En caso de pérdida total de los equipajes, la indemnización prevista en el § 1 no podrá acumularse a la del artículo 38.

§ 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 39.

§ 5. En ningún caso, la acumulación de la indemnización prevista en el § 1 a las previstas en los artículos 38 y 39 podrá dar lugar al pago de una indemnización superior a la que correspondería en caso de pérdida total de los equipajes.

ARTICULO 41

Vehículos automóviles acompañados

§ 1. En caso de retraso en la carga por causa imputable al ferrocarril o de retraso en la entrega de un vehículo automóvil:

acompañado, el ferrocarril deberá pagar, cuando el derechohabiente pruebe que ha resultado un perjuicio de ello, una indemnización cuyo importe no podrá exceder del precio del transporte del vehículo.

§ 2. Si el derechohabiente renuncia al contrato de transporte, en caso de retraso en la carga por causa imputable al ferrocarril, el precio del transporte del vehículo y de los viajeros 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 del vehículo.

§ 3. En caso de pérdida total o parcial de un vehículo, la indemnización a pagar al derechohabiente por el daño probado será calculada de acuerdo con el valor usual del vehículo y no podrá exceder de 4.000 unidades de cuenta. Un remolque, con o sin carga, será considerado como un vehículo.

§ 4. En lo referente a los objetos dejados en el vehículo, el ferrocarril sólo será responsable del daño causado por su falta. La indemnización total a pagar no podrá exceder de 700 unidades de cuenta. En lo que se refiere a los objetos dejados sobre el vehículo, el ferrocarril no se hará responsable.

§ 5. Las demás disposiciones relativas a la responsabilidad respecto a los equipajes serán igualmente aplicables al transporte de vehículos automóviles acompañados.

CAPITULO III

Disposiciones comunes relativas a la responsabilidad

ARTÍCULO 42

Indemnización en caso de dolo o falta grave

Cuando el daño fuera resultado de dolo o falta grave imputable al ferrocarril, no se aplicarán las disposiciones de los artículos 30, 31 y 38 a 41 de las Reglas Uniformes o las previstas por el Derecho nacional que limiten las indemnizaciones a una cantidad determinada.

En caso de falta grave, la indemnización por pérdida, avería o retraso en la entrega de los equipajes quedará, sin embargo, limitada al doble de los máximos previstos en los artículos 38 a 41.

ARTÍCULO 43

Intereses de la indemnización

§ 1. 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 49 o, de no existir reclamación, desde el día de la demanda en juicio.

§ 2. 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 la demanda en juicio.

§ 3. En lo que se refiere a los equipajes, los intereses no serán abonados más que si la indemnización excediese de cuatro unidades de cuenta por talón de equipajes.

§ 4. En lo que se refiere a los equipajes, si el derechohabiente no entrega al ferrocarril, 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 44

Responsabilidad en caso de accidente nuclear

El ferrocarril quedará liberado de la responsabilidad que le incumbe en virtud de las Reglas Uniformes cuando el daño haya sido causado por un accidente nuclear y cuando, de acuerdo con las leyes y reglamentos de un Estado que regulen la responsabilidad en el ámbito de la energía nuclear, sea responsable de ese daño el explotador de una instalación nuclear u otra persona que le sustituya.

ARTÍCULO 45

Responsabilidad del ferrocarril por sus agentes

El ferrocarril será responsable de los agentes adscritos a su servicio y demás personas que emplee para la ejecución del transporte.

No obstante, si a petición de un viajero estos agentes y demás personas prestan servicios que no sean de la incumbencia del ferrocarril, se considerará que obran por cuenta del viajero al que prestan tales servicios.

ARTÍCULO 46

Otras acciones

En todos los casos en que sean aplicadas las reglas uniformes no se podrá ejercer contra el ferrocarril ninguna acción de responsabilidad, por cualquier causa que sea, si no es en las condiciones y límites previstos en dichas reglas.

Lo mismo sucederá con cualquier acción que se ejerza contra los agentes y demás personas de las que responda el ferrocarril en virtud del artículo 45.

ARTÍCULO 47

Disposiciones especiales

§ 1. A reserva de lo establecido en el artículo 41, la responsabilidad del ferrocarril por el daño causado por el retraso o la supresión de un tren o por la pérdida de un enlace quedará sometida a las leyes y reglamentos del Estado en el cual se haya producido el hecho.

§ 2. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 26, el ferrocarril sólo será responsable de los daños causados por su falta en lo concerniente a los objetos y animales cuya vigilancia sea de la incumbencia del viajero conforme al artículo 13, § 5, y a los objetos que el viajero lleve consigo.

§ 3. Los otros artículos de los títulos III y IV no serán aplicables a los casos previstos en los §§ 1 y 2.

TITULO IV

Ejercicio de los derechos

ARTÍCULO 48

Comprobación de pérdida parcial o de avería sufrida por los equipajes

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

Deberá entregarse gratuitamente una copia del acta al derechohabiente.

§ 2. Si el derechohabiente no aceptase las comprobaciones del acta podrá pedir que el estado y el peso de los equipajes, así como la causa y el importe del daño, sean comprobados por un experto nombrado por las partes o por vía judicial. El procedimiento quedará sometido a las leyes y reglamentos del Estado en que tenga lugar la comprobación.

§ 3. En caso de pérdida de bultos, el derechohabiente estará obligado, para facilitar las indagaciones del ferrocarril, a dar la descripción más exacta posible de los bultos perdidos.

ARTÍCULO 49

Reclamaciones

§ 1. Las reclamaciones relativas a la responsabilidad del ferrocarril en caso de muerte y de lesiones de los viajeros deberán dirigirse por escrito a uno de los ferrocarriles siguientes:

- Al ferrocarril responsable; si de acuerdo con el artículo 26, fuesen responsables dos ferrocarriles, a uno de ellos.
- Al ferrocarril de salida.
- Al ferrocarril de destino.
- Al ferrocarril del domicilio o de la residencia habitual del viajero, siempre que éste ferrocarril tenga su sede en territorio de un Estado miembro.

§ 2. Las demás reclamaciones relativas al contrato de transporte deberán dirigirse por escrito al ferrocarril designado en el artículo 51, §§ 2 y 3.

En el momento de la liquidación de la reclamación, el ferrocarril podrá exigir la devolución de los billetes o de los talones de equipajes.

§ 3. El derecho a presentar una reclamación corresponderá a las personas que tengan el derecho a demandar al ferrocarril en virtud del artículo 50.

§ 4. Los billetes, talones de equipajes y otros documentos que el derechohabiente quiera adjuntar a la reclamación por considerarlos de utilidad deberán ser presentados, bien en el original, bien en copia, debidamente legalizada si el ferrocarril lo solicita.

ARTÍCULO 50

Personas que pueden demandar al ferrocarril

La acción judicial contra el ferrocarril pertenecerá a la persona que exhiba el billete o el talón de equipajes, según el caso, o que en su defecto justifique su derecho de cualquier otra forma.

ARTÍCULO 51

Ferrocarriles que pueden ser demandados

§ 1. La acción judicial fundada en la responsabilidad del ferrocarril en caso de muerte y de lesiones de los viajeros sólo podrá ejercerse contra el ferrocarril responsable en el sentido del artículo 26, § 4. En caso de coexplotación por dos ferrocarriles, el demandante podrá elegir entre los dos.

§ 2. La acción judicial para la restitución de una cantidad pagada en virtud del contrato de transporte podrá ejercitarse, ya sea contra el ferrocarril que haya percibido dicha cantidad, ya contra el ferrocarril a cuyo favor se hubiera cobrado.

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

El ferrocarril de destino podrá ser demandado aun cuando no haya recibido los equipajes.

§ 4. Si el demandante está facultado para elegir entre varios ferrocarriles, se extinguirá su derecho de opción en el momento en que se interponga la acción contra uno de ellos.

§ 5. La acción judicial podrá ejercitarse contra un ferrocarril distinto de los indicados en los §§ 2 y 3, cuando se presente como demanda reconvenzional o como excepción en la instancia relativa a una demanda principal fundada en el mismo contrato de transporte.

ARTÍCULO 52

Competencia

§ 1. Las acciones judiciales fundadas en la responsabilidad del ferrocarril en caso de muerte y de lesiones de viajeros sólo podrán entablarse ante la jurisdicción competente del Estado en cuyo territorio haya ocurrido el accidente del viajero, a menos que se decida de otro modo en acuerdos entre Estados o en las escrituras de concesión.

§ 2. Las demás acciones judiciales fundadas en las reglas uniformes sólo podrán entablarse ante la jurisdicción competente del Estado del que dependa el ferrocarril demandado, a menos que se decida de otro modo en acuerdos entre Estados o en las escrituras de concesión.

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

ARTÍCULO 53

Extinción de la acción contra el ferrocarril derivada de la responsabilidad en caso de muerte y lesiones de viajeros

§ 1. Toda acción del derechohabiente fundada en la responsabilidad del ferrocarril en caso de muerte y de lesiones de viajeros quedará extinguida si no se denuncia el accidente ocurrido al viajero dentro de los tres meses a partir del conocimiento del daño, a uno de los ferrocarriles a los que se pueda presentar una reclamación con arreglo al artículo 49, § 1.

En caso de que el derechohabiente denuncie el accidente verbalmente al ferrocarril, éste deberá entregarle un certificado de dicho aviso verbal.

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

a) Cuando, dentro del plazo previsto en el § 1, el derechohabiente haya presentado una reclamación ante uno de los ferrocarriles indicados en el artículo 49, § 1.

b) Cuando, dentro del plazo previsto en el § 1, el ferrocarril responsable, o cuando, según el artículo 26, § 4, dos ferrocarriles sean responsables uno de ellos haya tenido conocimiento por otro conducto del accidente ocurrido al viajero.

c) Cuando el accidente no haya sido denunciado, o lo haya sido con retraso por circunstancias que no sean imputables al derechohabiente.

d) Cuando el derechohabiente presente la prueba de que el accidente ha sido causado por una falta del ferrocarril.

ARTÍCULO 54

Extinción de la acción contra el ferrocarril derivada del contrato de transporte de equipajes

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

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

a) En caso de pérdida parcial o de avería:

1.º Si la pérdida o avería ha sido comprobada antes de la recepción de los equipajes por el derechohabiente, conforme al artículo 48.

2.º Si la comprobación que haya procedido realizar conforme al artículo 48 sólo se hubiera omitido por culpa del ferrocarril.

b) En caso de daño no aparente cuya existencia se compruebe tras la recepción de los equipajes por el derechohabiente, si éste:

1.º Solicita la comprobación conforme al artículo 48 inmediatamente después del descubrimiento del daño y lo más tarde en los tres días siguientes a la recepción de los equipajes.

2.º Prueba, además, que el daño se ha producido entre la aceptación al transporte y la entrega.

c) En caso de retraso en la entrega, si el derechohabiente, en un plazo que no exceda de veintidós días, ha hecho valer derechos ante uno de los ferrocarriles señalados en el artículo 51, § 3.

d) Si el derechohabiente presenta las pruebas de que el daño ha sido causado por dolo o falta grave imputable al ferrocarril.

ARTÍCULO 55

Prescripción de la acción

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

a) Para el viajero, a los tres años, que se contarán a partir del día siguiente al accidente.

b) Para los demás derechohabientes, a los tres años, que se contarán a partir del día siguiente al fallecimiento del viajero, sin que, no obstante, este plazo pueda pasar de cinco años a partir del día siguiente al accidente.

§ 2. Las demás acciones nacidas del contrato de transporte prescribirán al año.

Sin embargo, prescribirán a los dos años si se trata de una acción fundada en:

a) Un daño que tenga por causa un dolo.
b) Un caso de fraude.

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

a) Para las acciones de indemnización por pérdida total: Desde el decimocuarto día siguiente al de la expiración del plazo previsto en el artículo 23, § 3.

b) Para las acciones de indemnización por pérdida parcial, avería o retraso en la entrega: Desde el día en que haya tenido lugar la entrega.

c) Para las acciones de pago o de restitución del precio de transporte, de los gastos accesorios o de sobretasas, o para las acciones de rectificación en caso de aplicación irregular de la tarifa o de error de cálculo o de percepción: Desde el día del pago, o, si no medió pago, desde el día en que éste debió efectuarse.

d) Para las acciones de pago de un suplemento de derechos reclamados por la Aduana u otras autoridades administrativas: Desde el día de la reclamación de dichas autoridades.

e) Para las demás acciones relativas al transporte de viajeros: Desde el día de la expiración de la validez del billete.

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

§ 4. En caso de reclamación dirigida al ferrocarril conforme al artículo 49 con los documentos justificativos necesarios, se suspenderá la prescripción hasta el día en que el ferrocarril rechace por escrito la reclamación y restituya los documentos. 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 correrán a cargo de la parte que invoque este hecho.

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

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

§ 6. A reserva de las disposiciones que anteceden, la suspensión y la interrupción de la prescripción se regularán por el Derecho nacional.

TÍTULO V

Relaciones entre ferrocarriles

ARTÍCULO 56

Liquidación de cuentas entre ferrocarriles

Todo ferrocarril estará obligado a pagar a los demás ferrocarriles interesados la parte que les corresponda del precio de transporte que haya cobrado o que haya debido cobrar.

ARTÍCULO 57

Recursos en caso de pérdida o avería

§ 1. El ferrocarril que haya pagado una indemnización por pérdida total o parcial o por avería de equipajes, en virtud de las disposiciones de las reglas uniformes, tendrá derecho a entablar recurso contra los ferrocarriles que hayan participado en el transporte conforme a las disposiciones siguientes:

- a) Será único responsable el ferrocarril causante del daño.
- b) Si son varios los ferrocarriles causantes del daño, cada uno de ellos responderá del daño por el causado. Si la distinción es imposible se repartirá entre ellos la carga de la indemnización, de acuerdo con los principios enunciados en la letra c).
- c) Si no puede probarse que el daño ha sido causado por uno o varios ferrocarriles, se repartirá la carga de la indemnización entre todos los ferrocarriles que hayan participado en el transporte, con excepción de aquellos que demuestren que el daño no se produjo en sus líneas. El reparto se hará proporcionalmente a las distancias kilométricas de aplicación de las tarifas.

§ 2. En caso de insolvencia de uno de los ferrocarriles, la parte que le corresponda y que haya dejado de pagar se repartirá entre los demás ferrocarriles que intervinieron en el transporte, proporcionalmente a las distancias kilométricas de aplicación de las tarifas.

ARTÍCULO 58

Recurso en caso de retraso en la entrega

El artículo 57 será aplicable en caso de indemnización pagada por retraso en la entrega. Si éste ha sido causado por varios ferrocarriles, la carga de la indemnización se repartirá entre estos ferrocarriles proporcionalmente a la duración del retraso en sus respectivas redes.

ARTÍCULO 59

Procedimiento para el recurso

§ 1. El ferrocarril contra el que se entable un recurso nunca estará facultado para impugnar el fundamento de un pago efectuado por el ferrocarril que lo haya entablado conforme a los artículos 57 y 58, cuando la indemnización haya sido fijada judicialmente, después de haberse 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 asignación y para la intervención.

§ 2. El ferrocarril que desee entablar su recurso deberá formular su demanda en una sola y única instancia contra todos los ferrocarriles interesados con los cuales no hubiera transigido, so pena de perder su recurso contra aquellos que no haya emplazado.

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

§ 4. Los ferrocarriles demandados no podrán entablar ningún recurso ulterior.

§ 5. No se autorizará la inclusión de recursos en la instancia relativa a la demanda de indemnización ejercida por el derechohabiente al contrato de transporte.

ARTÍCULO 60

Competencia para los recursos

§ 1. La jurisdicción del domicilio del ferrocarril contra el que se ejerza el recurso será la única competente para todas las acciones de recurso.

§ 2. Cuando la acción haya de incoarse contra varios ferrocarriles, el ferrocarril demandante tendrá derecho a elegir, entre las jurisdicciones competentes, en virtud del § 1, aquella ante la cual haya de presentar su demanda.

ARTÍCULO 61

Acuerdos relativos a los recursos

Los ferrocarriles podrán derogar mediante las disposiciones referentes a los recursos recíprocos definidos en este título, a excepción de la del artículo 59, § 5.

TÍTULO VI

Disposiciones excepcionales

ARTÍCULO 62

Derogaciones

Las disposiciones de las reglas uniformes no podrán prevalecer contra aquellas que determinados Estados estén obligados a adop-

tar, en el tráfico entre ellos en aplicación de determinados Tratados, tales como los Tratados relativos a la Comunidad Europea del Carbón y del Acero y a la Comunidad Económica Europea.

APENDICE B

REGLAS UNIFORMES RELATIVAS AL CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCIAS POR FERROCARRIL (CIM) DE 9 DE MAYO DE 1980

TÍTULO PRIMERO

Generalidades

ARTÍCULO 1

Ámbito de aplicación

§ 1. A reserva de las excepciones previstas en el artículo 2, las reglas uniformes se aplicarán a todas las remesas de mercancías entregadas al transporte con una carta de porte directa establecida para recorridos que incluyan los territorios de al menos dos Estados y que comprenda exclusivamente líneas inscritas en la lista prevista en los artículos 3 y 10 del Convenio.

§ 2. En las reglas uniformes, el término «estación» abarca: Las estaciones ferroviarias, los puertos de los servicios de navegación y todos los demás establecimientos de las Empresas de transporte, abiertos al público para la ejecución del contrato de transporte.

ARTÍCULO 2

Excepciones del ámbito de aplicación

§ 1. Las remesas cuya estación de origen y destino estén situadas en el territorio de un mismo Estado y no circulen por el territorio de otro sino en tránsito, no estarán sometidas a las reglas uniformes:

- a) Si las líneas por las que se efectúa el tránsito son exclusivamente explotadas por un ferrocarril perteneciente al Estado de partida, o
- b) Si los Estados o ferrocarriles interesados han convenido no considerar dichas remesas como internacionales.

§ 2. Las remesas entre estaciones de dos Estados limítrofes y las remesas entre estaciones de dos Estados en tránsito por el territorio de un tercer Estado, si las líneas por las que se efectúa el transporte son explotadas de forma exclusiva por un ferrocarril de uno de estos tres Estados, quedarán sometidas al régimen de tráfico interior aplicable a dicho ferrocarril, cuando el expedidor, al utilizar la carta de porte correspondiente, lo solicite así y las leyes y reglamentos de alguno de los Estados interesados no sean contrarios a ello.

ARTÍCULO 3

Obligación de transportar

§ 1. El ferrocarril estará obligado, siempre que se den las condiciones previstas en las reglas uniformes, a efectuar cualquier transporte de mercancías por vagones completos, siempre que:

- a) El expedidor se ajuste a las reglas uniformes, disposiciones complementarias y tarifas.
- b) El transporte sea posible con el personal y los medios de transporte normales, que permitan satisfacer las necesidades regulares del tráfico.
- c) El transporte no se halle obstaculizado por circunstancias que el ferrocarril no pueda evitar, y cuyo remedio no dependa de éste.

§ 2. El ferrocarril no estará obligado a aceptar mercancías cuya carga, transbordo o descarga exijan el empleo de medios especiales, a no ser que las estaciones implicadas dispongan de los mismos.

§ 3. El ferrocarril sólo estará obligado a aceptar mercancías cuyo transporte pueda ser llevado a cabo sin demora; las prescripciones en vigor en la estación expedidora determinarán los casos en que las mercancías que no cumplan dicha condición tendrán que ser tomadas provisionalmente en depósito.

§ 4. Cuando la autoridad competente decida:

- a) Que el servicio sea suprimido o suspendido total o parcialmente.
- b) Que ciertas remesas sean excluidas o admitidas sólo bajo condición.

Dichas medidas deberán ser puestas sin demora en conocimiento del público y de los ferrocarriles; éstos informarán a los ferrocarriles de los demás Estados para su publicación.

§ 5. Los ferrocarriles podrán, de común acuerdo, concentrar el transporte de mercancías en determinadas relaciones, en puntos fronterizos y en países de tránsito determinados.

Dichas medidas se comunicarán a la Oficina Central. Serán consignadas por los ferrocarriles en listas especiales, publicadas en la forma prevista para las tarifas internacionales y entrarán en vigor un mes después de la fecha de su comunicación a la Oficina Central.

§ 6. Toda infracción de este artículo cometida por el ferrocarril podrá dar lugar a una acción de reparación del daño causado.

ARTÍCULO 4

Objetos excluidos del transporte

Quedarán excluidos del transporte:

- Los objetos cuyo transporte esté prohibido, aunque sólo sea en uno de los territorios del recorrido.
- Los objetos cuyo transporte esté reservado a la Administración de Correos, aunque sólo sea en uno de los territorios del recorrido.
- Los objetos que, por sus dimensiones, peso o acondicionamiento, no se presten al transporte solicitado por razón de las instalaciones o del material, aunque sólo sea en uno de los territorios del recorrido.
- Las materias y objetos excluidos del transporte en virtud del Reglamento relativo al transporte internacional por ferrocarril de mercancías peligrosas (RID), anexo I de las reglas uniformes, a reserva de las excepciones previstas en el artículo 5, § 2.

ARTÍCULO 5

Objetos admitidos al transporte en ciertas condiciones

§ 1. Serán admitidos al transporte en ciertas condiciones:

- Las materias y objetos admitidos al transporte en las condiciones del RID o de los acuerdos y cláusulas tarifarias previstos en el § 2.
- Los transportes funerarios, los vehículos de ferrocarril que circulen sobre sus propias ruedas, los animales vivos, las remesas cuyo transporte presente dificultades especiales a causa de sus dimensiones, de su peso o de su acondicionamiento. En las condiciones de las disposiciones complementarias; éstas últimas podrán derogar las reglas uniformes.

Los animales vivos deberán ir acompañados por un acompañante designado por el expedidor. No obstante, el acompañante no será necesario cuando así esté previsto en las tarifas internacionales o cuando los ferrocarriles que participen en el transporte hayan renunciado a ello a petición del expedidor; en este caso y salvo acuerdo en contrario, el ferrocarril quedará exento de su responsabilidad por cualquier pérdida o avería resultante de un riesgo que el acompañante tenga por objeto evitar.

§ 2. Dos o más Estados por medio de acuerdos, o bien dos o varios ferrocarriles mediante cláusulas tarifarias, podrán convenir las condiciones que deberán reunir determinadas materias o determinados objetos excluidos del transporte por el RID, para, no obstante, ser admitidos.

Los Estados, o los ferrocarriles, podrán, en las mismas condiciones, hacer menos rigurosos los requisitos de admisión previstos por el RID.

Estos acuerdos y cláusulas tarifarias deberán ser publicados y comunicados a la Oficina Central, quien los notificará a los Estados.

ARTÍCULO 6

Tarifas. Acuerdos particulares

§ 1. El precio de transporte y los gastos accesorios se calcularán conforme a las tarifas legalmente en vigor y debidamente publicadas en cada Estado, válidas en el momento de la conclusión del contrato de transporte, incluso cuando el precio del transporte sea calculado por separado para diferentes secciones del recorrido.

§ 2. Las tarifas deberán contener todas las condiciones especiales aplicables al transporte, en especial los elementos necesarios para el cálculo del precio del transporte y los gastos accesorios y, en su caso, las condiciones de conversión de las monedas.

Las condiciones de las tarifas no podrán derogar las reglas uniformes, salvo que éstas lo prevean expresamente.

§ 3. Las tarifas deberán ser aplicadas a todos en las mismas condiciones.

§ 4. Los ferrocarriles podrán concluir acuerdos particulares, incluyendo reducciones de precios u otras ventajas, en la medida en que se consientan condiciones similares a los usuarios que se encuentren en situaciones similares.

Podrán ser acordadas reducciones de precios u otras ventajas para el servicio del ferrocarril, para el servicio de administraciones públicas o para obras de beneficencia.

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

§ 5. Las tarifas internacionales podrán ser declaradas de aplicación obligatoria en el tráfico internacional, con exclusión de las tarifas internas.

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

§ 6. Las tarifas y sus modificaciones se considerarán debidamente publicadas desde el momento en que el ferrocarril las ponga, con todo detalle, a disposición de los usuarios.

La publicación de las tarifas internacionales sólo será obligatoria en los Estados cuyos ferrocarriles participen de estas tarifas como red de partida o de destino.

§ 7. Los aumentos de los precios de las tarifas internacionales y demás disposiciones que tengan por finalidad hacer más rigurosas las condiciones de transporte previstas para estas tarifas, no entrarán en vigor hasta quince días después de su publicación, como mínimo, salvo en los siguientes casos:

a) Si una tarifa internacional prevé la extensión de una tarifa interior para el recorrido total, serán aplicables los plazos de publicación de dicha tarifa interior.

b) Si los aumentos de los precios de una tarifa internacional son consecutivos a un aumento general en los precios de las tarifas interiores de un ferrocarril participante, entrarán en vigor al día siguiente de su publicación, a condición de que la adaptación de los precios de la tarifa internacional afectada por esta subida haya sido anunciada al menos con quince días de antelación; este anuncio, sin embargo, no podrá ser anterior a la fecha de la publicación del aumento de precios de las tarifas interiores de que se trate.

c) Si los precios de transporte y gastos accesorios previstos en las tarifas internacionales deben ser modificados para adaptarse a las fluctuaciones de la moneda o si deben rectificarse errores manifiestos, tales modificaciones y rectificaciones entrarán en vigor al día siguiente de su publicación.

§ 8. En los Estados en que no exista obligación de publicar determinadas tarifas, ni de aplicarlas a todos los usuarios en las mismas condiciones, las disposiciones de este artículo no serán obligatorias en la medida en que impliquen dicha obligación.

§ 9. El ferrocarril no podrá percibir, además del precio del transporte y los gastos accesorios previstos en las tarifas, cantidad alguna que no sea por gastos realizados por él mismo. Estos gastos habrán de ser comprobados debidamente, y contabilizados aparte en la carta de porte, con todos los justificantes precisos. Cuando dichos justificantes hayan sido suministrados mediante documentos unidos a la carta de porte, y el pago de los gastos correspondientes sea por cuenta del expedidor, dichos documentos no se entregarán al destinatario con la carta de porte, sino que se enviarán al expedidor junto con la cuenta de gastos mencionada en el artículo 15, § 7.

ARTÍCULO 7

Unidad de cuenta. Cotización del cambio o aceptación de las monedas

§ 1. La unidad de cuenta prevista por las reglas uniformes es el Derecho Especial de Giro, tal como queda definido por el Fondo Monetario Internacional. El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de un Estado miembro del Fondo Monetario Internacional, será calculado según el método de evaluación aplicado por el Fondo Monetario Internacional para sus propias operaciones y transacciones.

§ 2. El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de un Estado no miembro del Fondo Monetario Internacional será calculada en la forma determinada por dicho Estado.

Este cálculo deberá expresar en moneda nacional un valor real lo más aproximado posible al que resultaría de la aplicación del § 1.

§ 3. Para un Estado no miembro del Fondo Monetario Internacional cuya legislación no permita la aplicación de los §§ 1 o 2, la unidad de cuenta prevista por las reglas uniformes será considerada como igual a tres francos oro.

El franco oro está definido por 10/31 de gramo de oro de una ley de 0,900.

La conversión del franco oro deberá expresar en moneda nacional un valor real lo más aproximado posible al que resulte de la aplicación del § 1.

§ 4. 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 a la Oficina Central su método de cálculo de conformidad con el § 2 o los resultados de la conversión conforme al § 1.

La Oficina Central notificará estas informaciones a los Estados.

§ 5. El ferrocarril deberá publicar las cotizaciones con arreglo a las cuales:

a) Efectúe la conversión de sumas expresadas en unidades monetarias extranjeras, pagaderas en moneda del país (cotización de la conversión).

b) Acepte en pago monedas extranjeras (cotización de la aceptación).

ARTÍCULO 8

Disposiciones especiales sobre determinados transportes.

§ 1. Para el transporte de vagones particulares, existen disposiciones especiales en el Reglamento referente al transporte internacional por ferrocarril de vagones particulares (RIP), anejo II de las reglas uniformes.

§ 2. Para el transporte de contenedores existen disposiciones especiales en el Reglamento referente al transporte internacional ferroviario de contenedores (RICO), anejo III de las reglas uniformes.

§ 3. Para el transporte de paquete exprés, los ferrocarriles podrán, mediante cláusulas tarifarias, convenir disposiciones especiales de acuerdo con el Reglamento referente al transporte internacional por ferrocarril de paquete exprés (RIEx), anejo IV de las reglas uniformes.

§ 4. Dos o más Estados, mediante acuerdos, o dos o más ferrocarriles, mediante disposiciones complementarias o cláusulas tarifarias, podrán convenir condiciones derogatorias de las reglas uniformes para los transportes referentes a:

- a) Las remesas con documento de transporte negociable.
- b) Las remesas que sólo se entregarán previa presentación del duplicado de la carta de porte.
- c) Las remesas de prensa.
- d) Las remesas destinadas a ferias o exposiciones.
- e) Las remesas de accesorios de carga y de medios de protección contra el calor y el frío para las mercancías transportadas.
- f) Las remesas efectuadas, para todo o parte del recorrido, al amparo de cartas de porte que no sirvan de documento de tasa y facturación.
- g) Las remesas efectuadas al amparo de un instrumento para transmisión automática de datos.

ARTÍCULO 9

Disposiciones complementarias

§ 1. Dos o más Estados o dos o más ferrocarriles podrán establecer disposiciones complementarias para la ejecución de las reglas uniformes. Estas no podrán derogar las reglas uniformes, más que si éstas mismas lo prevén expresamente.

§ 2. Las disposiciones complementarias entrarán en vigor y serán publicadas en la forma establecida por las leyes y reglamentos de cada Estado. Las disposiciones complementarias y su entrada en vigor serán comunicadas a la Oficina Central.

ARTÍCULO 10

Derecho nacional

§ 1. A falta de estipulaciones en las reglas uniformes, disposiciones complementarias y tarifas internacionales, se aplicará el Derecho nacional.

§ 2. Se entiende por Derecho nacional el Derecho del Estado en que el derechohabiente hace valer sus derechos, incluidas las normas relativas a los conflictos de leyes.

TÍTULO II

Conclusión y ejecución del contrato de transporte

ARTÍCULO 11

Conclusión del contrato de transporte

§ 1. El contrato de transporte quedará concluido desde el momento en que el ferrocarril expedidor acepte para su transporte la mercancía acompañada de su carta de porte. La aceptación se manifestará por medio de la estampación en la carta de porte y, en su caso, en cada hoja complementaria, del sello de la estación de partida o de la indicación de la máquina contable, que incluye la fecha de aceptación.

§ 2. El proceso indicado en el § 1 deberá tener lugar inmediatamente después de la entrega para su transporte de la totalidad de la mercancía objeto de la carta de porte y, en la medida en que las prescripciones vigentes en la estación de partida lo prevean, del pago de los gastos que el expedidor tome a su cargo o del depósito de una garantía conforme al artículo 15, § 7. Dicho proceso deberá tener lugar en presencia del expedidor si éste lo solicita.

§ 3. Tras la estampación del sello o la indicación de la máquina contable, la carta de porte constituirá la prueba de la conclusión y del contenido del contrato de transporte.

§ 4. Sin embargo, en lo que se refiere a mercancías cuya carga incumba al expedidor en virtud de lo dispuesto en las tarifas o en convenios entre éste y el ferrocarril, cuando dichos convenios hayan sido autorizados en la estación de partida, los enunciados que figuran en la carta de porte relativos al peso de la mercancía o al número de bultos sólo harán prueba contra el ferrocarril cuando éste haya verificado dicho peso o dicho número de bultos, y lo haya hecho constar en la carta de porte. Llegado el caso, estos enunciados podrán probarse por otros medios.

El ferrocarril no será responsable ni del peso de la mercancía ni del número de bultos que figuren en los enunciados de la carta de porte cuando sea evidente que ninguna falta efectiva corresponde a la diferencia del peso o del número de bultos. Esto será así especialmente cuando se entregue el vagón al destinatario con los sellos de origen intactos.

§ 5. El ferrocarril tendrá la obligación de certificar en el duplicado de la carta de porte, mediante la estampación de un sello con fecha o una indicación de máquina contable, la recepción de la mercancía y la fecha de la admisión al transporte, antes de restituir dicho duplicado al expedido.

Este duplicado no tendrá el valor ni de la carta de porte que acompaña a la remesa ni de un conocimiento.

ARTÍCULO 12

Carta de porte

§ 1. El expedidor deberá presentar una carta de porte debidamente rellena. Deberá establecerse una carta de porte para cada remesa. Una misma carta de porte sólo podrá concernir a la carga de un solo vagón. Las disposiciones complementarias podrán invalidar estas reglas.

§ 2. Los ferrocarriles fijarán para pequeña velocidad y para gran velocidad el modelo uniforme de carta de porte que deberá incluir un duplicado para el expedidor.

La elección por el expedidor de la carta de porte indicará si la mercancía debe ser transportada en pequeña o en gran velocidad. No será admitida la petición de gran velocidad para una parte del recorrido y de pequeña velocidad para otra parte, salvo acuerdo entre todos los ferrocarriles interesados.

Para determinados tráfico, especialmente entre países limítrofes, los ferrocarriles podrán prescribir, en las tarifas, el empleo de una carta de porte de modelo simplificado.

§ 3. La carta de porte deberá imprimirse en dos idiomas, o eventualmente en tres, de los cuales por lo menos uno deberá escogerse entre los idiomas de trabajo de la Organización.

Las tarifas internacionales podrán determinar el idioma en el cual deban ser redactados los enunciados de la carta de porte hechos por el expedidor. A falta de tales disposiciones, los enunciados deberán redactarse en uno de los idiomas oficiales del Estado de partida y llevar adjunta una traducción a uno de los idiomas de trabajo de la Organización, a menos que dichos enunciados estén redactados en uno de estos idiomas.

Los enunciados de la carta de porte hechos por el expedidor deberán redactarse en caracteres latinos, salvo excepciones previstas en las disposiciones complementarias o en las tarifas internacionales.

ARTÍCULO 13

Contenido de la carta de porte

§ 1. La carta de porte deberá incluir obligatoriamente:

- a) La designación de la estación de destino.
- b) El nombre y dirección del destinatario; deberá indicarse como destinatario una sola persona física u otro sujeto de derecho.
- c) La denominación de la mercancía.
- d) El peso o, su defecto, una indicación análoga, de acuerdo con las prescripciones vigentes en la estación de partida.
- e) El número de bultos y la descripción del embalaje, para las remesas de detalle y para los vagones completos que contengan uno o más elementos de carga facturados en tráfico combinado de ferrocarril y mar, y que hayan de ser transbordados.
- f) Para las remesas cuya carga incumba al expedidor, el número del vagón y, además, para los vagones de particulares, la tara.

g) La enumeración detallada de los documentos exigidos por las Aduanas y demás autoridades administrativas que acompañen a la carta de porte o que se mencione que están a disposición del ferrocarril en una estación determinada o en una oficina de Aduanas o de cualquier otra autoridad.

h) El nombre y la dirección del expedidor; deberá indicarse como expedidor una sola persona física u otro sujeto de derecho; si lo exigen las prescripciones vigentes en la estación de partida, el expedidor deberá añadir a su nombre y dirección su firma manuscrita, impresa o fijada mediante una estampilla. Las prescripciones en vigor en la estación de partida determinarán las nociones de «vagón completo» y de «remesa de detalle» para el conjunto del recorrido.

§ 2. La carta de porte deberá contener, llegado el caso, todos los demás enunciados previstos por las reglas uniformes. Sólo podrá incluir otros enunciados si éstos están impuestos o admitidos por las Leyes y Reglamentos de un Estado, disposiciones complementarias o tarifas y no son contrarios a las reglas uniformes.

§ 3. No obstante, el expedidor podrá insertar en el lugar de la carta de porte reservado para ello, a título de información para el destinatario, los enunciados que se refieran a la remesa, sin que de ello resulte obligación ni responsabilidad para el ferrocarril.

§ 4. Queda prohibido sustituir la carta de porte por otros documentos o añadirle otros que no sean los prescritos o admitidos por las reglas uniformes, disposiciones complementarias o tarifas.

ARTÍCULO 14

Itinerario y tarifas aplicables

§ 1. El expedidor podrá prescribir el itinerario a seguir en la carta de porte, jalonándolo por puntos fronterizos o estaciones fronterizas y, en su caso, por estaciones de tránsito entre ferrocarriles. No podrá indicar más que puntos fronterizos y estaciones fronterizas abiertos al tráfico en relación de que se trate.

§ 2. Estarán asimilados a una prescripción de itinerario:

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

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

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

§ 3. Fuera de los casos previstos en el artículo 3, §§ 4 y 5, y en el artículo 33, § 1, el ferrocarril no podrá efectuar el transporte por un itinerario distinto del indicado por el expedidor, sino con la doble condición de que:

a) Las formalidades exigidas por las Aduanas o por las demás autoridades administrativas, así como los cuidados especiales que deban prestarse a la expedición (cuidado de los animales, reposición de hielo, etc.) tengan siempre lugar en las estaciones designadas por el expedidor;

b) Los gastos y plazos de entrega no sean superiores a los gastos y plazos calculados según el itinerario prescrito por el expedidor.

El punto a) no será aplicado a las remesas de detalle si uno de los ferrocarriles participantes en el transporte no puede respetar el itinerario elegido por el expedidor a causa de las prescripciones de itinerario resultante de su organización de los transportes internacionales de remesas de detalle.

§ 4. A reserva de lo dispuesto en el § 3, los gastos y plazos de entrega se calcularán según el itinerario prescrito por el expedidor o, en su defecto, según el itinerario que el ferrocarril escoja.

§ 5. El expedidor podrá prescribir en la carta de porte las tarifas aplicables. El ferrocarril estará obligado a la aplicación de dichas tarifas si se cumplen las condiciones impuestas para su aplicación.

§ 6. Si las indicaciones hechas por el expedidor no bastan para determinar el itinerario o las tarifas aplicables, o si algunas de estas indicaciones son incompatibles, el ferrocarril elegirá el itinerario o las tarifas que juzgue más favorables para el expedidor.

§ 7. El ferrocarril no será responsable del daño que resulte de la elección efectuada conforme al § 6, sino en caso de dolo o de falta grave.

§ 8. Si existe una tarifa internacional desde la estación de partida hasta la estación de destino y si, a falta de indicaciones suficientes del expedidor, el ferrocarril ha aplicado dicha tarifa, estará obligado éste a reembolsar al derechohabiente, a petición suya, la diferencia entre el precio del transporte así aplicado y el

que hubiese resultado, para el mismo recorrido, de una soldadura de otras tarifas, siempre que esta diferencia exceda de cuatro unidades de cuenta por carta de porte.

De igual forma se procederá si, a falta de indicaciones suficientes del expedidor, el ferrocarril hubiera aplicado la soldadura de las tarifas cuando exista una tarifa internacional más ventajosa en cuanto al precio, siendo las restantes condiciones idénticas.

ARTÍCULO 15

Pago de los gastos

§ 1. Los gastos (precio de transporte, gastos accesorios, derechos de Aduana y demás gastos que se originen a partir de la aceptación al transporte hasta la entrega) se pagarán, bien por el expedidor o por el destinatario, de conformidad con las disposiciones que siguen.

Para la aplicación de estas disposiciones se considerarán como precio del transporte los derechos que, según la tarifa aplicable, deban agregarse a los precios que resulten de los baremos o a los precios excepcionales al hacerse el cálculo del precio del transporte.

§ 2. El expedidor que tome a su cargo la totalidad o una parte de los gastos deberá indicarlo en la carta de porte empleando una de las menciones siguientes:

a) 1.º «Franco de porte», si toma a su cargo el precio del transporte únicamente;

2.º «Franco de porte, comprendido...», si toma a su cargo otros gastos además del precio del transporte; deberá designar exactamente dichos gastos; las adiciones, que sólo pueden referirse a los gastos accesorios o a otros gastos que se originen a partir de la aceptación al transporte hasta la entrega, así como las sumas percibidas por las Aduanas o por otras autoridades administrativas, no deberán tener por efecto la división del importe total de una misma categoría de gastos (por ejemplo, el importe total de los derechos de aduanas y de las demás cantidades que se hayan de pagar a la Aduana, considerándose el importe sobre el valor añadido como una categoría aparte);

3.º «Franco de porte hasta X» (designando X nominalmente el punto en que tenga lugar la soldadura de las tarifas de los países limítrofes), si toma a su cargo el precio del transporte hasta X;

4.º «Franco de porte, comprendido... hasta X» (designando X nominalmente el punto en que tenga lugar la soldadura de las tarifas de los países limítrofes), si toma a su cargo otros gastos además del precio del transporte hasta X, con exclusión de cualquier gasto que se refiera al país o al ferrocarril subsiguiente; las disposiciones del punto 2.º serán aplicables por analogía;

b) «Franco de todo gasto», si toma a su cargo todos los gastos (precio de transporte, gastos accesorios, derechos de aduana y otros gastos);

c) «Franco por...», si toma a su cargo una cantidad determinada; salvo disposiciones en contrario en las tarifas, deberá expresarse dicha cantidad en la moneda del país de procedencia.

Los gastos accesorios y demás gastos que, de conformidad con las prescripciones en vigor en la estación de partida, deban calcularse para todo el recorrido interesado, así como la tasa por interés en la entrega prevista en el artículo 16, § 2, se pagarán siempre en su totalidad por el expedidor en el caso del pago de los gastos con arrego a la letra a), cuarto.

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

§ 4. Los gastos que el expedidor no hubiera tomado a su cargo serán considerados como a cargo del destinatario. Sin embargo, los gastos siempre correrán a cargo del expedidor cuando el destinatario no hubiera retirado la carta de porte ni ejercitado sus derechos conforme al artículo 28, § 4, ni modificado el contrato de transporte con arrego al artículo 31.

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

§ 6. El ferrocarril expedidor podrá exigir del expedidor el anticipo de los gastos cuando se trate de mercancías que, según su apreciación, sean susceptibles de deterioro rápido o que, a causa de su exiguo valor o de su naturaleza, no le garanticen suficientemente el pago de los gastos.

§ 7. Si el importe de los gastos que el expedidor tome a su cargo no puede determinarse exactamente en el momento de la entrega al transporte, se inscribirán dichos gastos en un boletín de franqueo, que será objeto de una liquidación de cuenta con el expedidor como máximo treinta días después de la expiración del plazo de entrega. El ferrocarril podrá exigir, a título de garantía y mediante recibo, el depósito de una cantidad que represente aproximadamente los gastos. A cambio de este recibo se entregará:

al expedidor una cuenta detallada de gastos establecida conforme a las indicaciones del boletín de franqueo.

§ 8. La estación de partida deberá especificar, tanto en la carta de porte como en el duplicado, los gastos percibidos en porte pagado, salvo si las prescripciones vigentes en dicha estación disponen que tales gastos sólo se consignen en el duplicado. En el caso previsto en el § 7, no deberán especificarse dichos gastos ni en la carta de porte ni en el duplicado.

ARTÍCULO 16

Interés en la entrega

§ 1. Toda remesa podrá ser objeto de una declaración de interés en la entrega. Su importe deberá ser inscrito, en cifras, en la carta de porte, y expresado en la moneda del país de partida, en otra moneda fijada por las tarifas o en unidades de cuenta.

§ 2. El tipo de interés en la entrega se calculará para todo el recorrido de que se trate según las tarifas del ferrocarril expedidor.

ARTÍCULO 17

Reembolsos y desembolsos

§ 1. El expedidor podrá gravar la mercancía con un reembolso hasta la cuantía de su valor en el momento de la aceptación de la estación de partida. El importe del reembolso deberá expresarse en la moneda del país de partida; las tarifas podrán prever excepciones.

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

§ 3. Si la mercancía, en su totalidad o en parte, hubiese sido entregada al destinatario sin haber percibido previamente el reembolso, el ferrocarril estará obligado a pagar el importe del perjuicio al expedidor hasta cubrir el importe del reembolso, salvo recurso contra el destinatario.

§ 4. El envío contra reembolso dará lugar a la percepción de una tasa establecida por las tarifas; se adeudará dicha tasa incluso en el caso de que el reembolso se anule o se reduzca por modificación del contrato de transporte, de conformidad con el artículo 30, § 1.

§ 5. No se admitirán los desembolsos sino de acuerdo con las disposiciones vigentes en la estación expedidora.

§ 6. El importe del reembolso y del desembolso deberán ser inscritos, en cifras, en la carta de porte.

ARTÍCULO 18

Responsabilidad por los enunciados en la carta de porte

El expedidor será responsable de la exactitud de los enunciados inscritos por él en la carta de porte. Soportará todas las consecuencias que resulten del hecho de que estos enunciados sean irregulares, inexactos, incompletos o inscritos en lugar distinto del reservado a cada uno de ellos. Si dicho lugar fuese insuficiente, se hará por el expedidor una indicación en el mismo que remita al lugar de la carta de porte en que se haya inscrito el resto del enunciado.

ARTÍCULO 19

Estado, embalaje y rotulado de la mercancía

§ 1. Cuando el ferrocarril acepte al transporte una mercancía que presente señales manifiestas de avería, podrá exigir que el estado de dicha mercancía sea indicado en la carta de porte.

§ 2. Cuando, por su naturaleza, la mercancía exija un embalaje, el expedidor deberá embalarla de tal forma que la preserve de pérdida total o parcial y de avería durante el transporte y que evite el riesgo de que aquélla pueda irrogar perjuicio a las personas, al material o a las demás mercancías.

El embalaje deberá, además, ajustarse a las prescripciones vigentes en la estación de partida.

§ 3. Si el expedidor no se ajusta a las prescripciones del § 2, el ferrocarril podrá bien rechazar la mercancía o bien exigir que el expedidor reconozca, en la carta de porte, la falta de embalaje o su estado defectuoso, haciendo una descripción exacta de éste.

§ 4. El expedidor será responsable de todas las consecuencias de la falta de embalaje o de su estado defectuoso y deberá especialmente reparar el perjuicio que se irrogue al ferrocarril por dicha causa. En ausencia de mención en la carta de porte, la prueba de la falta de embalaje o del estado defectuoso de éste incumbirá al ferrocarril.

§ 5. Salvo excepción prevista en las tarifas, el expedidor de una remesa de detalle deberá indicar en cada bulto o en una

etiqueta aprobada por el ferrocarril, de forma clara e indeleble que no permita ninguna confusión y que concuerde perfectamente con los enunciados inscritos en la carta de porte:

- a) El nombre y dirección del destinatario.
- b) La estación de destino.

Las indicaciones a) y b) deberán también figurar en cada elemento de carga de los vagones completos que, expedidos en tráfico ferrocarril-mar, hayan de ser transbordados.

Las indicaciones o etiquetas inservibles deberán ser retiradas o tachadas por el expedidor.

§ 6. Salvo excepción prevista en las disposiciones complementarias o en las tarifas, no podrán transportarse si no es por vagón completo las mercancías frágiles o que puedan desparramarse por los vagones, así como aquellas que puedan manchar o deteriorar las demás mercancías, a menos que dichas mercancías estén embaladas o reunidas de manera que no puedan romperse, perderse o manchar o deteriorar las demás.

ARTÍCULO 20

Entrega al transporte y carga de la mercancía

§ 1. Las operaciones de la entrega al transporte de la mercancía se regirán por las prescripciones en vigor en la estación de partida.

§ 2. La carga incumbirá al ferrocarril o al expedidor según las prescripciones vigentes en la estación de partida, a menos que las Reglas Uniformes contengan otras disposiciones o que la carta de porte haga mención de algún acuerdo especial estipulado entre el expedidor y el ferrocarril.

Cuando la carga corresponda al expedidor, éste deberá respetar el límite de carga. Si las líneas férreas afectadas tuviesen límites de carga diferentes, el límite menor será válido para todo el recorrido. Las disposiciones que indique los límites de carga que deban ser observados serán publicadas de la misma manera que las tarifas. El ferrocarril indicará al expedidor, a petición de éste, el límite de carga a observar.

§ 3. Cuando la carga la efectúe el expedidor, éste será responsable de todas las consecuencias de una carga defectuosa y especialmente deberá reparar el perjuicio que el ferrocarril haya experimentado por dicha causa. No obstante, se aplicará el artículo 15 al pago de los gastos ocasionados por la reparación de una carga defectuosa. La prueba de la carga defectuosa incumbirá al ferrocarril.

§ 4. Deberán transportarse las mercancías en vagones cerrados, en vagones descubiertos entoldados o en vagones especialmente acondicionados, según las tarifas internacionales, a menos que las Reglas Uniformes contengan otras disposiciones al respecto. Si no existen tarifas internacionales o si éstas no contienen disposiciones sobre el particular, regirán para todo el recorrido las disposiciones en vigor en la estación de partida.

§ 5. La aplicación de precintos en los vagones estará regulada por las prescripciones vigentes en la estación de partida.

El expedidor deberá inscribir en la carta de porte el número y la designación de los precintos que ponga en los vagones.

ARTÍCULO 21

Verificación

§ 1. El ferrocarril tendrá siempre el derecho de verificar si la remesa responde a los enunciados inscritos en la carta de porte por el expedidor y si se han respetado las disposiciones relativas al transporte de las mercancías admitidas bajo determinadas condiciones.

§ 2. Si se trata de la verificación del contenido de la remesa, deberá invitarse al expedidor o al destinatario a que asista a ella, según la verificación tenga lugar en la estación de partida o en la de destino. Si no se presenta el interesado o si la verificación tiene lugar en ruta y a falta de otras disposiciones legales o reglamentarias del Estado en que se efectúe la verificación, ésta deberá hacerse en presencia de dos testigos ajenos al ferrocarril. Sin embargo, el ferrocarril no podrá proceder a una verificación del contenido en ruta sino a condición de que tal operación sea obligada por necesidades de la explotación o por las prescripciones de las Aduanas o de otras autoridades administrativas.

§ 3. El resultado de la verificación de los enunciados de la carta de porte se hará constar en ésta. Si la verificación tiene lugar en la estación expedidora, se hará constar asimismo en el duplicado de la carta de porte, cuando se halle en poder del ferrocarril.

Si la remesa no responde a los enunciados inscritos en la carta de porte o si las disposiciones relativas al transporte de mercancías admitidas bajo determinadas condiciones no han sido respetadas, los gastos ocasionados por la verificación gravarán la mercancía, a menos que hayan sido pagados en el acto.

ARTÍCULO 22

Comprobación del peso y del número de bultos

§ 1. Las prescripciones vigentes en cada Estado determinarán las condiciones en que el ferrocarril estará obligado a comprobar el peso de la mercancía o el número de bultos, así como la tara real de los vagones.

El ferrocarril deberá mencionar en la carta de porte el resultado de estas comprobaciones.

§ 2. Si el pesaje efectuado por el ferrocarril después de la conclusión del contrato de transporte descubre una diferencia de peso, el peso comprobado por la estación de partida o, en su defecto, el peso declarado por el expedidor, continuará sirviendo de base para el cálculo del precio de transporte:

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

b) Si el pesaje se efectúa en báscula-puente y no descubre una diferencia superior al 2 por 100 del peso comprobado por la estación de partida o, en su defecto, del peso declarado por el expedidor.

ARTÍCULO 23

Sobrecarga

§ 1. Cuando se compruebe la sobrecarga de un vagón por la estación expedidora o por una intermedia, podrá retirarse del vagón el exceso de carga, aunque no haya lugar a percibir una sobretasa. En su caso, se invitará al expedidor o, en caso de modificación del contrato de transporte de conformidad con el artículo 31, al destinatario, para que indique sin demora la forma en que desea disponer del exceso de carga.

§ 2. Sin perjuicio del pago de las sobretasas previstas en el artículo 24, la sobrecarga se tasará, para el recorrido efectuado, con arreglo al precio de transporte aplicado a la carga principal. En caso de descarga del exceso de carga, los gastos de esta operación se percibirán de acuerdo con las tarifas del ferrocarril que la realice.

Si el derechohabiente dispone que se expida la sobrecarga a la estación de destino de la carga principal a otra estación de destino o que se devuelva a la estación de partida, será tratada como una remesa distinta.

ARTÍCULO 24

Sobretasas

§ 1. Sin perjuicio del pago de la diferencia del precio del transporte y de una indemnización por daño eventual, el ferrocarril podrá percibir:

a) Una sobretasa igual a una unidad de cuenta por kilogramo de peso bruto del bulto entero:

1.º En caso de designación irregular, inexacta o incompleta de las materias y objetos excluidos del transporte en virtud del RID.

2.º En caso de designación irregular, inexacta o incompleta de las materias y objetos admitidos al transporte bajo determinadas condiciones en virtud del RID, o de la inobservancia de dichas condiciones.

b) Una sobretasa igual a cinco unidades de cuenta cada 100 kilogramos de peso que exceda del límite de carga, cuando el vagón haya sido cargado por el expedidor.

c) Una sobretasa igual al doble de la diferencia:

1.º Entre el precio del transporte que haya debido percibirse desde la estación de partida hasta la de destino y el que ha sido calculado, en caso de designación irregular, inexacta o incompleta de mercancías no previstas en la letra a) o en general en caso de designación que pueda beneficiar la remesa con una tarifa más reducida que la efectivamente aplicable.

2.º Entre el precio del transporte del peso declarado y el del peso comprobado, en caso de haberse indicado un peso inferior al real.

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

§ 2. Si existe para un mismo vagón la indicación de un peso inferior al real y de sobrecarga, se percibirán acumuladas las sobretasas relativas a estas dos infracciones.

§ 3. Las sobretasas gravarán la mercancía, cualquiera que sea el lugar en que se hayan comprobado los hechos que justifiquen su percepción.

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

§ 5. No podrá percibirse ninguna sobretasa en caso de:

a) Indicación inexacta del peso cuando el pesaje por el ferrocarril sea obligatorio de acuerdo con las normas vigentes en la estación de partida.

b) Indicación inexacta del peso o, en caso de sobrecarga si el expedidor ha solicitado en la carta de porte que el pesaje sea efectuado por el ferrocarril.

c) Sobrecarga ocasionada durante el transporte por influencias atmosféricas, si se prueba que en el momento de la entrega al transporte la carga del vagón no excedía del límite de carga.

d) Aumento de peso producido durante el transporte, sin que exista sobrecarga, si se prueba que tal aumento se debe a influencias atmosféricas.

e) Indicación inexacta del peso, sin que exista sobrecarga, cuando la diferencia entre el peso indicado en la carta de porte y el comprobado no exceda del 3 por 100 del peso declarado.

f) Sobrecarga de un vagón, cuando el ferrocarril no haya publicado ni indicado al expedidor el límite de carga de forma que le permita observarlo.

ARTÍCULO 25

Documentos para las formalidades administrativas.
Precinto aduanero

§ 1. El expedidor estará obligado a adjuntar a la carta de porte los documentos necesarios para que puedan cumplirse, antes de la entrega de la mercancía, las formalidades exigidas por las Aduanas u otras autoridades administrativas. Estos documentos deberán concernir únicamente a las mercancías que sean objeto de una misma carta de porte, a no ser que las prescripciones de la Aduanas o demás autoridades administrativas, o las tarifas, dispusieran otra cosa.

No obstante, cuando estos documentos no vayan adjuntos a la carta de porte o si han de ser facilitados por el destinatario, el expedidor estará obligado a indicar en la carta de porte la estación, la oficina de Aduanas o de cualquier otra autoridad en que los documentos respectivos estén a disposición del ferrocarril y donde deban cumplirse las formalidades. Si el expedidor asiste en persona a las formalidades exigidas por las Aduanas o por cualquier otra autoridad administrativa o se hace representar por un mandatario, bastará que los documentos se presenten en el momento de llevar a cabo dichas formalidades.

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

§ 3. El expedidor será responsable ante el ferrocarril de todos los perjuicios que pudieran resultar de la falta, insuficiencia o irregularidad de dichos documentos, salvo en caso de falta del ferrocarril.

En el caso de falta, el ferrocarril será responsable de las consecuencias de la pérdida, de la no utilización o de la utilización irregular de los documentos enumerados en la carta de porte y que acompañen a ésta o que le hayan sido confiados; no obstante, la indemnización eventual no deberá nunca exceder de la prevista para el caso de pérdida de la mercancía.

§ 4. El expedidor habrá de atenerse a las disposiciones de las Aduanas o de otras autoridades administrativas en lo que atañe al embalaje y al entoldado de las mercancías. Si el expedidor no embala o entolda las mercancías de conformidad con dichas disposiciones, el ferrocarril podrá ocuparse de ello; los gastos correspondientes gravarán la mercancía.

§ 5. El ferrocarril podrá rechazar las remesas cuyo precinto aduanero o de otras autoridades administrativas se halle deteriorado o sea defectuoso.

ARTÍCULO 26

Cumplimiento de las formalidades administrativas

§ 1. En ruta se cumplirán por el ferrocarril las formalidades exigidas por las Aduanas o por otras autoridades administrativas. No obstante, aquél podrá encomendar dichas operaciones a un mandatario.

§ 2. En el cumplimiento de estas formalidades el ferrocarril será responsable de su falta o de la de su mandatario; no obstante, la indemnización eventual no deberá nunca exceder de la prevista para el caso de pérdida de la mercancía.

§ 3. El expedidor, mediante mención en la carta de porte, o el destinatario que dé una orden en virtud del artículo 31, podrá solicitar:

a) Asistir personalmente a estas formalidades o hacerse representar en ellas por un mandatario, para proporcionar aquellos datos y formular aquellas observaciones que sean de utilidad.

b) Cumplir él mismo esas formalidades o hacerlas cumplir por un mandatario, en la medida en que las Leyes y Reglamentos del Estado en que deban efectuarse lo permitan.

c) En el caso de que el mismo o su mandatario asista a las citadas formalidades o las efectúe, proceder igualmente al pago de los derechos de Aduanas y otros gastos, en la medida en que las Leyes y Reglamentos del Estado en que se efectúen dichas operaciones permitan ese pago.

Ni el expedidor, ni el destinatario que tenga derecho a disponer, ni su mandatario podrán tomar posesión de la mercancía.

§ 4. Si para el cumplimiento de estas formalidades el expedidor ha designado una estación en la que, en virtud de las prescripciones vigentes, no permitan cumplirlas o si ha dispuesto para dichas formalidades cualquier otro procedimiento que no sea factible, el ferrocarril obrará de la forma que juzgue más favorable para los intereses del derechohabiente y comunicará al expedidor las medidas adoptadas.

Si el expedidor ha consignado en la carta de porte una mención de franqueo que comprenda los derechos de Aduana, el ferrocarril podrá optar entre cumplir en ruta las formalidades aduaneras o hacerlo en la estación de destino.

§ 5. A reserva de la excepción prevista en el § 4, segundo apartado, el destinatario podrá cumplir las formalidades aduaneras en la estación de destino dotada de Aduana, si la carta de porte prescribe el despacho aduanero a la llegada o si, a falta de tal disposición, la mercancía llega bajo régimen de Aduana. El destinatario podrá igualmente cumplir las mencionadas formalidades en la estación de destino que no esté dotada de una oficina de Aduana, si las Leyes y los Reglamentos del Estado lo permiten o si existe una autorización anterior del ferrocarril y de la Aduana. El ejercicio de alguno de estos derechos implicará el pago previo de los gastos que graven la mercancía.

No obstante, el ferrocarril podrá proceder de conformidad con el § 4 si el destinatario no retira la carta de porte en el plazo previsto por las prescripciones vigentes en la estación de destino.

ARTÍCULO 27

Plazos de entrega

§ 1. Los plazos de entrega se determinarán en los acuerdos concluidos entre los ferrocarriles que participen en el transporte o por las tarifas internacionales aplicables desde la estación de partida hasta la estación de destino. Para determinados tráficos particulares y en determinadas relaciones, estos plazos podrán igualmente ser establecidos con base en los planes de transporte aplicables entre los ferrocarriles interesados; en este caso, tendrán que ser recogidos en tarifas internacionales o en convenios especiales, que prevean eventualmente las excepciones a los §§ 3 y 9 siguientes.

Todos estos plazos no podrán ser superiores a los resultantes de lo dispuesto en los párrafos siguientes.

§ 2. A falta de la indicación de plazos de entrega prevista en el § 1 y a reserva de los párrafos siguientes, los plazos de entrega serán:

a) Para los vagones completos:

1.º En gran velocidad:

Plazo de expedición, doce horas.

Plazo de transporte, por fracción indivisible de 400 kilómetros, veinticuatro horas.

2.º En pequeña velocidad:

Plazo de expedición, veinticuatro horas.

Plazo de transporte, por fracción indivisible de 300 kilómetros, veinticuatro horas.

b) Para las remesas de detalle:

1.º En gran velocidad:

Plazo de expedición, doce horas.

Plazo de transporte, por fracción indivisible de 300 kilómetros, veinticuatro horas.

2.º En pequeña velocidad:

Plazo de expedición, veinticuatro horas.

Plazo de transporte, por fracción indivisible de 200 kilómetros, veinticuatro horas.

Todas las distancias se refieren a las kilométricas de aplicación de las tarifas.

§ 3. El plazo de transporte se calculará por la distancia total entre la estación de partida y la de destino.

El plazo de expedición sólo se contará una vez, cualquiera que sea el número de redes utilizadas.

§ 4. El ferrocarril podrá establecer plazos suplementarios de una duración determinada en los siguientes casos:

a) Remesas entregadas al transporte fuera de las estaciones o que hayan de ser entregadas fuera de ellas.

b) Remesas que utilicen:

1.º Una línea o una red que no esté equipada para el manejo rápido de las remesas.

2.º Un empalme que una dos líneas de una misma red o de redes diferentes.

3.º Una línea secundaria.

4.º Líneas cuyas vías no sean del mismo ancho.

5.º El mar o vías navegables interiores.

6.º Una carretera cuando no exista ferrocarril.

c) Remesas tasadas conforme a tarifas interiores especiales o excepcionales a precios reducidos.

d) Circunstancias extraordinarias que por su naturaleza determinen un desarrollo anormal del tráfico o dificultades anormales para la explotación.

§ 5. Los plazos suplementarios previstos en el § 4, a), b) y c), deberán figurar en las tarifas o en las prescripciones debidamente publicadas en cada Estado.

Los previstos en el § 4, d), deberán ser publicados y no podrán entrar en vigor antes de su publicación.

§ 6. El plazo de entrega empezará a correr a partir de la medianoche siguiente a la aceptación al transporte de la mercancía. Sin embargo, para las remesas en gran velocidad el plazo empezará a correr veinticuatro horas más tarde cuando el día siguiente al de la aceptación al transporte sea domingo o festivo legal y cuando la estación de partida no esté abierta, para las remesas en gran velocidad, en dicho domingo o día festivo.

§ 7. Se prorrogará el plazo de entrega, salvo por falta imputable al ferrocarril, por la duración del tiempo que requieran:

a) La verificación conforme a los artículos 21 y 22, § 1, que haga aparecer diferencias en relación con las inscripciones de la carta de porte.

b) El cumplimiento de las formalidades exigidas por las Aduanas y otras autoridades administrativas.

c) La modificación del contrato de transporte de conformidad con los artículos 30 ó 31.

d) Los cuidados especiales que haya que prestar a la mercancía.

e) El transbordo o la rectificación de una carga defectuosa efectuada por el expedidor.

f) Cualquier interrupción de tráfico que impida temporalmente comenzar o continuar el transporte.

La causa y la duración de estas prórrogas deberán constar en la carta de porte. En su caso, podrán ser probadas por otros medios.

§ 8. El plazo de entrega quedará en suspenso:

a) Para la pequeña velocidad, los domingos y días festivos legales.

b) Para la gran velocidad, los domingos y determinados días festivos legales, cuando en un Estado las prescripciones en vigor prevean para ellos la suspensión del plazo de entrega en el tráfico ferroviario interior.

c) Para la gran y pequeña velocidad, los sábados cuando en un Estado las prescripciones en vigor prevean para éstos la suspensión del plazo de entrega en el tráfico ferroviario interior.

§ 9. Cuando el plazo de entrega deba finalizar después de la hora de cierre de la estación de destino, se ampliará aquél hasta dos horas después de la hora de la próxima apertura de la estación.

Además, y en lo que respecta a las remesas en gran velocidad, cuando el plazo de entrega deba terminar en un domingo o día festivo definido en el § 8, b), se prorrogará dicho plazo hasta la hora correspondiente del primer día laborable siguiente.

§ 10. Se considerará observado el plazo de entrega si, antes de que expire:

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

b) La mercancía se pone a disposición del destinatario, cuando se trate de remesas que deban ser entregadas en la estación y que no sean objeto de aviso de llegada.

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

ARTÍCULO 28

Entrega

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

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

§ 2. Estarán asimilados a la entrega de la mercancía al destinatario, cuando se efectúen de conformidad con las prescripciones vigentes en la estación de destino:

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 ferrocarril.

b) El almacenaje de la mercancía por el ferrocarril o su depósito en el domicilio de un comisionista-expedidor o en un almacén público.

§ 3. Las prescripciones vigentes en la estación de destino o los acuerdos con el destinatario determinarán si el ferrocarril tiene el derecho o la obligación de entregar a éste la mercancía en un lugar que no sea la estación de destino, ya sea en un apartadero particular, ya en su domicilio o ya en un almacén del ferrocarril. Si éste envía o hace enviar la mercancía a un apartadero particular, a domicilio o a un almacén, no se reputará la entrega como realizada sino en el momento en que dicho envío se haya efectuado. Salvo acuerdo en contrario entre el ferrocarril y el propietario del apartadero particular, las operaciones que realice el ferrocarril por cuenta y bajo la dirección de dicho propietario, no quedarán cubiertas por el contrato de transporte.

§ 4. Después de la llegada de la mercancía a la estación de destino, el destinatario podrá exigir al ferrocarril la entrega de la carta de porte y de la mercancía.

Si se comprueba la pérdida de la mercancía o si ésta no llega a la expiración del plazo previsto en el artículo 39, § 1, el destinatario podrá, en su propio nombre y contra el ferrocarril, hacer valer los derechos que resulten en su favor del contrato de transporte.

§ 5. El derechohabiente podrá rehusar la aceptación de la mercancía, incluso después de recibida la carta de porte y del pago de los gastos, hasta tanto no se proceda a las verificaciones que haya solicitado para comprobar un daño alegado.

§ 6. En todo lo demás, la entrega de la mercancía se efectuará conforme a las prescripciones vigentes en la estación de destino.

ARTÍCULO 29

Rectificación de las percepciones

§ 1. En el caso de aplicación irregular de una tarifa o de error en el cálculo o en la percepción de los gastos, se restituirá el exceso por el ferrocarril o se pagará a éste la insuficiencia siempre que la diferencia exceda de cuatro unidades de cuenta por carta de porte. La restitución se efectuará de oficio.

§ 2. El pago de las insuficiencias de portes al ferrocarril incumbirá al expedidor si no ha sido retirada la carta de porte. Cuando el destinatario haya aceptado la carta de porte o cuando haya sido modificado el contrato de transporte de conformidad con el artículo 31, el expedidor no estará obligado al pago de la insuficiencia sino en la medida en que aquella influya en los gastos que haya tomado a su cargo en virtud de la mención de franqueo consignada por él en la carta de porte. El resto de la insuficiencia será de cuenta del destinatario.

§ 3. Las cantidades debidas en virtud de este artículo devengarán un interés del 5 por 100 anual a partir del día de la recepción de la notificación al pago o a partir del día de la reclamación prevista en el artículo 53 o, de no existir notificación ni reclamación, desde el día de la demanda en juicio.

Si el derechohabiente no entrega al ferrocarril, en un plazo prudencial que se fije, los documentos justificativos necesarios para la liquidación definitiva de la reclamación, no correrán los intereses entre la expiración del plazo fijado y la entrega efectiva de los documentos.

TÍTULO III

Modificación del contrato de transporte

ARTÍCULO 30

Modificación por el expedidor

§ 1. El expedidor podrá, por medio de órdenes ulteriores, modificar el contrato de transporte ordenando:

- La retirada de la mercancía en la estación de partida.
- La detención en ruta de la mercancía.
- El aplazamiento de la entrega de la mercancía.
- La entrega de la mercancía a persona distinta del destinatario consignado en la carta de porte.
- La entrega de la mercancía en una estación distinta de la de destino indicada en la carta de porte.
- La reexpedición de la mercancía a la estación de partida.
- El establecimiento de un reembolso.
- El aumento, la disminución o la anulación de un reembolso.

i) La asunción de los gastos de una remesa no franqueada o el aumento de los gastos asumidos conforme al artículo 15, § 2.

Las tarifas del ferrocarril de procedencia podrán prever que las órdenes mencionadas en las letras g), h) e i) no sean admitidas.

Las disposiciones complementarias o las tarifas internacionales en vigor entre los ferrocarriles participantes en el transporte podrán disponer que sean admitidas otras órdenes además de las mencionadas. Las órdenes no deberán tener nunca como consecuencia la división de la remesa.

§ 2. Estas órdenes deberán comunicarse a la estación de partida por medio de una declaración escrita conforme con el modelo establecido y publicado por el ferrocarril.

Esta declaración deberá reproducirse y firmarse por el expedidor en el duplicado de la carta de porte, que se presentará al mismo tiempo al ferrocarril. La estación de partida certificará la recepción de la orden estampando su sello fechor en el duplicado, debajo de la declaración del remitente, al cual se devolverá entonces el duplicado.

Cuando el expedidor solicite el aumento, disminución o anulación de un reembolso, deberá presentar el título que le haya sido expedido. En caso de aumento o de disminución del reembolso se devolverá este título al interesado después de rectificado; en caso de anulación no le será devuelto.

Se considerará nula cualquier orden dada por el expedidor en formas distintas a las prescritas.

§ 3. Si el ferrocarril da curso a las órdenes del expedidor sin exigir la presentación del duplicado, cuando este último haya sido transmitido al destinatario, el ferrocarril será responsable ante éste del daño que pueda resultar. No obstante, la indemnización eventual no deberá nunca exceder de la prevista para el caso de pérdida de la mercancía.

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

- Haya retirado la carta de porte.
- Haya aceptado la mercancía.
- Haya hecho valer sus derechos conforme al artículo 28, § 4.
- Esté autorizado, de conformidad con el artículo 31, para dar órdenes una vez que la remesa haya entrado en el territorio aduanero del país de destino.

A partir de este momento, el ferrocarril deberá atenerse a las órdenes y a las instrucciones del destinatario.

ARTÍCULO 31

Modificación por el destinatario

§ 1. Cuando el expedidor no tome a su cargo los gastos correspondientes al transporte en el país de destino y tampoco consigne en la carta de porte el enunciado «Destinatario no autorizado a dar órdenes ulteriores», el destinatario podrá, por medio de órdenes ulteriores, modificar el contrato de transporte ordenando:

- La detención en ruta de la mercancía.
- El aplazamiento de la entrega de la mercancía.
- La entrega de la mercancía, en el país de destino, a persona distinta del destinatario consignado en la carta de porte.
- La entrega de la mercancía, en el país de destino, en una estación distinta de la de destino indicada en la carta de porte, salvo disposiciones en contra en las tarifas internacionales.
- El cumplimiento de las formalidades exigidas por las Aduanas u otras autoridades administrativas de conformidad con el artículo 26, § 3.

Las disposiciones complementarias o las tarifas internacionales en vigor entre los ferrocarriles participantes en el transporte podrán disponer que sean admitidas otras órdenes además de las mencionadas.

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

Las órdenes del destinatario sólo serán ejecutorias después de la entrada de la remesa en el territorio aduanero del país de destino.

§ 2. Estas órdenes deberán ser expresadas, en la estación de destino o en la estación de entrada al país de destino, por medio de una declaración escrita conforme con el modelo establecido y publicado por el ferrocarril.

Se considerará nula cualquier orden dada en formas distintas a las prescritas.

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

- Retire la carta de porte.
- Acepte la mercancía.
- Haga valer sus derechos conforme al artículo 28, § 4.

d) Designe, de conformidad con el § 1, c), a una persona y que ésta retire la carta de porte o haga valer sus derechos con arreglo al artículo 28, § 4.

§ 4. Si el destinatario ha ordenado la entrega de la mercancía a otra persona, ésta no estará autorizada para modificar el contrato de transporte.

ARTÍCULO 32

Ejecución de órdenes ulteriores

§ 1. El ferrocarril no podrá negarse a ejecutar las órdenes que le fueran dadas en virtud de los artículos 30 y 31, ni retrasar su ejecución, salvo cuando:

a) La ejecución no sea posible en el momento de llegar las órdenes a la estación que haya de ejecutarlas.

b) La ejecución pueda perturbar el servicio regular de la explotación.

c) La ejecución se oponga, si se trata del cambio de la estación de destino, a las leyes y reglamentos de algún Estado, especialmente en cuanto a las disposiciones de Aduanas y demás autoridades administrativas.

d) El valor de la mercancía, si se trata del cambio de la estación de destino, no cubra, según apreciación del ferrocarril, la totalidad de los gastos que gravan la mercancía al llegar a la nueva estación destinataria, a menos que se pague o se garantice inmediatamente el importe de dichos gastos.

Se informará lo antes posible a quien haya dado las órdenes ulteriores de los impedimentos que se opongan a su ejecución.

Si el ferrocarril no tiene la posibilidad de prever tales impedimentos, quien haya dado las órdenes ulteriores sufrirá todas las consecuencias resultantes del comienzo de su ejecución.

§ 2. Los gastos originados por la ejecución de una orden, con excepción de los que resulten de una falta del ferrocarril, deberán ser pagados de conformidad con el artículo 15.

§ 3. A reserva de lo dispuesto en el § 1, el ferrocarril será responsable, en caso de falta suya, de las consecuencias de la no ejecución o de la ejecución defectuosa de una orden. No obstante, la indemnización eventual no deberá nunca exceder de la prevista para el caso de pérdida de la mercancía.

ARTÍCULO 33

Impedimento para el transporte

§ 1. En caso de impedimento para el transporte, el ferrocarril decidirá si es preferible transportar de oficio la mercancía modificando el itinerario o si conviene, en interés del expedidor, pedir a este instrucciones facilitándole las informaciones útiles de que disponga el ferrocarril.

Salvo falta por su parte, el ferrocarril tendrá derecho a percibir el precio de transporte aplicable para el itinerario seguido y dispondrá de los plazos correspondientes a este último.

§ 2. Si no es posible la continuación del transporte, el ferrocarril pedirá instrucciones al expedidor. Esta petición no será obligatoria en el caso de impedimentos temporales que se deriven de las medidas adoptadas en aplicación del artículo 3, § 4.

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

Si el ferrocarril estima que estas instrucciones no pueden ser ejecutadas, pedirá otras nuevas al expedidor.

§ 4. El expedidor avisado de un impedimento para el transporte podrá dar sus instrucciones bien a la estación de partida, bien a la estación donde se encuentre la mercancía. Si estas instrucciones modifican la designación del destinatario o de la estación destinataria o son dadas a la estación donde se encuentre la mercancía, el expedidor deberá anotarlas en el duplicado de la carta de porte y presentar éste al ferrocarril.

§ 5. Si el ferrocarril da curso a las instrucciones del expedidor sin exigir la presentación del duplicado, enviado éste ya al destinatario, el ferrocarril será responsable ante éste del perjuicio que pudiera resultar. No obstante, la indemnización eventual no deberá nunca exceder de la prevista para el caso de pérdida de la mercancía.

§ 6. Si el expedidor, avisado de un impedimento para el transporte no da, en un plazo razonable, instrucciones ejecutables, el ferrocarril procederá según las prescripciones relativas a los impedimentos para la entrega vigentes en el lugar en que la mercancía esté detenida.

Si la mercancía ha sido vendida, el producto de esta venta, una vez deducidos los gastos que gravan la mercancía, se pondrá a disposición del expedidor. Si el producto es inferior a dichos gastos, el expedidor deberá pagar la diferencia.

§ 7. Si el impedimento para el transporte cesa antes de recibirse las instrucciones del expedidor, se enviará la mercancía a

su destino sin esperar tales instrucciones; se avisará de ello al expedidor lo más pronto posible.

§ 8. Cuando el impedimento para el transporte surja después de que el destinatario haya modificado el contrato de transporte con arreglo al artículo 31, el ferrocarril deberá avisar a dicho destinatario. Las disposiciones de los §§ 1, 2, 6, 7 y 9 serán aplicables por analogía.

§ 9. Salvo falta por su parte, el ferrocarril, en caso de impedimento para el transporte, podrá percibir derechos de estacionamiento.

§ 10. Será aplicable el artículo 32 a los transportes efectuados con arreglo al artículo 33.

ARTÍCULO 34

Impedimento para la entrega

§ 1. En caso de impedimento para la entrega de la mercancía, la estación de destino, por conducto de la estación de partida, deberá comunicárselo sin demora al expedidor para pedirle instrucciones. Al expedidor se le avisará por escrito, por telegrama o por teletipógrafo, cuando aquél lo hubiera solicitado así en la carta de porte; los gastos derivados de este aviso gravarán la mercancía.

§ 2. Cuando el impedimento para la entrega cese antes de la llegada de las instrucciones del expedidor a la estación de destino se entregará la mercancía al destinatario. El expedidor deberá ser avisado sin demora mediante carta certificada; los gastos derivados de este aviso gravarán la mercancía.

§ 3. Si el destinatario rehusara la mercancía, el expedidor tendrá derecho a dar instrucciones, aun cuando no pudiera presentar el duplicado de la carta de porte.

§ 4. El expedidor podrá también solicitar mediante inscripción en la carta de porte que la mercancía le sea devuelta de oficio si surge algún impedimento para la entrega. Fuera de este caso será necesario para esto su consentimiento expreso.

§ 5. A menos que las tarifas dispongan otra cosa, las instrucciones del expedidor deberán cursarse por conducto de la estación de partida.

§ 6. Para todo aquello que no esté previsto en los párrafos anteriores, el ferrocarril encargado de la entrega procederá conforme a las prescripciones en vigor en el lugar de la entrega.

Si la mercancía ha sido vendida, el producto de esta venta, una vez deducidos los gastos que gravan la mercancía, se pondrá a disposición del expedidor. Si el producto es inferior a dichos gastos, el expedidor deberá pagar la diferencia.

§ 7. Cuando el impedimento para la entrega surja después de que el destinatario haya modificado el contrato de transporte con arreglo al artículo 31, el ferrocarril deberá avisar a dicho destinatario. Los §§ 1, 2 y 6 serán aplicables por analogía.

§ 8. Será aplicable el artículo 32 a los transportes efectuados con arreglo al artículo 34.

TÍTULO IV

Responsabilidad

ARTÍCULO 35

Responsabilidad colectiva de los ferrocarriles

§ 1. El ferrocarril que haya aceptado la mercancía al transporte con la carta de porte será responsable de la ejecución del transporte por el recorrido total hasta la entrega.

§ 2. Cada ferrocarril subsiguiente, por el mero hecho de encargarse de la mercancía con la carta de porte primitiva, participará en el contrato de transporte de acuerdo con las estipulaciones de este documento, y asumirá las obligaciones que de él se deriven, sin perjuicio de las disposiciones del artículo 55, § 3, relativas al ferrocarril destinatario.

ARTÍCULO 36

Extensión de la responsabilidad

§ 1. El ferrocarril será responsable del daño que resulte de la pérdida total o parcial y de la avería de la mercancía desde su aceptación al transporte hasta su entrega, así como del daño que resulte del rebasamiento del plazo de entrega.

§ 2. El ferrocarril quedará exento de esta responsabilidad si la pérdida, avería o rebasamiento del plazo de entrega han sido motivados por una falta del derechohabiente, por una orden de éste que no se derive de una falta del ferrocarril, por un vicio propio de las mercancías (deterioro interno, merma, etc.), o por circunstancias que el ferrocarril no haya podido evitar y cuyas consecuencias no haya podido obviar.

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

- a) Transporte efectuado en vagón descubierto en virtud de las disposiciones aplicables o de acuerdos concertados entre el expedidor y el ferrocarril e indicados en la carta de porte.
- b) Ausencia o defecto del embalaje de las mercancías que, por su naturaleza, estén expuestas a pérdidas o averías si van sin embalar o mal embaldadas.
- c) Operaciones de carga por el expedidor o de descarga por el destinatario en virtud de las disposiciones aplicables o de acuerdos entre el expedidor y el ferrocarril e indicados en la carta de porte o de convenios entre el destinatario y el ferrocarril.
- d) Carga defectuosa, cuando esta carga haya sido realizada por el expedidor en virtud de las disposiciones aplicables o de acuerdos entre aquél y el ferrocarril e indicados en la carta de porte.
- e) Cumplimiento por el expedidor, el destinatario o un mandatario de uno de ellos de las formalidades exigidas por las Aduanas o por otras autoridades administrativas.
- f) Naturaleza de determinadas mercancías que, por causas inherentes a esta misma naturaleza, estén expuestas a la pérdida total o parcial o a la avería, especialmente por rotura, oxidación, deterioro interno y espontáneo, desecación, pérdida.
- g) Denominación irregular, inexacta o incompleta de objetos excluidos del transporte o admitidos a éste condicionalmente, o inobservancia por parte del expedidor de las medidas de precaución prescritas para los objetos admitidos condicionalmente.
- h) Transporte de animales vivos.
- i) Transporte de remesas que, en virtud de las disposiciones aplicables o de acuerdos entre el expedidor y el ferrocarril e indicados en la carta de porte, deba ser efectuado con acompañamiento, si la pérdida o la avería es resultado de un riesgo que el acompañamiento tenía por objeto evitar.

ARTÍCULO 37

Carga de la prueba

§ 1. La prueba de que la pérdida, avería o rebasamiento del plazo de entrega han tenido por causa uno de los hechos previstos en el artículo 36, § 2, incumbirá al ferrocarril.

§ 2. Cuando el ferrocarril establezca que, habida cuenta de las circunstancias del hecho, la pérdida o la avería han podido resultar de uno o de varios de los riesgos especiales previstos en el artículo 36, § 3, se presumirá que han resultado de 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.

Esta presunción no se aplicará en el caso previsto en el artículo 36, § 3, a), si existe una pérdida de importancia anormal o pérdida de bultos.

ARTÍCULO 38

Presunción en caso de reexpedición

§ 1. Cuando una remesa expedida de conformidad con las Reglas Uniformes haya sido objeto de una reexpedición sometida a las mismas Reglas y se compruebe, después de la reexpedición, una pérdida parcial o una avería, se presumirá que éstas se han producido durante el último contrato de transporte, si la remesa ha estado siempre bajo custodia del ferrocarril y se ha reexpedido tal como llegó a la estación reexpedidora.

§ 2. Se aplicará la misma presunción cuando el contrato de transporte anterior a la reexpedición no esté sujeto a las Reglas Uniformes, si éstas hubieran sido aplicables en caso de expedición directa entre la primera estación de partida y la última de destino.

ARTÍCULO 39

Presunción de pérdida de la mercancía

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

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

§ 3. Dentro de los treinta días siguientes a la recepción de este aviso, el derechohabiente podrá exigir que se le entregue la mercancía en una de las estaciones del recorrido. En este caso, deberá pagar las gastos correspondientes al transporte desde la estación de partida hasta aquella en que la entrega tenga lugar y

restituir la indemnización recibida, previa reducción de los gastos comprendidos en esta indemnización. No obstante, conservará sus derechos a la indemnización por rebasamiento del plazo de entrega previstos en los artículos 43 y 46.

§ 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 se encuentra después del plazo de un año desde el abono de la indemnización, el ferrocarril podrá disponer de ella conforme a las leyes y reglamentos del Estado al que pertenezca.

ARTÍCULO 40

Indemnización en caso de pérdida

§ 1. En caso de pérdida total o parcial de la mercancía, el ferrocarril estará obligado a 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 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto que falte, a reserva de la limitación prevista en el artículo 45.

§ 3. El ferrocarril estará obligado a restituir, además, el precio del transporte, los derechos de Aduana y las restantes sumas desembolsadas con ocasión del transporte de la mercancía perdida.

§ 4. Cuando el cálculo de la indemnización implique la conversión de sumas expresadas en unidades monetarias extranjeras, ésta se llevará a cabo según el tipo de cambio correspondiente al día y lugar de pago de la indemnización.

ARTÍCULO 41

Responsabilidad en caso de merma 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 ferrocarril responderá solamente de la parte de la mercancía que exceda de las tolerancias determinadas a continuación, cualquiera que sea el recorrido efectuado:

a) El 2 por 100 del peso para las mercancías líquidas o entregadas al transporte en estado húmedo, así como para las mercancías siguientes:

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

b) El 1 por 100 del peso para todas las demás mercancías secas.

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

§ 3. En caso de que varios bultos sean transportados con una sola carta de porte, se calculará la merma en ruta 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, no se hará ninguna deducción resultante de la merma en ruta al calcular la indemnización.

§ 5. Este artículo no derogará los artículos 36 y 37.

ARTÍCULO 42

Indemnización en caso de avería

§ 1. En caso de avería de la mercancía, el ferrocarril deberá pagar, con exclusión de los demás daños y perjuicios, una indemnización equivalente a la depreciación de la mercancía. Su importe será calculado aplicando al valor de la mercancía, determinado con arreglo al artículo 40, el porcentaje de depreciación comprobado en el lugar de destino.

§ 2. La indemnización no podrá exceder:

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

§ 3. El ferrocarril estará obligado a restituir, además, y en la proporción determinada en el § 1, los gastos previstos en el artículo 40, § 3.

ARTÍCULO 43

Indemnización por rebasamiento del plazo de entrega

§ 1. Si del rebasamiento del plazo de entrega resultase un daño, incluida una avería, el ferrocarril estará obligado a pagar una indemnización que no podrá exceder del triple 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 40.

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

§ 4. En caso de avería de la mercancía que no sea debida al rebasamiento del plazo de entrega, la indemnización prevista en el § 1 se acumulará, si ha lugar, a la prevista en el artículo 42.

§ 5. En ningún caso la acumulación de la indemnización prevista en el § 1 con las previstas en los artículos 40 y 42 podrá dar lugar al pago de una indemnización superior a la que se adeudaría en caso de pérdida total de la mercancía.

§ 6. El ferrocarril podrá prever, por medio de tarifas internacionales o de convenios especiales, otras modalidades de indemnización distintas de las previstas en el § 1 cuando, de conformidad con el artículo 27, § 1, el plazo de entrega haya sido establecido teniendo como base los planes de transporte.

Si, en este caso, se rebasaran los plazos de entrega previstos en el artículo 27, § 2, el derechohabiente podrá pedir bien la indemnización prevista en el anterior § 1, o bien aquella establecida por las tarifas internacionales o por el convenio especial aplicado.

ARTÍCULO 44

Indemnización en caso de dolo o falta grave

Cuando la pérdida, avería o rebasamiento del plazo de entrega, o bien la no ejecución o la ejecución defectuosa de prestaciones accesorias del ferrocarril previstas por las reglas uniformes, tengan por causa un dolo o una falta grave imputable al ferrocarril, éste indemnizará completamente el derechohabiente por el perjuicio probado.

En caso de falta grave, la indemnización estará, sin embargo, limitada al doble de las cantidades máximas previstas en los artículos 25, 26, 30, 32, 33, 40, 42, 43, 45 y 46.

ARTÍCULO 45

Limitación de la indemnización por determinadas tarifas

Cuando el ferrocarril conceda condiciones particulares de transporte por medio de tarifas especiales o excepcionales que lleven consigo una reducción del precio de transporte calculado de acuerdo con las tarifas generales, podrá limitar la indemnización debida al derechohabiente en caso de pérdida, avería o rebasamiento del plazo de entrega, en la medida en que tal limitación esté indicada en la tarifa.

Cuando estas condiciones particulares de transporte se apliquen solamente a una fracción del recorrido, sólo podrá invocarse esta limitación cuando el hecho que dio origen a la indemnización se haya producido en esa parte del recorrido.

ARTÍCULO 46

Indemnización en caso de declaración de interés en la entrega

En caso de declaración de interés en la entrega, se podrá reclamar, además de las indemnizaciones previstas en los artículos 40, 42, 43 y 45, la reparación del daño suplementario probado, hasta alcanzar el importe del interés declarado.

ARTÍCULO 47

Interés de la indemnización

§ 1. El derechohabiente podrá pedir intereses de la indemnización, calculados a razón de un 5 por 100 anual, a partir del día de la reclamación prevista en el artículo 53, o, de no haberse

formulado reclamación, a partir del día de la demandada en juicio.

§ 2. Los interesados se adeudarán si la indemnización excede de cuatro unidades de cuenta por carta de porte.

§ 3. Si el derechohabiente no envía al ferrocarril, dentro del plazo prudencial que se le haya fijado, los documentos justificativos necesarios para la liquidación definitiva de la reclamación, no correrán los intereses entre la expiración del plazo fijado y la entrega efectiva de los documentos.

ARTÍCULO 48

Responsabilidad en el tráfico ferrocarril-mar

§ 1. En los transportes por ferrocarril y mar que se efectúen por las líneas expresadas en el artículo 2, § 2, del Convenio, cada Estado podrá, pidiendo que se consigne en la lista de las líneas sometidas a las Reglas Uniformes la mención pertinente, añadir el conjunto de causas de exoneración siguientes a las previstas en el artículo 36.

El transportista sólo podrá invocar dichas causas si puede probar que la pérdida, avería o rebasamiento del plazo de entrega se producen durante el recorrido marítimo, desde la carga de la mercancía a bordo del buque hasta su descarga de éste.

Estas causas de exoneración son las siguientes:

a) Actos, negligencias o falta del capitán, marinero, piloto o de las personas empleadas por el transportista en la navegación o en la administración del buque.

b) Innavegabilidad del buque, siempre que el transportista pruebe que dicha innavegabilidad no es imputable a una falta de diligencia razonable por su parte para poner el buque en estado de navegabilidad o para armarlo, equiparlo y abastecerlo convenientemente, o para acondicionar y poner en buen estado todas las partes del buque en que se carguen las mercancías, de suerte que éstas se hallen aptas para la recepción, el transporte y la preservación de la mercancía.

c) Incendio, a condición de que el transportista pueda probar que no fue causado por acto o por falta suya, ni por acto o falta del capitán, marinero, piloto o de sus empleados.

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

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

f) Carga de la mercancía en el puente del buque 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.

Las causas de exoneración precedentes no suprimirán ni disminuirán en nada las obligaciones generales del transportista, y especialmente su obligación de ejercer una diligencia razonable para poner el buque en estado de navegabilidad o para armarlo, equiparlo o abastecerlo convenientemente, o para acondicionar y poner en buen estado todas las partes del buque en las cuales se carguen las mercancías, de manera que sean aptas para la recepción, el transporte y la preservación de la mercancía.

Aun cuando el transportista alegue las causas de exoneración precedentes, seguirá, no obstante, siendo responsable si el derechohabiente puede probar que la pérdida, avería o rebasamiento del plazo de entrega han sido ocasionados por una falta del transportista, del capitán, marinero, piloto o de sus empleados, distintas de la prevista en la letra a).

§ 2. Cuando un mismo recorrido marítimo esté servido por diferentes empresas inscritas en la lista mencionada en los artículos 3 y 10 del Convenio, el régimen de responsabilidad aplicable a dicho recorrido deberá ser el mismo para todas esas empresas.

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

§ 3. Las medidas adoptadas de conformidad con este artículo serán comunicadas a la Oficina Central. Entrarán en vigor, lo más pronto, a la expiración de un plazo de treinta días a partir de la fecha de la carta por medio de la cual la Oficina Central las notifique a los demás estados.

Las remesas que se hacen en ruta no quedarán afectadas por las expresadas medidas.

ARTÍCULO 49

Responsabilidad en caso de accidente nuclear

El ferrocarril quedará exento de la responsabilidad que le incumba en virtud de las Reglas Uniformes cuando el daño haya sido causado por un accidente nuclear y cuando en virtud de las leyes y reglamentos de un Estado que regulen la responsabilidad en el campo de la energía nuclear, el responsable de este daño sea el explotador de una instalación nuclear o cualquier otra persona que le sustituya.

ARTÍCULO 50

Responsabilidad del ferrocarril por sus agentes

El ferrocarril será responsable por sus agentes y por las demás personas que emplee para la ejecución del transporte.

No obstante, si a petición de un interesado los agentes del ferrocarril y las demás personas extienden cartas de porte, hacen traducciones o prestan otros servicios que no incumban al ferrocarril, se considerará que obran por cuenta de la persona a la que prestan tales servicios.

ARTÍCULO 51

Otras acciones

En todos los casos en que se apliquen las Reglas Uniformes, cualquier acción de responsabilidad, sea cual fuere el título, no podrá ejercitarse contra el ferrocarril más que en las condiciones y dentro de los límites previstos por dichas Reglas.

Igualmente ocurrirá para toda acción ejercida contra los agentes y demás personas de las que responda el ferrocarril en virtud del artículo 50.

TITULO V

Ejercicio de los derechos

ARTÍCULO 52

Comprobación de pérdida parcial o de avería

§ 1. Cuando el ferrocarril descubra o presuma una pérdida parcial o una avería o cuando el derechohabiente alegue su existencia, el ferrocarril estará obligado a levantar sin demora y, si es 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 la medida de lo posible, la cuantía del daño, su causa y el momento en que se produjo.

Al derechohabiente se le entregará gratuitamente una copia de dicha acta.

§ 2. Si el derechohabiente no acepta las comprobaciones del acta, podrá pedir que el estado y peso de la mercancía, así como la causa y la cuantía del daño, sean comprobados por un experto nombrado por las partes o por vía judicial. El procedimiento estará sometido a las leyes y reglamentos del Estado en que se efectúe la comprobación.

ARTÍCULO 53

Reclamaciones

§ 1. Las reclamaciones relativas al contrato de transporte deberán ser dirigidas por escrito al ferrocarril designado en el artículo 55.

§ 2. El derecho a presentar una reclamación corresponderá a las personas que tengan derecho para entablar una acción contra el ferrocarril en virtud del artículo 54.

§ 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 remesa.

El destinatario, para presentar la reclamación, deberá entregar la carta de porte si le ha sido remitida.

§ 4. 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 si así lo pide el ferrocarril.

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

ARTÍCULO 54

Personas que pueden ejercitar la acción judicial contra el ferrocarril

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

§ 2. La acción judicial relativa a los reembolsos previstos en el artículo 17 corresponderá únicamente al expedidor.

§ 3. Las demás acciones judiciales contra el ferrocarril que se deriven del contrato de transporte corresponderán:

a) Al expedidor hasta el momento en que el destinatario haya:

1.º Retirado la carta de porte.

2.º Aceptado la mercancía, o

3.º Hecho valer los derechos que le corresponden en virtud del artículo 28, § 4, o del artículo 31.

b) Al destinatario, a partir del momento en que haya:

1.º Retirado la carta de porte.

2.º Aceptado la mercancía.

3.º Hecho valer los derechos que le corresponden en virtud del artículo 28, § 4, o

4.º Hecho valer los derechos que le corresponden en virtud del artículo 31; no obstante, el derecho a ejercer esta acción se extinguirá en el momento en que la persona designada por el destinatario con arreglo al artículo 31, § 1, c), haya retirado la carta de porte, aceptado la mercancía o hecho valer los derechos que le corresponden en virtud del artículo 28, § 4.

§ 4. El expedidor, para ejercer sus acciones, deberá presentar el duplicado de la carta de porte. En su defecto, para ejercer las acciones contempladas en el § 3, a), deberá presentar la autorización del destinatario o la prueba de que este último ha rehusado la remesa.

El destinatario, para ejercer sus acciones, deberá presentar la carta de porte, si le ha sido remitida.

ARTÍCULO 55

Ferrocarriles contra los que puede ejercitarse la acción judicial

§ 1. La acción judicial para la restitución de una cantidad pagada en virtud del contrato de transporte podrá ejercitarse contra el ferrocarril que haya percibido dicha cantidad, o contra el ferrocarril en provecho del cual haya sido percibida.

§ 2. La acción judicial relativa al reembolso previsto en el artículo 17 sólo podrá ejercitarse contra el ferrocarril de procedencia.

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

El ferrocarril de destino podrá ser demandado aun cuando no hubiera recibido ni la mercancía ni la carta de porte.

§ 4. Si el demandante tiene elección entre varios ferrocarriles, su derecho de opción se extinguirá desde el momento en que entable la acción contra uno de ellos.

§ 5. La acción judicial podrá ejercitarse contra un ferrocarril distinto de los mencionados en los §§ 1, 2 y 3 cuando se presente como demanda reconvenzional o como excepción en la instancia relativa a una demanda principal fundada en el mismo contrato de transporte.

ARTÍCULO 56

Competencia

Las acciones judiciales fundadas en las Reglas Uniformes sólo podrán entablarse ante la jurisdicción competente del Estado de que dependa el ferrocarril demandado, a menos que se disponga otra cosa en los acuerdos entre Estados o en las escrituras de concesión.

Cuando un ferrocarril explote redes autónomas en varios Estados, cada una de dichas redes será considerada como un ferrocarril distinto para la aplicación de este artículo.

ARTÍCULO 57

Extinción de la acción contra el ferrocarril

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

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

a) En caso de pérdida parcial o avería, si:

1.º La pérdida o avería se ha comprobado antes de la aceptación de la mercancía por el derechohabiente, de conformidad con el artículo 52.

2.º La comprobación que haya debido hacerse con arreglo al artículo 52 ha sido omitida por falta del ferrocarril.

b) En caso de reclamación por daños no aparentes cuya existencia haya sido comprobada después de la aceptación de la mercancía por el derechohabiente, si éste:

1.º Pide la comprobación conforme al artículo 52 inmediatamente después del descubrimiento del daño y a lo sumo dentro de los siete días siguientes a la aceptación de la mercancía.

2.º Prueba, además, que el daño se ha producido entre la aceptación al transporte y la entrega.

c) En caso de rebasamiento del plazo de entrega, si el derechohabiente, dentro de un plazo de sesenta días, hace valer sus derechos ante uno de los ferrocarriles mencionados en el artículo 55, § 3.

d) Si el derechohabiente prueba que el daño ha sido causado por dolo o falta grave imputable al ferrocarril.

§ 3. Cuando haya sido reexpedida la mercancía en las condiciones previstas en el artículo 38, § 1, las acciones en caso de pérdida parcial o avería nacidas de uno de los contratos anteriores de transporte se extinguirán como si se tratase de un contrato único.

ARTÍCULO 58

Prescripción de la acción

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

No obstante, prescribirá a los dos años si se trata de una acción:

a) En pago de un reembolso cobrado por el ferrocarril al destinatario.

b) En pago del producto de una venta efectuada por el ferrocarril.

c) Fundada en un daño causado por dolo.

d) Fundada en un caso de fraude.

e) Fundada en uno de los contratos de transporte anteriores a la reexpedición; en el caso previsto en el artículo 38, § 1.

§ 2. El plazo de prescripción correrá para la acción:

a) De indemnización por pérdida total: A partir del trigésimo día siguiente al de la expiración del plazo de entrega.

b) De indemnización por pérdida parcial, avería o rebasamiento del plazo de entrega: Desde el día en que hubiera tenido lugar la entrega.

c) De pago o restitución del precio de transporte, de los gastos accesorios, de otros gastos o de las sobretasas, o de rectificación en el caso de aplicación irregular de la tarifa o de error de cálculo o de percepción:

1.º Si medió pago: Desde el día del pago.

2.º Si no medió pago: Desde el día de la aceptación de la mercancía al transporte, si el pago incumbe al expedidor, o desde el día en que el destinatario haya retirado la carta de porte, si el pago es de la incumbencia de éste.

3.º Si se trata de sumas franqueadas por medio de un boletín de franqueo: Desde el día en que el ferrocarril entregue al expedidor la cuenta de gastos prevista en el artículo 15, § 7; a falta de tal entrega, el plazo para los créditos del ferrocarril se contará desde el trigésimo día siguiente al de la expiración del plazo de entrega.

d) Del ferrocarril en pago de una cantidad abonada por el destinatario en lugar y vez del expedidor, o viceversa, y que el ferrocarril deba restituir al derechohabiente: Desde el día en que se formule la petición de restitución.

e) Relativa al reembolso previsto en el artículo 17: A partir del trigésimo día siguiente al de la expiración del plazo de entrega.

f) En pago del producto de una venta: Desde el día de la venta.

g) En pago de un suplemento de derechos reclamados por la Aduana o por otras autoridades administrativas: Desde el día de la reclamación por dichas autoridades.

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

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

§ 3. En caso de reclamación dirigida al ferrocarril conforme al artículo 53 con los documentos justificativos necesarios, se suspenderá la prescripción hasta el día en que el ferrocarril rechace la reclamación por escrito y restituya los documentos. En caso de aceptación parcial de la reclamación, la prescripción reanudará su curso para la parte de la reclamación que siga en litigio. La prueba de la recepción de la reclamación o de la respuesta y la de la restitución de los documentos correrán a cargo de la parte que invoque este hecho.

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

§ 4. La acción prescrita no se podrá volver a ejercitar, ni siquiera en forma de demanda reconventional 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 VI

Relaciones entre ferrocarriles

ARTÍCULO 59

Liquidación de cuentas entre ferrocarriles

§ 1. Todo ferrocarril que haya cobrado, bien a la partida o bien a la llegada, los gastos u otros créditos resultantes del contrato de

transporte, deberá pagar a los ferrocarriles interesados la parte que les corresponda.

Las modalidades de pago se establecerán por medio de acuerdos entre los ferrocarriles.

§ 2. A reserva de sus derechos contra el expedidor, el ferrocarril de partida será responsable del precio del transporte y de los demás gastos que no haya cobrado cuando el expedidor los tomó a su cargo de conformidad con el artículo 15.

§ 3. Si el ferrocarril de destino entrega la mercancía sin haber recaudado los gastos u otros créditos resultantes del contrato de transporte, será responsable ante los ferrocarriles que participaron en el transporte y los demás interesados.

§ 4. En caso de falta de pago por parte de uno de los ferrocarriles, comprobada por la oficina central a instancia de uno de los ferrocarriles acreedores, soportarán las consecuencias todos los demás ferrocarriles que hayan participado en el transporte, proporcionalmente a su parte en el precio del transporte. Queda reservado el derecho de recurrir contra el ferrocarril cuya falta de pago se haya comprobado.

ARTÍCULO 60

Recurso en caso de pérdida o de avería

§ 1. El ferrocarril que haya pagado una indemnización por pérdida total o parcial o por avería, en virtud de las reglas uniformes, tendrá derecho a ejercitar recurso contra los ferrocarriles que hayan participado en el transporte, de acuerdo con las disposiciones siguientes:

a) Será único responsable el ferrocarril causante del daño.

b) Si son varios los ferrocarriles causantes del daño, cada uno de ellos responderá del daño causado por él. Si la distinción es imposible, se repartirá entre ellos la carga de la indemnización de acuerdo con las disposiciones de la letra c).

c) Si no puede probarse que el daño ha sido causado por uno o por varios ferrocarriles, se repartirá la carga de la indemnización entre todos los ferrocarriles que intervinieron en el transporte, exceptuando aquellos que puedan probar que el daño no se produjo en sus líneas; el reparto se hará proporcionalmente a las distancias kilométricas de aplicación de las tarifas.

§ 2. En caso de insolvencia de uno de los ferrocarriles, la parte que le corresponda y que no haya pagado se repartirá entre todos los demás ferrocarriles que hayan participado en el transporte, proporcionalmente a las distancias kilométricas de aplicación de las tarifas.

ARTÍCULO 61

Recurso en caso de rebasamiento del plazo de entrega

§ 1. En caso de indemnización pagada por rebasamiento del plazo de entrega se aplicará el artículo 60. Si dicho rebasamiento ha sido causado por varios ferrocarriles, la indemnización será repartida entre estos ferrocarriles proporcionalmente a la duración del retraso en sus redes respectivas.

§ 2. Los plazos de entrega determinados en el artículo 27 se dividirán de la siguiente forma:

a) Cuando hayan participado en el transporte dos ferrocarriles:

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

2.º El plazo de transporte se dividirá proporcionalmente a las distancias kilométricas de aplicación de las tarifas.

b) Cuando hayan participado en el transporte tres o más ferrocarriles:

1.º El plazo de expedición se dividirá por la mitad entre el ferrocarril de partida y el de destino.

2.º El plazo de transporte se dividirá entre todos los ferrocarriles:

- Un tercio, en partes iguales.

- Los otros dos tercios restantes, proporcionalmente a las distancias kilométricas de aplicación de las tarifas.

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

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

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

ARTÍCULO 62

Procedimiento de recurso

§ 1. El ferrocarril contra el que se ejerza uno de los recursos previstos en los artículos 60 y 61 no podrá impugnar lo bien

fundado del pago efectuado por el ferrocarril recurrente, cuando la indemnización haya sido fijada judicialmente después de habersele citado debidamente y se le haya dado la oportunidad de intervenir en el proceso. El juez que conociere la acción principal establecerá los plazos concedidos para la notificación de la citación y para la intervención.

§ 2. El ferrocarril que desee ejercitar su recurso deberá formular su demanda en una sola y única instancia contra todos los ferrocarriles con los que no haya transigido, so pena de perder su recurso contra aquellos que no haya emplazado.

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

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

§ 5. No podrán presentarse recursos en la instancia relativa a la demanda de indemnización ejercitada por el derechohabiente al contrato de transporte.

ARTÍCULO 63

Competencia para los recursos

§ 1. La jurisdicción de la sede del ferrocarril contra el que se interponga el recurso será la única competente para todas las acciones del recurso.

§ 2. Cuando la acción deba ser ejercitada contra varios ferrocarriles, el ferrocarril demandante tendrá derecho a elegir, entre las jurisdicciones competentes en virtud del § 1, aquella ante la cual presenta su demanda.

ARTÍCULO 64

Acuerdos relativos a los recursos

Los ferrocarriles podrán derogar por medio de acuerdos las disposiciones de recursos recíprocos establecidas en este título, con excepción de la del artículo 62, § 5.

TÍTULO VII

Disposiciones excepcionales

ARTÍCULO 65

Derogaciones temporales

§ 1. Si la situación económica y financiera de un Estado puede provocar graves dificultades para la aplicación de lo dispuesto en el título VI, cada Estado podrá derogar los artículos 15, 17 y 30, decidiendo, para ciertos tráficos, que:

a) Las remesas procedentes de dicho Estado sean franqueadas:

- 1.º Hasta sus fronteras, o
- 2.º Cuando menos hasta sus fronteras.

b) Las remesas con destino a dicho Estado sean franqueadas a la salida:

1.º Cuando menos hasta sus fronteras, siempre que el Estado de procedencia no imponga la restricción contemplada en la letra a), 1.º o

2.º Cuando más hasta sus fronteras.

c) Las remesas con procedencia o con destino a dicho Estado no puedan ser gravadas con reembolso alguno y que no se admitan los desembolsos o que los reembolsos y los desembolsos no se admitan sino dentro de ciertos límites.

d) El expedidor no pueda modificar el contrato de transporte en lo que se refiere al país de destino, franqueo y reembolso.

§ 2. En las mismas condiciones, los Estados podrán autorizar a los ferrocarriles para que deroguen los artículos 15, 17, 30 y 31, decidiendo, para sus tráficos recíprocos, que:

a) Las disposiciones relativas al pago de los gastos sean especialmente establecidas previo acuerdo entre los ferrocarriles interesados; no obstante, éstas no podrán definir modalidades no previstas en el artículo 15.

b) No sean admitidas determinadas órdenes ulteriores.

§ 3. Las medidas adoptadas de conformidad con los §§ 1 y 2 serán comunicadas a la oficina central.

Las medidas enumeradas en el § 1 entrarán en vigor, lo más pronto, a la expiración de un plazo de ocho días a partir de la fecha de la carta, por medio de la cual la oficina central haya comunicado estas medidas a los demás Estados.

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

§ 4. Las remesas que se hallen en ruta no se verán afectadas por dichas medidas.

ARTÍCULO 66

Derogaciones

Las disposiciones de las reglas uniformes no podrán prevalecer contra aquellas que determinados Estados deban adoptar, en el tráfico entre ellos, en aplicación de determinados Tratados, tales como los Tratados relativos a la Comunidad Europea del Carbón y del Acero y a la Comunidad Económica Europea.

ANEXO I

(Artículos 4 y 5)

Reglamento relativo al transporte internacional ferroviario de mercancías peligrosas (RID)

Este anexo recoge la versión que la Comisión de Expertos adopta, de acuerdo con el artículo 69, § 4, del Convenio internacional relativo al transporte de mercancías por ferrocarril (CIM), de 7 de febrero de 1970, para el Reglamento internacional relativo al transporte de mercancías por ferrocarril (RID), anexo I del CIM. La Comisión de Expertos adapta igualmente el texto, dese el punto de vista redaccional, al del Convenio relativo a los transportes internacionales ferroviarios, de 9 de mayo de 1980.

ANEXO II

(Artículo 8, párrafo 1)

Reglamento relativo al transporte internacional ferroviario de vagones de particulares (RIP)

ARTÍCULO 1

Objeto del Reglamento

1. El presente Reglamento se aplicará a todos los transportes de vagones de particulares, vacíos o cargados, admitidos para el servicio internacional conforme al artículo 2 y destinados al transporte de acuerdo con las Reglas Uniformes CIM.

2. A falta de disposiciones especiales contenidas en este Reglamento, serán aplicables para los transportes mencionados en el párrafo 1, las restantes estipulaciones de las Reglas Uniformes.

ARTÍCULO 2

Admisión de los vagones de particulares al servicio internacional

Para ser admitidos al servicio internacional, los vagones deberán ser matriculados a nombre de un particular (persona física u otro sujeto de derecho) por un ferrocarril cuyas líneas estén sometidas a las Reglas Uniformes, y que proveerá a los vagones de la marca distintiva **P**.

En el presente Reglamento, dicho particular, cuyo nombre deberá figurar inscrito sobre el vagón, se denominará «el titular».

ARTÍCULO 3

Utilización de los vagones particulares

El expedidor no podrá utilizar el vagón para transportar otras mercancías distintas de las especificadas en el contrato de matrícula. El expedidor será el único responsable de las consecuencias que puedan resultar de la inobservancia de esta disposición.

ARTÍCULO 4

Instalaciones especiales

Si el vagón está provisto de aparatos especiales (refrigeradores, depósitos de agua, mecanismos, etc.) incumbirá al expedidor asegurar o hacer asegurar el servicio. Esta obligación pasará al destinatario a partir del momento en que haga valer sus derechos conforme a los artículos 28 ó 31 de las Reglas Uniformes.

ARTÍCULO 5

Entrega para el transporte

1. El derecho de entregar un vagón para el transporte pertenecerá al titular.

Cualquier otro expedidor de un vagón, vacío o cargado, deberá entregar a la estación expedidora, junto con la carta de porte, una autorización escrita del titular, que podrá ser válida para varios vagones.

Esta autorización no será exigible en el caso de que dicho expedidor hubiera sido el destinatario del transporte precedente y en el caso de que, antes de concertarse el nuevo contrato de transporte, la estación no hubiera recibido del titular, por carta, telegrama o télex, la prohibición de expedir el vagón o los vagones sin su autorización.

2. Salvo orden contraria del titular, el ferrocarril estará autorizado a devolver de oficio a la estación de origen, por cuenta del titular y con una carta de porte expedida a su nombre y dirección:

- Cualquier vagón que hubiera llegado vacío, cuya carga no hubiera comenzado en un plazo de quince días a contar desde su entrega;

- Cualquier vagón que hubiera llegado cargado y que, en el plazo de ocho días a contar desde la terminación de la descarga, no fuera objeto de un nuevo envío.

En el caso de que el ferrocarril no hiciera uso de esta facultad, deberá avisar al titular de la situación de su vagón una vez transcurridos los plazos arriba fijados, no pudiendo efectuar el envío del vagón dentro de los ocho días siguientes al del envío de la notificación al titular.

Este párrafo no se aplicará a los vagones de particulares que se encuentren en el país de la red matriculadora ni a los vagones que se encuentren en vías particulares.

3. El arrendatario cuyo nombre figure inscrito en el vagón con el consentimiento del ferrocarril matriculador reemplazará de pleno derecho al titular en lo que concierne a la aplicación del presente artículo.

ARTÍCULO 6

Enunciados de la carta de porte

1. Además de los enunciados previstos en las Reglas Uniformes, el expedidor deberá consignar en la carta de porte:

a) en el lugar reservado para la denominación de la mercancía, - si se trata de un vagón vacío, las palabras «vagón P vacío», - si se trata de un vagón cargado, las palabras «cargado sobre vagón P» después de la denominación de la mercancía;

b) las características del vagón, en los lugares destinados a este efecto en la carta de porte.

2. Si el expedidor de un vagón vacío desea que se garantice especialmente el plazo de entrega, de acuerdo con el artículo 14, deberá anotar, en el lugar reservado para sus declaraciones en la carta de porte, «garantía especial del plazo de entrega».

ARTÍCULO 7

Interés de la entrega

1. Los envíos de vagones vacíos no podrá ser objeto de una declaración de interés en la entrega.

2. En el caso de un vagón cargado, la declaración de interés en la entrega no surtirá efecto más que en lo concerniente a la mercancía cargada.

ARTÍCULO 8

Reembolsos y desembolsos

1. Los vagones vacíos no podrán ser gravados por reembolsos ni desembolsos.

2. Los vagones cargados sólo podrán ser gravados por un reembolso hasta la cuantía del valor de la mercancía cargada.

ARTÍCULO 9

Prórroga del plazo de entrega

1. Además de los casos previstos en el artículo 27, párrafo 7, de las Reglas Uniformes, se prorrogará también el plazo de entrega por el tiempo que dure la detención causada por avería del vagón, a menos que el ferrocarril sea responsable de dicha avería de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 12.

2. Cuando la mercancía cargada en el vagón averiado sea transbordada a otro vagón, la detención de la mercancía finalizará en el momento en que, después del transbordo, pueda continuar su transporte.

ARTÍCULO 10

Comprobación de una avería del vagón o de pérdida de piezas.

1. En caso de que el ferrocarril descubriera o presumiera que existe en el vagón una avería o una pérdida de piezas, o bien alegara su existencia el derechohabiente, el ferrocarril deberá levantar acta inmediatamente, conforme al artículo 52 de las

Reglas Uniformes, en que se haga constar la naturaleza de la avería o de la pérdida y, en lo posible, su causa y el momento en que se produjo.

Este acta deberá enviarse sin dilación al ferrocarril matriculador, quien remitirá una copia al titular. Si se tratara de un vagón en el que figurase inscrito el nombre del arrendatario con el consentimiento del ferrocarril matriculador, deberá enviarse una copia del acta de comprobación directamente a dicho arrendatario.

2. Si el vagón estuviese cargado, deberá levantarse, en caso necesario, un acta por separado para la mercancía, de acuerdo con el artículo 52 de las Reglas Uniformes.

ARTÍCULO 11

Avería de un vagón que impida continuar el transporte.

1. En el caso de que un vagón vacío sufra una avería que impida continuar el transporte o imposibilite su carga, la estación en que se haya comprobado la avería deberá avisar de inmediato, por telegrama o télex, al expedidor y al titular, indicando, en la medida de lo posible, la naturaleza de la avería.

2. El ferrocarril deberá poner en estado de funcionamiento a cualquier vagón vacío al que se haya retirado de la circulación, salvo que el vagón, debido a la gravedad de la avería, deba ser cargado sobre otro vagón.

Para volver a poner en funcionamiento el vagón, el ferrocarril podrá efectuar de oficio las reparaciones necesarias hasta la cuantía fijada en el contrato de matrícula.

Estas disposiciones serán aplicables sin que ello suponga prejuzgar posibles responsabilidades.

3. Cuando el ferrocarril esté efectuando los trabajos de reparación conforme al párrafo 2 y se prevea que la duración de éstos será superior a cuatro días, el ferrocarril pedirá al expedidor por telegrama o télex que le comunique si el contrato de transporte deberá proseguir o ser modificado una vez terminada la reparación.

Si el expedidor no hubiese enviado instrucciones antes de finalizarse los trabajos, el contrato de transporte proseguirá después de la reparación.

4. Si el ferrocarril no efectúa de oficio la reparación, la estación en que se haya comprobado la avería deberá pedir instrucciones al expedidor, sin dilación y directamente por telegrama o télex. Si el expedidor no fuese simultáneamente el titular, deberá enviarse inmediatamente por telegrama o télex copia de esta petición al titular.

Si el ferrocarril no recibiese instrucciones del expedidor en el plazo de ocho días a partir de la fecha de envío del telegrama o télex, estará facultado para devolver el vagón a su estación de matrícula, una vez puesto, en su caso, en estado de funcionamiento, con una carta de porte emitida a nombre y dirección del titular.

Los motivos de la devolución deberán consignarse en la carta de porte detrás de las palabras «vagón P vacío».

5. En caso de que una avería impida que continúe el transporte de un vagón cargado, y si la descarga es necesaria, el presente artículo se aplicará al vagón descargado.

Si el vagón pudiera repararse sin ser descargado, serán de aplicación los párrafos 1, 2, 3, 6 y 7 del presente artículo.

6. Gravarán el envío tanto los gastos de transporte y cualesquiera otros gastos ocasionados hasta la estación en que el vagón haya quedado detenido, como los resultantes del envío del aviso al expedidor y al titular, además de los derivados eventualmente del cumplimiento de las instrucciones o de la devolución del vagón a su estación de registro.

7. El arrendatario cuyo nombre figure en el vagón con consentimiento del ferrocarril matriculador reemplazará de pleno derecho al titular en lo relativo a la aplicación del presente artículo.

ARTÍCULO 12

Responsabilidad del ferrocarril en caso de pérdida o avería del vagón o de sus piezas. Responsabilidad del titular por daños causados por el vagón.

1. En caso de pérdida o avería del vagón o de sus piezas en el periodo de tiempo transcurrido entre la aceptación al transporte y la entrega, el ferrocarril será responsable a menos que demuestre que no es culpable de los daños ocasionados.

2. En caso de pérdida del vagón, la indemnización se limitará al valor del vagón, calculándose los elementos de dicho valor de acuerdo con lo estipulado en el contrato de matrícula.

En caso de avería, la indemnización se calculará de acuerdo con las disposiciones previstas en el contrato de matrícula.

3. En caso de pérdida o avería de accesorios amovibles, el ferrocarril sólo será responsable si dichos accesorios van especificados a ambos lados del vagón. El ferrocarril no asumirá ninguna responsabilidad por la pérdida o avería de aparatos amovibles.

4. A menos que el derechohabiente demuestre que los daños han sido causados por culpa del ferrocarril, éste no será responsable

- de los daños ocasionados a recipientes de cerámica, cristal, terracota, etc., salvo que dichos daños estén relacionados con otra avería del vagón de la cual el ferrocarril deba responder en virtud de las disposiciones precedentes;

- de los daños ocasionados a recipientes con revestimiento interno (esmalte, ebonita, etc.), salvo que el recipiente presente indicios de averías externas de las cuales el ferrocarril deba responder en virtud de las disposiciones precedentes.

5. El titular reemplazará de pleno derecho al expedidor o al destinatario en lo que concierne a la indemnización en caso de pérdida o de avería del vagón o de sus piezas. Las reclamaciones administrativas sólo podrán dirigirse al ferrocarril matriculador y las acciones sólo podrán ejercitarse contra dicho ferrocarril, que reemplazará de pleno derecho al ferrocarril responsable.

6. Las acciones que el ferrocarril entable contra el titular debido a daños causados por el vagón durante el transporte se registrarán por el contrato de matrícula. El ferrocarril matriculador será el único facultado para hacer valer los derechos de otros ferrocarriles ante el titular.

7. Las acciones basadas en los párrafos 1 a 6 prescribirán a los tres años. Esta prescripción contará:

- para las acciones del titular contra el ferrocarril basadas en los párrafos 1 a 5, desde el día en que se comprobó la pérdida o avería del vagón, teniendo en cuenta en su caso la aplicación del artículo 13, párrafo 1;

- para las acciones del ferrocarril contra el titular basadas en el párrafo 6, desde el día en que se produjo el daño.

ARTÍCULO 13

Presunción de pérdida del vagón.

1. El derechohabiente podrá considerar perdido el vagón, sin necesidad de más pruebas, cuando éste no haya sido entregado al destinatario o puesto a su disposición dentro de los tres meses siguientes a la expiración del plazo de entrega.

A este plazo se sumará el tiempo de inmovilización del vagón por avería o por cualquier causa no imputable al ferrocarril.

2. Si el vagón dado por perdido se encontrase después de haberse pagado la indemnización, el titular podrá exigir, en un plazo de seis meses a partir de la recepción del aviso enviado por el ferrocarril matriculador, que el vagón le sea devuelto, sin gastos, a la estación de registro contra restitución de la indemnización.

ARTÍCULO 14

Indemnización por rebasamiento del plazo de entrega.

1. Si el ferrocarril es responsable del rebasamiento del plazo de entrega de un vagón vacío o cargado, deberá pagar al derechohabiente una indemnización a tanto alzado por día de retraso iniciado, independientemente de la indemnización eventualmente debida por rebasar el plazo de entrega de la mercancía cargada.

Esta indemnización ascenderá:

a) 4,50 unidades de cuenta para vagones modernos de bastidor giratorio y para vagones asimilados a éstos, tal como se definen en el contrato de matrícula.

b) 3 unidades de cuenta para otros vagones.

2. Si el rebasamiento del plazo de entrega se debe a dolo o falta grave imputable al ferrocarril, la indemnización a tanto alzado ascenderá a 9 unidades de cuenta por día para los vagones especificados en a) del párrafo 1 y a 6,50 unidades de cuenta por día para los vagones especificados en b) del mismo párrafo.

3. El expedidor de un vagón vacío podrá exigir una garantía especial del plazo de entrega. En tal caso se cobrará una tasa de una unidad de cuenta por fracción indivisible de 100 kilómetros, con un mínimo de 10 unidades de cuenta.

El pago de esta tasa en su totalidad corresponderá siempre al expedidor en caso de que el pago de los gastos tenga lugar conforme al artículo 15, párrafo 2, letra a), 4, de las Reglas Uniformes.

Si existe rebasamiento del plazo de entrega, el ferrocarril deberá pagar una indemnización a tanto alzado de 9 unidades de cuenta por día para los vagones especificados en a) del párrafo 1 y de 6,50 unidades de cuenta por día para los vagones especificados en b) del mismo párrafo, con un mínimo de 20 unidades de cuenta.

ANEXO III

(Artículo 8, párrafo 2)

Reglamento relativo al transporte internacional ferroviario de contenedores (RICO)

CAPITULO PRIMERO

Generalidades

ARTÍCULO 1

Objeto del reglamento.

1. El presente reglamento se aplicará a los contenedores destinados al transporte de acuerdo con las condiciones de las Reglas Uniformes CIM.

Estos contenedores deberán pertenecer al ferrocarril o a particulares (personas físicas u otros sujetos de derecho), y en este último caso deberán estar autorizados por el ferrocarril o cumplir las normas internacionales de construcción aplicables a los grandes contenedores.

2. En el sentido del presente reglamento, se entenderá por «contenedor» un aparato de transporte (bastidor, cisterna u otro receptáculo análogo):

- De carácter permanente y, en consecuencia, lo suficientemente resistente como para permitir una utilización repetida;

- especialmente concebido para facilitar el transporte de mercancías, sin ruptura de carga, en uno o varios medios de transporte;

- provisto de dispositivos que faciliten la manipulación y la sujeción;

- con una capacidad de 1 metro cúbico como mínimo y cuyas dimensiones no sobrepasen las fijadas en las normas de los ferrocarriles.

Se entenderá por «grandes contenedores» los contenedores que tengan una capacidad superior a 3 metros cúbicos y una longitud de 6 metros (20 pies ingleses) o más.

El término «contenedor» incluirá los accesorios y equipamiento del contenedor, según su categoría, siempre que sean transportados junto con éste. No incluirá los vehículos ni los accesorios y equipamiento de los vehículos, ni los embalajes usuales.

ARTÍCULO 2

Disposiciones generales.

1. Salvo que las tarifas dispongan lo contrario, el contenido de un contenedor no podrá ser objeto más que de un solo contrato de transporte.

2. A falta de disposiciones especiales contenidas en el presente Reglamento, las restantes disposiciones de las Reglas Uniformes serán aplicables al transporte de contenedores vacíos o cargados.

ARTÍCULO 3.º

Transporte puerta a puerta

Para contenedores recogidos a domicilio por el ferrocarril, el contrato de transporte comenzará en el domicilio del expedidor. Para contenedores con entrega a domicilio, el contrato de transporte finalizará en el domicilio del destinatario.

CAPITULO II

Contenedores pertenecientes al ferrocarril

ARTÍCULO 4.º

Puesta a disposición. Restitución. Tasas

Por la utilización de los contenedores podrá percibirse una tasa cuyo importe se fijará en las tarifas. Las tarifas fijarán, además, las condiciones de la puesta a disposición de los contenedores, el plazo en que deberán ser restituidos, así como las tasas que se percibirán en caso de no respetarse este plazo.

ARTÍCULO 5.º

Enunciados de la carta de porte

Además de los enunciados previstos por las Reglas Uniformes, el expedidor deberá indicar en la carta de porte, en los lugares previstos a tal efecto, la índole, las marcas, el número del contenedor, la tara en kilogramos y, en su caso, las demás características del aparato.

La tara del contenedor no incluirá la masa de los dispositivos especiales interiores amovibles destinados al embalaje o sujeción de las mercancías.

ARTÍCULO 6.º**Manipulación. Limpieza**

Las condiciones en que deberán efectuarse las operaciones de carga y descarga de los contenedores serán fijadas en las tarifas. La carga comprenderá no sólo la colocación sobre el vagón, sino también las operaciones accesorias, especialmente la sujeción de los contenedores.

El destinatario estará obligado a restituir los contenedores en perfecto estado de limpieza. En caso contrario, el ferrocarril tendrá derecho a exigir el pago de una tasa cuyo importe fijaran las tarifas.

ARTÍCULO 7.º**Reutilización**

Los contenedores que se entreguen cargados sólo podrán ser utilizados por los destinatarios para nuevos transportes, previo consentimiento del ferrocarril destinatario.

ARTÍCULO 8.º**Pérdida y avería**

1. Quien acepte del ferrocarril un contenedor vacío o cargado estará obligado a verificar el estado de dicho contenedor en el momento en que se ponga a su disposición; el usuario será responsable de todos los daños que se comprueben en el momento de la restitución del contenedor al ferrocarril y que no hayan sido señalados en el momento en que fue puesto a su disposición, a menos que demuestre que los daños existían cuando el contenedor le fue entregado, o que resulten de circunstancias que no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudiera eludir.

2. El expedidor será responsable de la pérdida o avería de un contenedor acaecidas durante la ejecución del contrato de transporte cuando aquéllas se deban a su proceder o al de sus empleados.

3. Cuando el contenedor no haya sido restituido dentro del plazo de treinta días, a contar desde el siguiente al de su entrega al expedidor o al destinatario, el ferrocarril podrá considerarlo perdido y exigir el pago de su valor.

CAPITULO III**Contenedores pertenecientes a particulares****ARTÍCULO 9.º****Aceptación**

Los contenedores pertenecientes a particulares podrán ser aceptados por un ferrocarril cuyas líneas estén sometidas a las Reglas Uniformes, si satisfacen, en lo concerniente a su construcción y sus inscripciones, las condiciones establecidas a tal efecto. El ferrocarril proveerá a los contenedores aceptados, con excepción de los grandes contenedores, de la marca distintiva [P].

ARTÍCULO 10**Enunciados de la carta de porte**

Además de los enunciados previstos por las Reglas Uniformes, el expedidor deberá consignar en la carta de porte, en los lugares reservados a tal efecto, los datos siguientes:

- índole, número, tara en kilogramos y, en su caso, las demás características del contenedor,
- para los contenedores aceptados, además, la marca de la red que haya autorizado la admisión y, salvo para los grandes contenedores, la letra «P».
- finalmente, para los contenedores vacíos, como designación de la mercancía, la inscripción «contenedor vacío aceptado» o «gran contenedor vacío».

ARTÍCULO 11**Reembolso**

Los contenedores vacíos no podrán ser gravados por reembolsos.

ARTÍCULO 12**Dispositivos especiales**

Si los contenedores van provistos de dispositivos especiales (instalaciones de refrigeración, depósitos de agua, mecanismos, etcétera), incumbirá al expedidor asegurar o hacer asegurar el servicio. Esta obligación pasará al destinatario a partir del momento en que éste haga valer sus derechos conforme al artículo 28 o al artículo 31 de las Reglas Uniformes.

ARTÍCULO 13**Devolución o reutilización**

Después de la entrega del contenedor, y salvo que se convengan condiciones especiales, el ferrocarril no estará obligado a intervenir para la devolución al transporte del contenedor vacío o para su reutilización.

ARTÍCULO 14**Indemnización en caso de pérdida o avería del contenedor**

La indemnización a pagar por la pérdida del contenedor, según el artículo 40 de las Reglas Uniformes, se calculará de acuerdo con el valor del contenedor.

La indemnización a pagar por la avería del contenedor, según el artículo 42 de las Reglas Uniformes, se calculará de acuerdo con los gastos de reparación.

ARTÍCULO 15**Indemnización por rebasamiento del plazo de entrega**

Independientemente de lo estipulado en las Reglas Uniformes, el ferrocarril podrá prever, mediante acuerdo especial con el propietario o el arrendatario del contenedor, que se pague una indemnización determinada en caso de rebasamiento del plazo de entrega al propietario o al arrendatario.

ANEXO IV**(Artículo 8.º, parágrafo 3)****Reglamento relativo al transporte internacional ferroviario de paquete exprés (RIEx)**

§ 1. Sólo serán consideradas como paquete exprés las mercancías transportadas de una forma particularmente rápida en las condiciones de una tarifa internacional.

Sólo se admitirán como paquete exprés las mercancías que puedan normalmente ser cargadas en el furgón de los trenes de viajeros. Las tarifas internacionales podrán derogar esta regla.

§ 2. Quedarán excluidos del transporte como paquete exprés los objetos indicados en el artículo 4.º de las Reglas Uniformes. Las materias y objetos enumerados en el RID o aquellos que son mencionados en los acuerdos y condiciones tarifarias concluidos en virtud del artículo 5.º, § 2, de las Reglas Uniformes sólo serán admitidos al transporte como paquete exprés si este modo de transporte está expresamente previsto en el RID o en dichos acuerdos o condiciones tarifarias. Las tarifas internacionales determinarán si otras mercancías pueden igualmente ser excluidas del transporte o ser admitidas bajo ciertas condiciones.

§ 3. Los paquetes exprés podrán ser remitidos al transporte con un documento distinto al que está establecido en aplicación del artículo 12, § 2, de las Reglas Uniformes. El modelo que deba utilizarse y los enunciados que deban o puedan ser anotados en él quedarán determinados por las tarifas internacionales. Este documento deberá obligatoriamente incluir:

- a) Designación de las estaciones de partida y de destino.
- b) Nombre y dirección del expedidor y del destinatario.
- c) Designación de la mercancía.
- d) Número de los bultos y descripción del embalaje.
- e) Enumeración detallada de los documentos requeridos por las Aduanas u otras autoridades administrativas que acompañen al documento de transporte.

§ 4. Los paquetes exprés deberán ser transportados por medios rápidos en los plazos previstos por las tarifas internacionales. Los plazos de entrega deberán, en todo caso, ser más reducidos que los plazos aplicados a las remesas en gran velocidad.

§ 5. Las tarifas internacionales podrán también prever derogaciones de las Reglas Uniformes que no sean las aquí especificadas. No podrán ser derogados, no obstante, los artículos 35 al 38, 40 al 42, 44 y 47 al 58 de las Reglas Uniformes.

§ 6. Si las disposiciones precedentes y las de las tarifas internacionales no se oponen a ello, las Reglas Uniformes serán aplicables al transporte de paquete exprés.

PROTOCOLO

Establecido por la Conferencia Diplomática, reunida al efecto de poner en vigor el Convenio concerniente a los Transportes Internacionales Ferroviarios (COTIF), firmado el 9 de mayo de 1980

Aplicando los artículos 22 y 24 del Convenio relativo a los Transportes Internacionales Ferroviarios (COTIF), firmado en Berna el 9 de mayo de 1980 y concluido entre Argelia, Alemania (República Federal de), Austria, Bélgica, Bulgaria, Dinamarca,

España, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irak, Italia, Líbano, Liechtenstein, Luxemburgo, Marruecos, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, República Democrática Alemana, Rumania, Reino Unido, Suecia, Suiza, Checoslovaquia, Túnez, Turquía y Yugoslavia, y atendiendo a la invitación dirigida por el Consejo Federal Suizo a las Partes Contratantes, los Plenipotenciarios infrascritos se han reunido en Berna del 15 al 17 de febrero de 1984.

Después de haberse comunicado sus plenos poderes encontrados en buena y debida forma, quedaron enterados de la declaración del Gobierno suizo, según la cual los Estados siguientes han depositado en poder de dicho Gobierno y en las fechas que a continuación se indican los instrumentos de ratificación, de aceptación o de aprobación del Convenio relativo a los Transportes Internacionales Ferroviarios (COTIF) de 9 de mayo de 1980:

- Dinamarca (ratificación), el 18 de junio de 1981.
- República Democrática Alemana (ratificación), el 5 de noviembre de 1981.
- Hungría (ratificación), el 14 de enero de 1982.
- España (ratificación), el 15 de enero de 1982.
- Países Bajos (aprobación), el 15 de enero de 1982.
- Bulgaria (ratificación), el 15 de julio de 1982.
- Yugoslavia (ratificación), el 2 de agosto de 1982.
- Francia (aprobación), el 3 de septiembre de 1982.
- Checoslovaquia (ratificación), el 28 de enero de 1983.
- Austria (ratificación), el 8 de marzo de 1983.
- Reino Unido (ratificación), el 10 de mayo de 1983.
- Bélgica (ratificación), el 2 de junio de 1983.
- Rumania (ratificación), el 14 de junio de 1983.
- Luxemburgo (ratificación), el 27 de julio de 1983.
- Suiza (ratificación), el 8 de noviembre de 1983.
- Líbano (ratificación), el 1 de diciembre de 1983.

La Conferencia, habiendo comprobado que 16 Estados han depositado su instrumento de ratificación, de aceptación o de aprobación en poder del Gobierno suizo, ha acordado establecer las normas siguientes:

1.^a El Convenio relativo a los Transportes Internacionales (COTIF) de 9 de mayo de 1980, así como su Protocolo, sus apéndices y anexos, entrará en vigor el 1 de mayo de 1985. Los Convenios CIM y CIV de 7 de febrero de 1970 y el Convenio adicional al CIV de 26 de febrero de 1966, así como sus anexos y Protocolos, quedarán abolidos en la misma fecha, incluso con respecto a los Estados contratantes que no ratificasen, aceptasen o aprobasen el COTIF de 9 de mayo de 1980.

- 2.^a Los anexos siguientes al CIM de 7 de febrero de 1970:
- Reglamento Internacional relativo al Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID).
 - Reglamento Internacional relativo al Transporte de Vagones de Particulares (RIP).
 - Reglamento Internacional relativo al Transporte de Contenedores (RICO).

sometidos a un procedimiento de revisión especial y que, por tanto, no se encontraban incorporados a los documentos firmados el 9 de mayo de 1980, se aplicarán a partir del 1 de mayo de 1985, como:

- Anexo I. Reglamento relativo al Transporte Internacional Ferroviario de Mercancías Peligrosas (RID).
- Anexo II. Reglamento relativo al Transporte Internacional Ferroviario de Vagones Particulares (RIP).
- Anexo III. Reglamento relativo al Transporte Internacional Ferroviario de Contenedores (RICO).

a las Reglas uniformes CIM (apéndice B al COTIF), con el tenor fijado por las Comisiones de expertos que los hayan revisado y adaptado al COTIF, siguiendo el procedimiento previsto en el artículo 69, párrafo 4, del CIM de 7 de febrero de 1970.

El presente Protocolo queda abierto a la firma hasta el 30 de junio de 1984.

Para los Estados que depositen su instrumento de ratificación, de aceptación o de aprobación después del 1 de marzo de 1985, el Convenio relativo a los Transportes Internacionales Ferroviarios (COTIF) de 9 de mayo de 1980, se aplicará a partir del primer día del segundo mes que siga al mes en el cual el Gobierno suizo haya notificado dicho depósito a los Gobiernos de los Estados contratantes.

En fe de lo cual los Plenipotenciarios que a continuación figuran extienden y firman el presente Protocolo.

Hecho en Berna el 17 de febrero de 1984, en un ejemplar único, que quedará depositado en los archivos de la Confederación Suiza; sendas copias certificadas conformes se remitirán a los Estados miembros.

ESTADOS PARTE

	Entrada en vigor
Albania (1). 1-6-1984 (Ad)	1- 5-1985
Austria (2). 8-3-1983 (R)	1- 5-1985
Bélgica. 2-6-1983 (R)	1- 5-1985
Bulgaria (3). 15-7-1982 (R)	1- 5-1985
Checoslovaquia (4). 28-1-1983 (R)	1- 5-1985
Dinamarca (5). 18-6-1981 (R)	1- 5-1985
España. 15-1-1982 (R)	1- 5-1985
Finlandia (6). 15-8-1984 (R)	1- 5-1985
Francia. 3-9-1982 (Ap)	1- 5-1985
Hungría. 14-1-1982 (R)	1- 5-1985
Irak (7). 8-11-1984 (R)	-
Irán (8). 12-4-1985 (R)	1-10-1985
Líbano. 1-12-1983 (R)	1- 5-1985
Luxemburgo. 27-7-1983 (R)	1- 5-1985
Noruega. 12-9-1984 (R)	1- 5-1985
Países Bajos. 15-1-1982 (Ap)	1- 5-1985
Polonia (9). 7-1-1985 (R)	-
Reino Unido. 10-5-1983 (R)	1- 5-1985
Rep. Democrática Alemana (10). 5-11-1981 (R)	1- 5-1985
Rumania (11). 14-6-1983 (R)	1- 5-1985
Suiza. 8-11-1983 (R)	1- 5-1985
Túnez. 2-7-1984 (R)	1- 5-1985
Turquía. 20-6-1985 (R)	1-10-1985
Yugoslavia. 2-8-1982 (R)	1- 5-1985

R = Ratificación. Ad = Adhesión. Ap = Aprobación.

1) ALBANIA

La República popular socialista de Albania declara que para aceptar el arbitraje de un contencioso es necesario en cada caso particular el acuerdo de todas las partes del contencioso.

a) Las líneas ferroviarias de la República popular socialista de Albania están abiertas solamente para el tráfico internacional de mercancías.

b) La adhesión de la República popular socialista de Albania será efectiva después del enganche de los ferrocarriles de Albania con la red ferroviaria internacional.

2) AUSTRIA

La República de Austria se reserva el derecho, según lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 3 del anexo A de la Convención, a no aplicar las disposiciones relativas a la responsabilidad civil de los ferrocarriles en caso de muerte o heridas de viajeros, cuando el accidente haya ocurrido en su territorio y el viajero sea nacional austriaco o resida en Austria de manera habitual.

3) BULGARIA

De conformidad con las disposiciones del artículo 12/3 del Convenio, la República Popular de Bulgaria no aplicará las disposiciones del artículo 12/1.

De conformidad con las disposiciones del artículo 3/1 de las reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional ferroviario de viajeros y de equipajes, la República Popular de Bulgaria se reserva el derecho de no aplicar a los viajeros víctimas de accidentes ocurridos en su territorio el conjunto de disposiciones relativas a la responsabilidad del ferrocarril en caso de muerte o de heridas de viajeros, cuando éstos sean nacionales búlgaros o personas que tengan su residencia habitual en la República Popular de Bulgaria.

4) CHECOSLOVAQUIA

De conformidad con el artículo 12/3 del Convenio referente a los Transportes Internacionales Ferroviarios (COTIF) y según el artículo 3/1 del apéndice A -reglas uniformes referentes al contrato de transporte internacional ferroviario de viajeros y equipajes (CIV)- la República Socialista Checoslovaca no aplicará el artículo 12/1 del Convenio relativo a los transportes internacionales ferroviarios (COTIF) y todas las estipulaciones conducentes a la responsabilidad de los ferrocarriles por la muerte o heridas causadas a los viajeros si se trata de ciudadanos de la República Socialista Checoslovaca y de viajeros teniendo su residencia permanente en la República Socialista Checoslovaca, si el accidente ha tenido lugar en su territorio.

5) DINAMARCA

Dinamarca se reserva, en virtud de los términos del artículo 3 de las reglas uniformes relativas al contrato de transporte interna-

cional ferroviario de viajeros y de equipajes (CIV) el derecho de no aplicar dicha Convención a los viajeros víctimas de accidentes ocurridos sobre el territorio danés cuando éstos sean ciudadanos daneses o personas que tengan su residencia habitual en Dinamarca.

6) FINLANDIA

Conforme al artículo 3 del apéndice A de la Convención, reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional ferroviario de viajeros y equipajes (CIV), Finlandia se reserva el derecho de no aplicar a los viajeros víctimas de accidentes ocurridos sobre su territorio el conjunto de disposiciones relativas a la responsabilidad de los ferrocarriles en caso de muerte y de heridas de viajeros cuando éstos sean nacionales o personas que tengan su residencia habitual en Finlandia.

7) IRAK

1. La República de Irak no se considera ligada al texto del párrafo 1 del artículo 12 del Convenio, que requiere que cualquier disputa entre Estados miembros originada por la interpretación o aplicación del Convenio sea referido a un tribunal arbitral a petición de una de las partes. Tales disputas sólo serán sometidas a arbitraje por acuerdo entre las partes interesadas y cada caso separadamente de acuerdo con la aplicación del párrafo 3 del artículo 12 del Convenio.

2. No todas las disposiciones de esta Convención, relativas a responsabilidad de los ferrocarriles, se aplica a los pasajeros de nacionalidad iraquí o de otros países cuyo lugar usual de residencia sea Irak, en el caso de muerte o lesiones si fuesen víctimas de accidentes dentro del territorio de Irak.

3. La ratificación del acuerdo por la República de Irak no significa en cualquier caso reconocimiento del llamado Israel, y no podrá conducir a entablar negociaciones con él siguiendo el contenido del acuerdo y su protocolo.

8) IRAN

La República Islámica de Irán se reserva el derecho, de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 3 del anexo A del Convenio, de no aplicar las disposiciones relativas a la responsabilidad civil de los ferrocarriles en caso de muerte o heridas de los viajeros cuando el accidente haya ocurrido en su territorio y el viajero sea ciudadano iraní o resida en Irán de manera habitual.

9) POLONIA

1. La República Popular de Polonia declara, en virtud del artículo 12, párrafo 3, del Convenio, que no aplicará las disposiciones contenidas en los apartados 1 y 2 de dicho artículo.

2. La República Popular de Polonia declara, en virtud del artículo 3, párrafo 1, de las reglas uniformes CIU, que no aplicará el conjunto de las disposiciones relativas a responsabilidad de los ferrocarriles en caso de muerte y de lesiones de viajeros cuando el accidente tenga lugar sobre el territorio de la República Popular de Polonia y el viajero sea un nacional polaco o persona teniendo su residencia habitual en Polonia.

10) REPUBLICA DEMOCRATICA ALEMANA

La República Democrática Alemana declara, de acuerdo con el artículo 12, párrafo 3, del Convenio sobre Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF), de 9 de mayo de 1980, que no se considera obligada por su artículo 12, párrafo 1, sobre solución, mediante arbitraje, de controversias entre los países miembros de la Organización Intergubernamental de Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF).

La República Democrática Alemana declara, de acuerdo con el artículo 3, párrafo 1, del anexo A al Convenio sobre Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF), de 9 de mayo de 1980, relativas a la responsabilidad del ferrocarril en caso de muerte y lesiones de viajeros cuando el accidente ocurra en territorio de la República Democrática Alemana y el viajero en cuestión sea ciudadano de la República Democrática Alemana o tenga su residencia habitual en la República Democrática Alemana.

11) RUMANIA

a) La República Socialista de Rumania declara que no se considera ligada por las disposiciones del artículo 12, primer párrafo, del Convenio sobre el cual todos los contenciosos entre las partes contratantes que se refieran a la interpretación o a la aplicación de este Convenio pudieran ser solucionados por arbitraje a instancia de una de las partes.

La República Socialista de Rumania estima que semejantes contenciosos no pueden ser sometidos a arbitraje más que con el Acuerdo de todas las partes en litigio, para cada caso separadamente.

b) La República Socialista de Rumania declara que no se considera ligada a las disposiciones de las reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional ferroviario de viajeros y equipajes en relación a la responsabilidad de los ferrocarriles en caso de muerte y de heridas de viajeros víctimas de accidentes ocurridos en su territorio, cuando éstos sean ciudadanos rumanos o personas que tengan su residencia habitual en la República Socialista Rumana.

El presente Convenio, su protocolo, sus apéndices y anexos entraron en vigor de forma general y para España el 1 de mayo de 1985.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 30 de diciembre de 1985.—El Secretario general Técnico del Ministerio de Asuntos Exteriores, José Manuel Paz y Agüeras.

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

1360

REAL DECRETO 2627/1985, de 4 de diciembre, por el que se modifica el artículo 12 del Real Decreto 1137/1984, de 28 de marzo, por el que se aprueba la Reglamentación Técnico-Sanitaria para la fabricación, circulación y comercio del pan y panes especiales.

La utilización, por las fábricas de pan, de instrumentos inadecuados para producir cortes en la masa panaria, al objeto de obtener una mejor cocción de la misma, puede producir graves riesgos para los consumidores, bien por olvido de los mismos en la masa, bien por que éstos pueden romperse y quedar restos cortantes sobre la misma. Dado que el Real Decreto 1137/1984, de 28 de marzo, por el que se aprueba la Reglamentación Técnico-Sanitaria para la fabricación, circulación y comercio de pan y panes especiales no contemplaba entre sus prácticas prohibidas la utilización de este tipo de instrumentos, parece oportuno ahora ampliar el artículo 12 con un nuevo apartado que recoja esta práctica como prohibición expresa.

En su virtud, a propuesta de los Ministerios de Economía y Hacienda, de Industria y Energía, de Agricultura, Pesca y Alimentación y de Sanidad y Consumo, oídos los sectores afectados, de acuerdo con el informe preceptivo de la Comisión Interministerial para la Ordenación Alimentaria y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 4 de diciembre de 1985,

DISPONGO:

Artículo único.—Se incorpora un nuevo apartado al artículo 12 de la Reglamentación Técnico-Sanitaria para la fabricación, circulación y comercio de pan y panes especiales, aprobada por Real Decreto 1137/1984, de 28 de marzo, que queda redactado como sigue:

«12.8 Los instrumentos utilizados para las operaciones de corte, automático o manual del pan, deberán ofrecer suficientes garantías en cuanto a tamaño y consistencia para evitar su abandono o fractura en el interior del producto, quedando por ello expresamente prohibido el uso para este fin de cualquier instrumento cortante que pueda producir riesgos.»

DISPOSICION FINAL

El presente Real Decreto entrará en vigor el mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid a 4 de diciembre de 1985.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de la Presidencia,
JAVIER MOSCOSO DEL PRADO Y MUÑOZ

1361

REAL DECRETO 2628/1985, de 18 de diciembre, de ampliación de los traspasos efectuados por la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco, por el Real Decreto 3006/1981, de 27 de noviembre, relativa a servicios de control de calidad de la edificación.

El Estatuto de Autonomía para el País Vasco, aprobado por Ley orgánica 3/1979, de 18 de diciembre, en su artículo 10.31 atribuye