

I. Disposiciones generales

JEFATURA DEL ESTADO

16753 INSTRUMENTO de Ratificación del Convenio Internacional sobre Transporte de Mercancías por Ferrocarril (CIM), hecho en Berna el 7 de febrero de 1970.

FRANCISCO FRANCO BAHAMONDE

JEFE DEL ESTADO ESPAÑOL,
GENERALISIMO DE LOS EJERCITOS NACIONALES

Por cuanto el día 7 de febrero de 1970, el Plenipotenciario de España, nombrado en buena y debida forma al efecto, firmó en Berna el Convenio Internacional sobre Transporte de Mercancías por Ferrocarril (CIM),

Vistos y examinados los 70 artículos que integran dicho Convenio y sus anejos I, II, III, IV, V, VI y VII,

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

Vengo en aprobar y ratificar cuanto en ello se dispone, como en virtud del presente lo apruebo y ratifico, prometiendo cumplirlo, observar y hacer que se cumpla y observe puntualmente en todas sus partes, a cuyo fin, para su mayor validación y firmeza, Mando expedir este Instrumento de Ratificación firmado por Mí, debidamente sellado y refrendado por el infrascrito Ministro de Asuntos Exteriores.

Dado en Madrid a diecinueve de noviembre de mil novecientos setenta y cuatro.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Asuntos Exteriores,
PEDRO CORTINA MAURI

Convenio Internacional sobre Transporte de mercancías por ferrocarril (CIM)

LOS PLENIPOTENCIARIOS INFRASCritos

Habiendo reconocido la necesidad de revisar el Convenio Internacional sobre transporte de mercancías por ferrocarril, firmado en Berna el 25 de febrero de 1961, han resuelto, de conformidad con el artículo 69 del mismo, concertar un nuevo Convenio a tal efecto y han convenido los artículos siguientes

TITULO PRIMERO

Objeto y alcance del Convenio

ARTICULO 1

Ferrocarriles y transportes a los cuales se aplicará el Convenio

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

§ 2. Las remesas respecto de las cuales la estación (1) de procedencia y la estación de destino estén situadas en el terri-

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

torio de un mismo Estado, y que no circulen por el territorio de otro sino en tránsito, no estarán sujetas al presente Convenio:

a) Cuando las líneas por las cuales se efectúa el tránsito se exploten exclusivamente por un ferrocarril del Estado de origen.

b) Aun cuando las líneas por las que se efectúe el tránsito no se exploten exclusivamente por un ferrocarril del Estado de origen, si los Estados o los ferrocarriles interesados hubieran estipulado acuerdos en virtud de los cuales dichos transportes no se consideren internacionales.

§ 3. Las remesas entre estaciones de dos Estados limítrofes y entre estaciones de dos Estados en tránsito por el territorio de otro, cuando las líneas por las que se efectúe el transporte estuvieren explotadas exclusivamente por ferrocarriles de uno de estos tres Estados, estarán sujetas al derecho de tal Estado, siempre que el expedidor, al utilizar la carta de porte correspondiente, reivindique el régimen de la reglamentación interior aplicable a dichos ferrocarriles y que las Leyes y Reglamentos de cualquiera de los Estados interesados no se opongan a ello.

ARTICULO 2

Disposiciones relativas a los transportes mixtos

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

§ 2. Las empresas de que dependan dichas líneas estarán sometidas a las mismas obligaciones que el presente Convenio impone, y gozarán de los mismos derechos que el mismo reconoce a los ferrocarriles, sin perjuicio de las excepciones que necesariamente resulten de las diferentes modalidades del transporte. Sin embargo, las reglas de responsabilidad establecidas por el presente Convenio no podrán ser objeto de derogaciones.

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

§ 4. Para los transportes internacionales que afecten a la vez a ferrocarriles y a servicios de transporte que no sean los definidos en el § 1, podrán establecer los ferrocarriles, de común acuerdo con las Empresas de transporte interesadas, disposiciones tarifarias que apliquen un régimen jurídico distinto al del presente Convenio, con la finalidad de tener en cuenta las particularidades de cada modalidad de transporte. En este caso podrán establecer el empleo de un título de transporte diferente del previsto en aplicación del artículo 6, § 1, del presente Convenio.

ARTICULO 3

Objetos excluidos del transporte

Quedan excluidos del transporte:

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

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

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

d) Las materias y objetos excluidos del transporte en virtud del anexo I del presente Convenio, en perjuicio de las excepciones previstas en el artículo 4, § 2.

ARTICULO 4

Objetos admitidos al transporte en ciertas condiciones

§ 1. Serán admitidos al transporte en ciertas condiciones:

a) Las materias y objetos admitidos al transporte en las condiciones del anejo I del presente Convenio o de los acuerdos y cláusulas tarifarias previstos en el § 2.

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

- 1.ª El transporte deberá efectuarse en gran velocidad.
- 2.ª Los gastos deberán ser abonados por el remitente.
- 3.ª No se admitirán los reembolsos ni los desembolsos.
- 4.ª La carta de porte no deberá contener la indicación de «en estación (consigna)».

5.ª En transporte estará sujeto a las Leyes y Reglamentos de cada Estado, salvo que se rija por convenios especiales entre varios Estados; no será necesario acompañamiento si el remitente se compromete, mediante una mención en la carta de porte, a hacer que se retire el cuerpo dentro del plazo prescrito en el país de destino.

c) Los vehículos de ferrocarriles que circulen sobre sus propias ruedas a condición de que un ferrocarril compruebe si se hallan en estado de circular y lo atestigüe por una inscripción en el vehículo o por un certificado especial: las locomotoras, tenderes y automotores deberán, además ir acompañados por un agente designado por el remitente, y que sobre todo sea competente para garantizar el engrase.

Los vehículos ferroviarios que circulen sobre sus propias ruedas, que no sean las locomotoras, tenderes y automotores, pueden ir acompañados por Conductor; éste se encargará especialmente del engrasado. Si el expedidor se propone hacer uso de esta facultad, deberá hacerlo constar en la carta de porte.

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

1.ª Deberán ir acompañados de un conductor designado por el expedidor. Sin embargo, no se exigirá un Conductor:

— Cuando se trate de animales de poca talla que se entreguen al transporte en un embalaje;

— Cuando se halle ello 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 queda eximido de su responsabilidad por cualquier pérdida o avería que resulte de un riesgo que el acompañamiento tenía por objeto evitar. El expedidor vendrá obligado a mencionar en la carta de porte el número de Conductores o, de no estar acompañadas las remesas, de insertar en ella la mención «Sin acompañante».

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

3.ª La carta de porte no deberá contener la mención de «En estación (consigna)».

e) Los objetos cuyo transporte presente especiales dificultades a causa de sus dimensiones, su peso o su acondicionamiento, respecto de las instalaciones o del material, aun cuando sólo sea en uno de los ferrocarriles que se hayan de utilizar, no se admitirán sino bajo condiciones particulares que el ferrocarril determinará en cada caso, previa consulta con el expedidor; estas condiciones podrán derogar las prescripciones establecidas por el presente Convenio.

§ 2. Dos o más Estados contratantes podrán convenir, mediante acuerdos, que ciertas materias u objetos excluidos del transporte por el anejo I del presente Convenio sean admitidos en determinadas condiciones al transporte internacional entre estos Estados, o que las materias y objetos designados en el anejo I sean admitidos en condiciones menos rigurosas que las previstas por dicho anejo.

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

Los acuerdos y cláusulas tarifadas de este género deberán comunicarse a la Oficina Central de transportes internacionales por ferrocarril.

ARTICULO 5

Obligación para el ferrocarril de transportar

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

a) El expedidor se atenga a las prescripciones del Convenio.
b) El transporte sea posible con los medios normales de transporte que permitan satisfacer las necesidades regulares del tráfico.

c) El transporte no se vea impedido por circunstancias que el ferrocarril pueda evitar y que no dependa de él remediar.

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

§ 3. El ferrocarril no estará obligado a aceptar sino las remesas cuyo transporte pueda efectuarse sin demora: las disposiciones vigentes en la estación de salida determinarán las causas en que dicha estación estará obligada a tomar en depósito, provisionalmente, las remesas que no cumplan tal condición.

§ 4. Cuando la autoridad competente decida:

a) Que se suprima o suspenda el servicio en su totalidad o en parte.

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

Las medidas que se tomen a este efecto deberán comunicarse sin demora al público y a los ferrocarriles, estando a cargo de éstos informar sobre el particular a los ferrocarriles de los demás Estados a los fines de su publicación.

§ 5. Los ferrocarriles podrán decidir, de común acuerdo y a reserva del asentimiento de sus Gobiernos respectivos, la limitación del transporte de mercancías, en determinadas relaciones, a puntos fronterizos y a países de tránsito determinados.

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

Tan pronto como puedan considerarse aceptadas dichas medidas, la Oficina lo notificará a los Estados contratantes. Se consignarán entonces en listas especiales y se publicarán en la forma prevista para las tarifas internacionales.

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

§ 6. Cualquier infracción de las disposiciones de este artículo por parte del ferrocarril podrá motivar una acción en reparación del perjuicio causado.

TITULO II

Del contrato de transporte

CAPITULO PRIMERO

Forma y condiciones del contrato de transporte

ARTICULO 6

Tenor y forma de la carta de porte

§ 1. Para toda expedición internacional sujeta al presente Convenio deberá presentar el expedidor una carta de porte debidamente rellena.

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

Por lo que respecta a las decisiones que adopten los ferrocarriles a propósito del modelo de la carta de porte, serán aplicables, por analogía, las disposiciones del artículo 5, § 5, apartado segundo, y primera fase del apartado tercero.

Para ciertos tráfico importantes, o para ciertos tráfico entre países limítrofes, podrán prescribir las tarifas el empleo de una carta de porte simplificada, adoptada a las características de los tráfico de que se trate.

§ 2. Las cartas de porte deberán imprimirse en dos idiomas, o eventualmente en tres, uno de los cuales, por lo menos, deberá escogerse entre el francés, el alemán o el italiano.

Las tarifas internacionales podrán determinar el idioma en el cual deban redactarse las enunciaciones de la carta de porte hechas por el expedidor. A falta de disposiciones de este género, las enunciaciones deberán redactarse en uno de los idiomas oficiales del país de salida y llevar adjunta una traducción en francés, alemán o italiano, a menos que dichas enunciaciones estén redactadas en uno de estos idiomas.

El ferrocarril podrá exigir que las indicaciones y declaraciones que haya de insertar el expedidor en la carta de porte, y en sus anejos, se hagan en caracteres latinos.

§ 3. La elección del modelo de la carta de porte blanca o del modelo de franjas rojas, determinará si la mercancía ha de transportarse en pequeña o en gran velocidad. No se admitirá la petición de gran velocidad para una parte del recorrido y de pequeña para la otra, salvo acuerdo entre todos los ferrocarriles interesados.

§ 4. Las menciones consignadas en la carta de porte deberán estar escritas o impresas en caracteres indelebles. No se admitirán las cartas de porte con enmiendas o raspaduras ni aquellas en las que se hubieran pegado trozos de papel. Se tolerarán las tachaduras siempre que el expedidor las salve con su firma e inscriba con todas sus letras las cantidades rectificadas cuando se trate del número de bultos o de su peso.

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

a) La designación de la estación de destino, con las indicaciones precisas para evitar toda confusión entre distintas estaciones que comuniquen una misma localidad, o entre poblaciones de igual nombre o de nombre análogo.

b) El nombre y dirección del destinatario. Deberá indicarse como destinatario una sola persona física u otro sujeto de derecho. La indicación de la estación de destino o de un agente de la misma como destinatario sólo se aceptará si la tarifa aplicable lo autorizara expresamente. No se admitirán las direcciones que no indiquen el nombre del destinatario, tales como: «A la orden de» o «Al portador del duplicado de la carta de porte».

c) La denominación de la mercancía. El expedidor deberá designar las mercancías admitidas al transporte bajo determinadas condiciones en virtud del artículo 4, § 1, letra a), y § 2, con el nombre prescrito para ellas; las restantes mercancías, si el expedidor solicitara la aplicación de una tarifa determinada, con el nombre que tenga en dicha tarifa, y en todos los demás casos, con la denominación correspondiente a su naturaleza y que se utilice por el comercio en el Estado de salida.

d) El peso, o en su defecto, una indicación análoga, de acuerdo con las prescripciones del ferrocarril expedidor. Cuando las Leyes o Reglamentos del país de salida autoricen al expedidor a entregar sus remesas sin la indicación del peso o de una que lo reemplace, deberá inscribirse por el ferrocarril expedidor dicho peso o dicha indicación.

e) Para las remesas de detalle: el número de bultos y la descripción del embalaje. Idénticas menciones deberán figurar en la carta de porte relativa a 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.

Para las remesas cuya carga incumba al remitente: el número del vagón, y, además, para los vagones de particulares, la tara.

f) La enumeración detallada de los documentos exigidos por las Aduanas y demás autoridades administrativas y 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 cualquiera otra autoridad.

g) El nombre y la dirección del expedidor completadas, si se juzgare conveniente, con su dirección telegráfica o telefónica. Una sola persona física u otro sujeto de derecho deberá figurar en la carta de porte como remitente. Si las Leyes y Reglamentos vigentes en la estación de salida lo exigieran, el remitente deberá agregar a su nombre y a su dirección su firma manuscrita, impresa o fijada mediante una estampilla; a este efecto, el modelo de carta de porte que se utilice podrá contener la mención «Firma».

§ 6. Además, deberán figurar en la carta de porte, si procediera, todas las restantes indicaciones previstas en el presente Convenio, especialmente las siguientes:

a) La mención «en estación (consigna)» o la de «para entregar a domicilio», siempre que tales modos de entrega estén admitidos en la estación de destino. El remitente que haya soli-

citado que se entregue la remesa en un apartadero del destinatario, deberá anotar la mención correspondiente en la carta de porte, a continuación del nombre y dirección del destinatario.

b) Las tarifas aplicables, particularmente las especiales o excepcionales previstas en el artículo 11, § 4, letra c), y en el artículo 35:

c) La cantidad, en cifras, representativa del interés en la entrega, declaración de acuerdo con el artículo 20.

d) Los gastos que el expedidor tome a su cargo conforme a las disposiciones del artículo 17.

e) El importe del reembolso y desembolso en cifras (artículo 19).

f) El itinerario prescrito de conformidad con las disposiciones del artículo 10, § 1, y la indicación de las estaciones en que deban efectuarse las operaciones de Aduanas y de otras autoridades administrativas.

g) Las indicaciones relativas a las formalidades exigidas por las Aduanas y otras autoridades administrativas de conformidad con el artículo 15, § 1, apartado segundo.

h) La mención que el destinatario no tendrá derecho a modificar el contrato de transporte; esta mención deberá tener la siguiente redacción: «Destinatario no facultado para dar órdenes ulteriores».

i) El número de convoyantes o la mención «Sin convoyante», en consecuencia con el artículo 4, § 1, letra d), 1.º

§ 7. Si el espacio reservado en la carta de porte para las indicaciones del expedidor fuese insuficiente, deberán utilizarse hojas complementarias, que se convertirán en partes integrantes de la carta de porte. Dichas hojas complementarias deberán tener el mismo formato que la carta de porte, estableciéndose mediante calco en tantos ejemplares como carta de porte, y serán firmadas por el expedidor. La carta de porte deberá mencionar la existencia de las hojas complementarias. Si se indicara el peso total de la remesa, tal indicación deberá figurar en la propia carta de porte.

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

§ 9. Deberá extenderse una carta de porte para cada remesa. Sin embargo, no deberá entregarse el transporte al amparo de un sola carta de porte:

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

b) Las mercancías cuya carga incumba en parte al ferrocarril y en parte al remitente.

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

d) Las mercancías admitidas al transporte bajo ciertas condiciones, cuando se trate de materias y objetos cuya carga en común o con otras mercancías estuviera prohibida en virtud del anejo I del presente Convenio o por acuerdos y cláusulas tarifarias previstas en el artículo 4, § 2.

§ 10. Una misma carta de porte no puede concernir más que al cargamento de un solo vagón. Sin embargo, con una sola carta de porte podrán entregarse al transporte:

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

b) Las remesas cargadas en varios vagones, cuando disposiciones particulares de tráfico, en tarifas internacionales o acuerdos entre ferrocarriles interesados, lo autoricen para la totalidad del recorrido.

§ 11. El expedidor estará facultado para insertar en el espacio de la carta de porte reservado al efecto, si bien a título de mera información para el destinatario y sin que de ello se derive obligación ni responsabilidad alguna para el ferrocarril, menciones que se refieren a la remesa, como, por ejemplo:

«Envío de N...».

«Por orden de N...».

«A la disposición de N...».

«Para ser reexpedido a N...».

«Asegurado en N...».

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

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

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

- «Para la línea de servicios automóviles N...».
- «Procedente de la línea de servicio automóvil N...».
- «Para la línea aérea N...».
- «Procedente de la línea aérea N...».
- «Para la exportación con destino a N...».

ARTICULO 7

Responsabilidad por los enunciados en la carta de porte, medidas que se han de tomar en caso de sobrecarga. Sobretasas

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

§ 2. El ferrocarril tendrá siempre derecho a comprobar si la remesa responde a los enunciados de la carta de porte y si han sido respetadas las prescripciones relativas al transporte de mercancías admitidas bajo ciertas condiciones.

Si se trata de la comprobación del contenido de la remesa, deberá invitarse al remitente o al destinatario a que asista a ella, según que tenga lugar en la estación expedidora o en la destinataria. Si no se presentare el interesado o si la comprobación tuviere lugar en ruta, y a falta de otras prescripciones legales o reglamentarias vigentes en el Estado donde se haga la comprobación, deberá hacerse la misma en presencia de dos testigos extraños al ferrocarril. Sin embargo, el ferrocarril no podrá proceder a una comprobación del contenido en ruta sino a condición de que tal operación sea obligada por necesidades de la explotación o por los reglamentos de Aduanas o de otras autoridades administrativas.

El resultado de la verificación de los enunciados de la carta de porte se hará constar en ésta. Si la comprobación tuviera lugar en la estación expedidora, se hará constar asimismo en el duplicado de la carta de porte, si se hallara en poder del ferrocarril. Si la remesa no respondiere a las indicaciones de la carta de porte o si las prescripciones relativas al transporte de mercancías admitidas al transporte bajo ciertas condiciones no se hubieran observado, los gastos ocasionados por la comprobación gravarán la mercancía, a menos que hayan sido pagadas en el acto.

§ 3. Las Leyes y Reglamentos de 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 estará obligado a indicar en la carta de porte el resultado de las comprobaciones relativas al peso, al número de bultos, así como a la tara real de los vagones.

§ 4. En el caso de efectuarse la pesada en báscula-puente, el peso se determinará deduciendo del peso total del vagón cargado la tara inscrita sobre el mismo, a menos que resulte una tara distinta de una pesada especial del vagón en vacío.

Las pesadas efectuadas en básculas-puente de particulares se asimilarán a las que lo son en básculas-puente del ferrocarril, siempre que se cumplan las condiciones establecidas a este respecto por el ferrocarril competente.

§ 5. Si una pesada efectuada por el ferrocarril después de la conclusión del contrato de transporte causara una diferencia de peso, el comprobado por la estación de salida, o en su defecto, el declarado por el expedidor, continuará sirviendo de base para el cálculo del precio de transporte en los siguientes casos:

- a) Si la diferencia responde manifiestamente a la naturaleza de la mercancía o a las influencias atmosféricas.
- b) Si la pesada efectuada por el ferrocarril después de la conclusión del contrato de transporte se ha efectuado en báscula-puente y no causa una diferencia superior al dos por ciento del peso comprobado por la estación de salida o, en su defecto, del peso declarado por el expedidor.

§ 6. Para las remesas cuya carga incumba al expedidor deberá respetar éste el límite de carga. Las prescripciones indicadoras de los límites de carga que deben observarse se publicarán en la misma forma que las tarifas. El ferrocarril indicará al expedidor, a petición suya, el límite de carga que ha de observar.

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

a) La sobretasa equivaldrá a dos francos por kilogramo del peso bruto del bulto entero:

1.º En el caso de designación irregular inexacta o incompleta de las materias y objetos excluidos del transporte en virtud del anejo I.

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

b) La sobretasa equivaldrá a quince francos por cien kilogramos de peso que exceda del límite de carga, en el caso de sobrecarga de un vagón cargado por el remitente.

c) La sobretasa equivaldrá al doble de la diferencia:

1.º Entre el precio de transporte que hubiera debido percibirse desde el punto de partida hasta el punto de destino y el que se ha calculado, en el caso de una designación en que se indicare de manera irregular, inexacta o incompleta la naturaleza de una remesa que comprendiera mercancías distintas de las previstas en la letra a) o, en general, en el caso de una designación que pueda motivar la aplicación de una tarifa más reducida que la realmente aplicable.

2.º Entre el precio de transporte del peso declarado y el del peso comprobado, en el 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 resultara una sobretasa más reducida.

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

§ 8. La sobretasa que debe percibirse de conformidad con el § 7 gravará la mercancía transportada, cualquiera que sea el lugar en el que se hayan comprobado los hechos que la justifican.

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

§ 10. No se percibirá sobretasa:

a) En el caso de indicación inexacta del peso, cuando el peaje por el ferrocarril fuese obligatorio según las normas vigentes en la estación de procedencia.

b) En el caso de declaración inexacta del peso o en el caso de sobrecarga si el expedidor hubiera solicitado en la carta de porte que el peso lo efectúe el ferrocarril.

c) En el caso de sobrecarga ocasionada durante el transporte por influencias atmosféricas, si se probara que, en el momento de la entrega al transporte en la estación de procedencia, la carga del vagón no excedía del límite de carga.

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

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

f) En el caso de sobrecarga de un vagón, cuando el ferrocarril no haya publicado ni indicado al remitente el límite de carga de forma que le permita observarlo.

§ 11. Cuando se haya comprobado 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. Se invitará al remitente, inmediatamente, si procediera, para que indique la forma en que desea disponer del exceso de la carga.

No obstante, se avisará al destinatario que haya modificado el contrato de transporte en virtud del artículo 22 y se le invitará a que comunique sus instrucciones por lo que respecta al exceso de carga.

La sobrecarga se tasará, por el recorrido efectuado, con arreglo al precio del transporte aplicado al cargamento principal, con la sobretasa prevista en el § 7, si procediera; en el caso de descarga, los gastos de esta operación se percibirán de

acuerdo con la tarifa de gastos accesorios del ferrocarril que la realice.

Si el derechohabiente dispone que se expida la sobrecarga a la estación destinataria de la carga principal o a otra estación de destino; o que se devuelva a la procedencia, será tratada como expedición distinta.

ARTICULO 8

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

§ 1. El contrato de transporte quedará formalizado desde el momento en que el ferrocarril expedidor haya aceptado para el transporte la mercancía acompañada de la carta de porte. Se hará constar la aceptación estampando en la carta de porte el sello de la estación de salida con la fecha de la aceptación.

§ 2. La estampación del sello en la carta de porte y, en su caso, en cada hoja complementaria deberá efectuarse inmediatamente después de la entrega de la totalidad de la remesa objeto de la carta de porte y siempre que lo prevean las prescripciones vigentes en la estación expedidora del pago de los gastos que el remitente tome a su cargo o del depósito de una garantía de acuerdo con el artículo 17, § 7. La estampación del sello tendrá lugar en presencia del remitente si éste lo solicitara.

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

§ 4. Sin embargo, por lo que atañe a las mercancías cuya carga incumba al expedidor en virtud de lo dispuesto en las tarifas o en Convenios concertados con él, cuando en la estación de procedencia estuvieran autorizados tales Convenios, los enunciados de la carta de porte relativos, ya al peso de las mercancías o ya al número de bultos, sólo harán prueba contra el ferrocarril si la comprobación de dicho peso o del número de bultos se hubiera llevado a cabo por el ferrocarril y se hubiera hecho constar en la carta de porte. Llegado el caso, podrán probarse dichos enunciados por otros medios que no fueran la comprobación y la constancia en la carta de porte, ocupándose de ello el ferrocarril.

El ferrocarril no será responsable ni del peso de la mercancía ni del número de bultos que resulten de los enunciados de la carta de porte, cuando sea evidente que ninguna falta efectiva corresponde a la diferencia de peso o del número de bultos.

§ 5. El ferrocarril tendrá la obligación de certificar, mediante la estampación del sello con fecha en el duplicado de la carta de porte, la recepción de la mercancía y fecha de la admisión al transporte antes de restituir al expedidor dicho duplicado.

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

ARTICULO 9

Tarifas. Acuerdos particulares

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

Sin embargo, la publicación de las tarifas internacionales sólo será obligatoria en aquellos Estados en los que los ferrocarriles participen en ellas como redes de procedencia o de destino.

Los aumentos de tarifas internacionales y cualesquiera otras disposiciones que tengan por objeto hacer más rigurosas las condiciones de transporte previstas en dichas tarifas no entrarán en vigor hasta quince días después de su publicación como mínimo, salvo en los casos siguientes:

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

b) Si los aumentos de los precios de una tarifa internacional fueran consecutivos a un aumento general en los precios de las tarifas interiores de un ferrocarril participante, entrarán en vigor al día siguiente de su publicación, siempre que la adaptación de los precios de la tarifa internacional afectada por dicho aumento se hubiera anunciado con quince días de antelación, por lo menos. Sin embargo, este anuncio no podrá ser anterior a la fecha de publicación del aumento de los precios de las tarifas anteriores de que se trate.

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

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

Las tarifas y las modificaciones de tarifas se considerarán debidamente publicadas en el momento en que el ferrocarril ponga todos los detalles a disposición de los usuarios.

§ 2. Las tarifas deberán contener todas las condiciones especiales de los diversos transportes y, sobre todo, el régimen de velocidad al que son aplicables. Si, para todas las mercancías o sólo para algunas de ellas, o bien para determinados recorridos, tuviera el ferrocarril una tarificación que no incluyera más que un régimen de velocidad, dicha tarificación podrá aplicarse a los transportes efectuados tanto con una carta de porte de pequeña velocidad como con una de gran velocidad, en las condiciones de plazos de entrega que resulten, para cada una de dichas cartas de porte, de las disposiciones del artículo 6, § 3 y del artículo 11.

Las condiciones de las tarifas serán valederas siempre que no se opongan al presente Convenio; en caso contrario se considerarán nulas y sin valor.

Podrán declararse obligatoriamente aplicables en el tráfico internacional las tarifas internacionales, con exclusión de las internas, siempre que, por término medio, no traigan apareadas tasas notablemente superiores a los que resulten de la soldadura de las tarifas interiores.

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

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

Los ferrocarriles podrán concertar acuerdos particulares que concedan reducciones de precio y otras ventajas con sujeción a la conformidad de sus respectivos Gobiernos, siempre que se otorguen condiciones equiparables a los usuarios que se hallen en situaciones semejantes.

Podrán concederse reducciones de precio para el servicio del ferrocarril, para el servicio de las Administraciones públicas o para obras de beneficencia.

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

§ 4. No se percibirá en provecho de los ferrocarriles, además de los portes y de los gastos accesorios previstos en las tarifas, cantidad alguna que no sea por gastos realizados por aquéllos, tales como derechos de Aduanas, de Consumos, de policía, gastos de camionaje desde una estación a otra no indicados en las tarifas, gastos de reparación del embalaje exterior o interior de las mercancías, necesarias para asegurar la conservación, y otros gastos análogos. Deberán comprobarse debidamente dichos gastos, contabilizándolos aparte en la carta de porte, con todos los justificantes necesarios. Cuando dichos justificantes hayan sido suministrados mediante documentos unidos a la carta de porte, e incumba al remitente el pago de los gastos correspondientes, no se entregarán dichos documentos al destinatario con la carta de porte, sino que se enviarán al remitente en unión de la cuenta de gastos mencionada en el artículo 17, § 7.

ARTICULO 10

Itinerarios y tarifas aplicables

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

§ 2. Estarán asimilados a una prescripción de itinerarios:

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

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

c) La indicación del pago de la totalidad o 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 5, párrafos 4 y 5, y en el artículo 24, § 1, el ferrocarril no podrá efectuar el transporte por un itinerario distinto del indicando por el remitente sino con la doble condición:

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

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

§ 5. El expedidor podrá prescribir en la carta de porte las tarifas aplicables.

El ferrocarril estará obligado a la aplicación de dichas tarifas si se cumplen las condiciones impuestas para su aplicación.

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

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

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

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

ARTICULO 11

Plazos de entrega

§ 1. Los plazos de entrega se determinarán por los Reglamentos vigentes entre los ferrocarriles participantes en el transporte o por las tarifas internacionales aplicables desde la estación de salida hasta la de llegada. Los plazos que se fijen de acuerdo con ellos no deberán ser superiores a los que resultarían de lo dispuesto en los párrafos siguientes:

§ 2. A falta de indicación de plazos de entrega en los Reglamentos o tarifas internacionales, tal como está previsto en el § 1, y a reserva de lo dispuesto en 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: Para los primeros 300 kilómetros, veinticuatro horas,
Y después por fracción indivisible de 400 kilómetros, veinticuatro horas.

2.º En pequeña velocidad: Plazo de expedición, veinticuatro horas;
Plazo de transporte: Para los primeros 200 kilómetros, veinticuatro horas,
Y después por fracción indivisible de 300 kilómetros, veinticuatro horas.

b) Para los envíos 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 distancias de aplicación de las tarifas.

§ 3. El plazo de transporte se calcula por la distancia total entre la estación de procedencia y la de destino; el plazo de expedición sólo se contará una vez, cualquiera que sea el número de redes utilizadas.

§ 4. Las Leyes y Reglamentos de cada Estado determinarán la medida que los ferrocarriles podrán disponer de la facultad de establecer plazos suplementarios en los casos siguientes:

a) Para las remesas que se presenten al transporte fuera de las estaciones o que hayan de entregarse fuera de ellas.
b) Para los transportes que se efectúen:

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

— Por el mar o vías navegables interiores, en barcasas o en barcos.

— Por una ruta que no posea ferrocarril.

— Por determinados empalmes que unan dos líneas de la misma red o de redes diferentes.

— Por una línea secundaria.

— Por una línea cuyas vías no sean del ancho normal.

c) Para los transportes tasados por tarifas locales especiales y excepcionales a precios reducidos.

d) Con motivo de circunstancias extraordinarias que por su naturaleza determinen:

— Un desarrollo anormal del tráfico, o

— Dificultades anormales para la explotación.

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

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

§ 6. El plazo de entrega empezará a correr desde la media noche que siga a la aceptación al transporte de la mercancía prevista en el artículo 8, § 1. Sin embargo, para las remesas en gran velocidad, el plazo empieza a correr veinticuatro horas después si el día siguiente al de la admisión al transporte fuese domingo o día festivo legal, y cuando la estación de procedencia no estuviera abierta, para las remesas en gran velocidad, en dicho domingo o día festivo.

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

a) la comprobación de acuerdo con el art. 7, §§ 2 y 3, que haga aparecer diferencias en relación con las inscripciones en la carta de porte.

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

c) La modificación del contrato de transporte ordenada en virtud del artículo 21 o del artículo 22.

d) Los cuidados especiales que se hayan de prestar a la remesa (cuido de los animales, reposición de hielo, etc.).

e) El transbordo o la rectificación de un cargamento defectuoso efectuado por el remitente.

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

§ 8. El plazo de entrega quedará en suspenso:

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

b) Para gran velocidad, los domingos y ciertos días festivos legales, cuando en un Estado las Leyes o Reglamentos prevean para ellos una suspensión del plazo de entrega en el tráfico ferroviario interior.

c) Para grande y pequeña velocidad, los sábados, cuando en un Estado las Leyes o Reglamentos prevean para éstos una suspensión del plazo de entrega en el tráfico ferroviario interior.

§ 9. La causa y la duración de las prórrogas y suspensiones del plazo de entrega previstas en los §§ 7 y 8 deberán mencionarse en la carta de porte. En su caso, podrán probarse las prórrogas y suspensiones por otros medios que no sean las menciones que figuren en la carta de porte.

§ 10. Cuando el plazo de entrega deba finalizar después de la hora de cierre de la estación destinataria 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, letra b), se prorrogará dicho plazo hasta la hora correspondiente del primer día laborable siguiente.

§ 11. 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 está a disposición del destinatario cuando se trate de remesas que hayan de ser entregadas en la estación y que no son objeto de un aviso de llegada.

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

ARTICULO 12

Estado, embalaje y marcado 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 objeto de una mención especial en la carta de porte.

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

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

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

§ 4. El expedidor será responsable de todas las consecuencias de la falta de embalaje o de su estado defectuoso. En especial, estará obligado a reparar el perjuicio que se irroge 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. Cuando un expedidor tuviera la costumbre de expedir, desde la misma estación mercancías de igual naturaleza que necesitaran embalaje y de entregarlas ya sin embalaje o ya con el mismo embalaje defectuoso, podrá eximirse de cumplir, para cada remesa, lo dispuesto en el § 3, depositando en la referida estación una declaración general ajustada al modelo fijado por los ferrocarriles y que se haya publicado. En tal caso, la carta de porte deberá contener la mención expresa de la declaración general presentada en la estación de salida.

§ 6. Salvo excepciones previstas en las tarifas, el remitente estará obligado a indicar en cada bulto de las expediciones de detalle, de manera clara e indeleble, que no dé lugar a confusión alguna y en perfecta concordancia con las indicaciones que figuren en la carta de porte:

a) La dirección del destinatario en el propio bulto o en una etiqueta aprobada por el ferrocarril.

b) La estación de destino.

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

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

Deberán tacharse o retirarse por el expedidor las anteriores inscripciones o etiquetas.

§ 7. Salvo excepciones previstas expresamente en las tarifas, no podrán transportarse si no es por vagón completo los objetos frágiles (como la porcelana, el vidrio y la alfarería), los que puedan desaparramarse por los vagones (como los frutos, las nueces, los forrajes, las piedras), así como las mercancías que pudieran manchar o deteriorar otros bultos (como el carbón, la cal, las cenizas, las tierras ordinarias, las tierras colorantes), a menos que dichas mercancías estén embaladas o reunidas de manera que no puedan romperse, perderse y manchar o deteriorar otros bultos.

ARTICULO 13

Documentos que deben presentarse para el cumplimiento de las formalidades exigidas por las Aduanas u otras Autoridades administrativas. Precinto aduanero

§ 1. El remitente está obligado a unir a la carta de porte los documentos necesarios para que puedan cumplirse, antes de la entrega de la mercancía al destinatario, las formalidades exigidas por las Aduanas u otras autoridades administrativas. Dichos documentos deberán concernir únicamente a las mercancías que sean objeto de una misma carta de porte, a no ser que las normas administrativas o las tarifas dispusieran otra cosa.

Cuando dichos documentos no vayan unidos a la carta de porte (véase el artículo 15, § 1) o si han de facilitarse por el destinatario, estará obligado el remitente a indicar en la carta de porte la estación, la oficina de la Aduana o cualquier otra autoridad en que los documentos respectivos estarán a disposición del ferrocarril y donde deberán cumplirse las formalidades.

Si el remitente asistiera en persona a las operaciones exigidas por las Aduanas o por cualquier otra autoridad administrativa o se hiciera representar por un mandatario, bastará que los documentos se presenten en el momento de dichas operaciones.

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

El remitente será responsable ante el ferrocarril de todos los perjuicios que pudieran resultar de la falta, insuficiencia o irregularidad de dichos documentos, salvo en el caso de falta por parte 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 mencionados en la carta de porte, y que acompañan a éste o le hayan sido confiados; sin embargo, la indemnización que hubiere de pagar no será nunca superior a la que se adeudaría en caso de pérdida de la mercancía.

§ 3. El remitente habrá de atenerse a las disposiciones aduaneras o de otras autoridades administrativas en lo que atañe al embalaje y al entoldado de las mercancías. Si el remitente no hubiera embalado o entoldado las mercancías de conformidad con dichas disposiciones, el ferrocarril tendrá derecho a cuidar de ello, gravando los gastos la mercancía.

El ferrocarril podrá rehusar las remesas cuyo precinto aduanero se halle deteriorado o sea defectuoso.

CAPITULO II

Ejecución del contrato de transporte

ARTICULO 14

Entrega al transporte y carga de las mercancías

§ 1. Las operaciones de entrega al transporte de la mercancía se registrarán por las Leyes y Reglamentos vigentes en la estación de procedencia.

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

Cuando la carta la efectúe el remitente, éste será responsable de todas las consecuencias de una carga defectuosa. Especialmente, estará obligado a reparar el perjuicio que el ferrocarril haya experimentado por dicha causa. La prueba de la carga defectuosa incumbirá al ferrocarril.

§ 3. Deberán transportarse las mercancías en vagones cubiertos, en vagones descubiertos, en vagones especialmente acondicionados o en vagones descubiertos, pero entoldados, según las prescripciones de las tarifas internacionales, a menos que en el presente Convenio se contengan otras disposiciones a este respecto. Si no existieran tarifas internacionales, o si éstas no contuvieran disposiciones sobre el particular, registrarán para todo el recorrido las prescripciones vigentes en la estación expedidora.

ARTICULO 15

Formalidades exigidas por las Aduanas o por otras autoridades administrativas

§ 1. En ruta, se cumplirán por el ferrocarril las formalidades exigidas por las Aduanas o por otras autoridades admi-

nistrativas. Quedará aquél, bajo su responsabilidad, en libertad de encomendar dichas operaciones a un mandatario o de encargarse de ellas por sí mismo. En ambos casos asumirá el ferrocarril las obligaciones de un comisionista.

Sin embargo, el expedidor, mediante mención en la carta de porte, o el destinatario que hubiera dado una orden en virtud del artículo 22, podrá solicitar:

a) Asistir personalmente a las operaciones previstas en el apartado anterior o hacerse representar por un mandatario para proporcionar aquellos datos y formular aquellas observaciones que fueran de utilidad.

b) Cumplir él mismo esas formalidades o hacerlas cumplir por un mandatario, si así lo autorizaran las Leyes y Reglamentos del país en el que deban cumplirse las formalidades que exijan las Aduanas u otras autoridades administrativas, y ello en la medida en que dichas Leyes y Reglamentos lo autoricen.

c) En el caso de que él mismo o su mandatario asista a las operaciones precitadas o las efectúe, proceder igualmente al pago de los derechos de Aduanas y otros gastos si las Leyes y Reglamentos del país en que se realicen dichas operaciones lo autorizaran.

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

Si para el cumplimiento de las formalidades exigidas por las Aduanas u otras autoridades administrativas designara el expedidor una estación en la que, según las disposiciones vigentes, no fuera posible cumplirlas, o si dispusiera para dichas aprobaciones cualquier otro procedimiento que no fuera factible, obrará el ferrocarril en la forma que juzgue más favorable para los intereses del derechohabiente y comunicará al expedidor las medidas tomadas.

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

§ 2. Sin perjuicio de la excepción prevista en el § 1, último apartado, tendrá derecho el consignatario a cumplir las formalidades aduaneras en la estación de destino dotada de Aduana, si la carta de porte prescribiera el despacho aduanero a la llegada o si, a falta de tal disposición, la mercancía llegara bajo régimen de Aduana. Podrán cumplirse las antedichas formalidades por el destinatario en la estación de llegada que no esté dotada de una oficina de Aduana, si las Leyes y los Reglamentos nacionales lo admitieran o si existiera una autorización anterior del ferrocarril y de la Aduana. Si el destinatario hiciera uso de alguno de los derechos que le confiere el presente apartado, deberá abonar previamente los gastos que graven la remesa.

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

ARTICULO 16

Entrega

§ 1. El ferrocarril estará obligado a entregar al consignatario, 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 consignatario.

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

§ 2. Estarán asimilados a la entrega de la mercancía al destinatario:

a) La entrega de ésta 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 por el ferrocarril o el depósito en poder de un comisionista de transportes o en un almacén público, realizados de conformidad con las disposiciones vigentes.

§ 3. Las Leyes y Reglamentos vigentes en la estación de destino o los contratos con el destinatario determinarán si el ferrocarril tiene derecho u obligación a entregar la mercancía al destinatario 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 ésta enviara o hiciera enviar la mercancía a un apartadero particular, a domicilio o a un almacén, no se reputará la entrega como realizada sino en el momento de dicha entrega. Salvo acuerdo en contrario entre el

ferrocarril y el propietario del apartadero, las operaciones que realice el ferrocarril, por cuenta y bajo la dirección de dicho propietario, no quedaran cubiertas por el contrato de transporte.

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

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

§ 6. Por lo demás, la entrega de la mercancía se verificará conforme a las Leyes y Reglamentos del país de destino.

ARTICULO 17

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, ya por el remitente o ya por el destinatario, de conformidad con las disposiciones que siguen.

Para la aplicación de éstas, 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 de transporte.

§ 2. El remitente 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 de transporte únicamente.

2.º «Franco de porte, comprendido en él...», si toma a su cargo otros gastos además del precio de 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 cantidades percibidas, ya por la Aduana o ya 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, comprendiendo 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 de transporte hasta x, con exclusión de cualquier gasto que se refiera al país o al ferrocarril subsiguiente. El remitente deberá designar exactamente dichos gastos; las adiciones, que sólo pueden referirse a los gastos accesorios o a otros que se originen a partir de la aceptación al transporte hasta x, así como las cantidades percibidas, ya por la Aduana o ya 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 gastos aduaneros y demás gastos a pagar a la Aduana, considerándose como una categoría aparte el impuesto sobre el valor añadido).

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

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 otros que, de conformidad con los reglamentos y tarifas interiores del país de origen o, en su caso, según la tarifa internacional aplicada, deberán calcularse por todo el recorrido interesado, así como la tasa por interés en la entrega prevista en el artículo 20, § 2, se pagarán siempre en su totalidad por el remitente en el caso del pago de los gastos con arreglo a la letra a) 4.º

§ 3. Las tarifas internacionales podrán disponer, en materia de pago de gastos, el empleo exclusivo de ciertas menciones indicadas en el § 2 o bien 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 consignatario no hubiera retirado la carta de porte ni ejercitado sus derechos, de conformidad con el artículo 16, § 4, ni modificado el contrato de transporte con arreglo al artículo 22.

§ 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 éste, serán siempre pagados por él.

§ 6. El ferrocarril de procedencia podrá exigir al remitente 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 los gastos.

§ 7. Si el importe de los gastos que el remitente tome a su cargo no pudieran determinarse exactamente en el momento de la entrega al transporte, se inscribirán dichos gastos en un boletín de franqueo que será objeto de una liquidación de cuenta con el remitente, treinta días, a más tardar, 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 aproximadamente represente los gastos. Se entregará al remitente, a cambio del recibo, una cuenta detallada de gastos establecida conforme a las indicaciones del boletín de franqueo.

§ 8. La estación de salida deberá especificar, tanto en la carta de porte como en el duplicado, los gastos percibidos en porte pagado, a no ser que las normas o tarifas vigentes en dicha estación dispongan que tales gastos sólo se consignen en el duplicado. En los casos previstos en el § 7, no deberán especificarse dichos gastos ni en la carta de porte ni en el duplicado.

ARTICULO 18

Rectificación de las percepciones

§ 1. En el caso de aplicación irregular de una tarifa o de error en la determinación o percepción de los gastos, se restituirá el exceso, de oficio, por el ferrocarril o se pagará a éste la insuficiencia, siempre que la diferencia en más o en menos exceda de 10 francos por carta de porte.

§ 2. El pago de las insuficiencias de portes al ferrocarril incumbirá al expedidor si no ha sido retirada la carta de porte. Cuando el consignatario hubiera aceptado la carta de porte o cuando hubiera sido modificado el contrato de transporte en virtud del artículo 22, el expedidor no estará obligado al pago de la insuficiencia sino en la medida que aquélla influya en los gastos que haya tomado a su cargo en virtud de la mención de franqueo consignado por él en la carta de porte; el complemento de la insuficiencia será de cuenta del destinatario.

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

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

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

ARTICULO 19

Reembolsos y desembolsos

§ 1. El remitente podrá gravar su remesa con reembolso hasta la cuantía del valor de la mercancía. El importe del reembolso deberá expresarse en la moneda del país de procedencia; las tarifas podrán prever excepciones.

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

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

§ 4. El envío contra reembolso dará lugar a la percepción de una tasa que se determinará en 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 (artículo 21, § 1).

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

ARTICULO 20

Declaración de interés en la entrega

§ 1. Toda expedición podrá ser objeto de una declaración de interés en la entrega, consignada en la carta de porte como se indica en el artículo 6, § 6, letra c).

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

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

CAPITULO III

Modificación del contrato de transporte

ARTICULO 21

Derecho del remitente a modificar el contrato de transporte

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

- a) Que la mercancía sea retirada en la estación de salida.
- b) Que la mercancía sea detenida en ruta.
- c) Que se aplique la entrega de la mercancía.
- d) Que la mercancía se entregue a persona distinta del destinatario consignado en la carta de porte.
- e) Que la mercancía se entregue en una estación distinta de la de destino indicado en la carta de porte o que se devuelva a la de procedencia; en este caso, el remitente podrá disponer que una expedición comenzada en pequeña velocidad continúe en gran velocidad o viceversa, a condición de que la estación en la que se haya detenido el transporte esté abierta para ambos servicios; podrá disponer asimismo la tarifa que haya de aplicarse y el itinerario que deba seguirse. El remitente deberá igualmente formular una nueva prescripción de franqueo si se ha hecho cargo de los gastos hasta un punto de soldadura de tarifas, de acuerdo con las modalidades del artículo 17, § 2, y si, como consecuencia de la modificación del contrato de transporte, no se hubiera encaminado la remesa por ese punto. La nueva prescripción de franqueo no deberá, sin embargo, implicar una modificación de la prescripción inicial para los países ya recorridos, exceptuada la modificación admitida bajo la letra h).

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

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

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

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

§ 2. Las órdenes ulteriores ya mencionadas deberán comunicarse por medio de una declaración escrita conforme al modelo fijado por los ferrocarriles y que se haya publicado.

Esta declaración deberá reproducirse y firmarse por el remitente en el duplicado de la carga de porte, que se presentará al mismo tiempo al ferrocarril. La estación de salida certificará la recepción de la orden ulterior estampando su sello fechador en el duplicado, debajo de la declaración del remitente, al cual se le devolverá entonces el duplicado. El ferrocarril que se conforme a las órdenes del remitente sin exigir la presentación de dicho duplicado será responsable del perjuicio que se

irrogue por este hecho al destinatario a quien el remitente hubiera enviado el mencionado duplicado.

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

Se considerará nula cualquier orden ulterior dada por el remitente en formas distintas de las prescritas.

§ 3. El ferrocarril no ejecutará las órdenes posteriores dadas por el remitente, a menos que se transmitan por conducto de la estación de salida.

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

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

- Cuando la carta de porte hubiera sido retirada por el destinatario.
- Cuando el destinatario haya aceptado la mercancía.
- cuando éste haya hecho valer el derecho dimanante para el contrato de transporte de conformidad con el artículo 16, § 4;
- Cuando, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 22, estuviera autorizado el destinatario 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 del destinatario.

ARTICULO 22

Derecho del destinatario a modificar el contrato de transporte

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

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

El destinatario podrá ordenar:

- Que la mercancía sea detenida en ruta.
- Que se aplace la entrega de la mercancía.
- Que la mercancía se entregue en el país de destino, a persona distinta del destinatario consignado en la carta de porte.
- Que las formalidades exigidas por las Aduanas y demás autoridades administrativas se efectúen según uno de los modos previstos en el artículo 15, § 1, apartado segundo.

Además, y salvo disposiciones en contrario de las tarifas internacionales, podrá el destinatario ordenar:

- Que la mercancía se entregue en el país de destino, en una estación distinta de la de destino indicada en la carta de porte. En este caso podrá disponer que una expedición comenzada en pequeña velocidad continúe en gran velocidad o viceversa, a condición de que la estación en la que se haya detenido el transporte esté abierta para ambos servicios. Podrá disponer asimismo la tarifa que haya de aplicarse y el itinerario que deba seguirse.

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

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

§ 2. Las órdenes mencionadas anteriormente deberán comunicarse por medio de una declaración escrita conforme el modelo fijado por los ferrocarriles y que haya sido publicada, ya sea en la estación destinataria, ya en la de entrada en el país de destino.

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

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

§ 3. Si el destinatario así lo pidiera, la estación que hubiera recibido la orden comunicará ésta, a expensas del destinatario, mediante un telegrama o aviso telefónico, confirmado por una declaración escrita o por teleimpresor a la estación que deba ejecutar la orden; dicha estación cumplirá la orden sin aguardar la confirmación cuando el telegrama o el aviso telefónico provinieran de la estación competente, lo que deberá comprobarse en caso de duda.

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

- Cuando haya retirado la carta de porte.
- Cuando haya aceptado la mercancía.
- Cuando haya hecho valer los derechos dimanantes para él del contrato de transporte, de conformidad con el artículo 16, § 4;
- Cuando la persona designada por él, de conformidad con el § 1, letra c), haya retirado la carta de porte o cuando haya hecho valer sus derechos con arreglo al artículo 16, § 4.

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

ARTICULO 23

Ejecución de órdenes posteriores

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

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

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

Si el ferrocarril no tuviera la posibilidad de prever tales impedimentos, quien hubiera dado las órdenes posteriores sufrirá todas las consecuencias resultantes del comienzo de ejecución de sus órdenes.

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

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

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

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

§ 3. Los gastos originados por la ejecución de una orden del remitente o del destinatario, con excepción de los que resulten de una falta del ferrocarril, gravarán la mercancía.

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

ARTICULO 24

Impedimento para el transporte

§ 1. En el caso de impedimentos para el transporte, corresponderá al ferrocarril decidir si es preferible transportar de oficio la mercancía modificando el itinerario o si conviene, en interés del remitente, pedirle 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 por el itinerario seguido, y dispondrá de los plazos correspondientes a este itinerario, incluso si son más largos que por el itinerario primitivo.

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

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

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

§ 4. El remitente a quien se hubiera avisado de un impedimento para el transporte podrá dar sus instrucciones, ya a la estación de procedencia o ya a la estación en la que se encontrara la mercancía. Si modificara la designación de consignatario o de la estación de destino, o si comunicara sus instrucciones a una estación distinta de la de procedencia, deberá anotar sus instrucciones en el duplicado de la carta de porte, el cual habrá de presentarse.

Si el ferrocarril ejecutara las instrucciones del remitente sin haber exigido la presentación del duplicado de la carta de porte, y si dicho duplicado se hubiera enviado ya al destinatario, será responsable el ferrocarril ante aquél del perjuicio que pudiera resultar.

§ 5. Si el remitente que hubiera recibido un aviso de impedimento para el transporte no diera instrucciones ejecutables en un plazo razonable, se procederá de acuerdo con los Reglamentos relativos a los impedimentos para la entrega que rijan en el ferrocarril en que se hubiera detenido la mercancía.

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

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

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

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

ARTICULO 25

Impedimentos para la entrega

§ 1. En el caso de impedimento para la entrega de la mercancía, la estación de destino, por conducto de la estación expedidora, deberá comunicárselo sin demora al remitente y pedirle instrucciones. Al remitente se le avisará bien por escrito, bien por teléfono o bien por teleimpresor, sin intervención alguna de la estación de salida cuando aquél lo hubiera solicitado así en la carta de porte. Los gastos causados por este aviso gravarán la mercancía.

Si el impedimento para la entrega cesara antes de la llegada de las instrucciones del remitente a la estación de destino, se entregará la mercancía al destinatario. Sin demora alguna, y mediante carta certificada, se le notificará al remitente dicha entrega. Los gastos causados por este aviso gravarán la mercancía.

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

El remitente podrá también solicitar en la carta de porte

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

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

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

Si la mercancía se hubiere vendido, el producto de la venta, previa deducción de los gastos que la graven, deberá ponerse a disposición del remitente. Si el producto es inferior a los gastos que graven la mercancía, deberá pagar el remitente la diferencia.

§ 3. Si el impedimento para la entrega surgiese después de modificado el contrato de transporte por el destinatario en virtud del artículo 22, el ferrocarril estará obligado a avisar a dicho destinatario, al cual le será aplicable, por analogía, el apartado segundo del § 2.

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

TITULO III

Responsabilidad. Acciones

CAPITULO PRIMERO

Responsabilidad

ARTICULO 26

Responsabilidad colectiva de los ferrocarriles

§ 1. El ferrocarril que hubiere aceptado al transporte la mercancía, 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 43, § 3, relativas al ferrocarril destinatario.

ARTICULO 27

Extensión de la responsabilidad

§ 1. El ferrocarril será responsable del rebasamiento del plazo de entrega, del daño resultante de la pérdida total o parcial de la mercancía y de las averías que ésta sufre desde su aceptación al transporte hasta la entrega.

§ 2. El ferrocarril quedará exento de esta responsabilidad si el rebasamiento del plazo de entrega, la pérdida o la avería han sido motivados por una falta del derechohabiente, por un 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 podía obviar.

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

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

b) Ausencia o defecto del embalaje de mercancías que, por su naturaleza, están expuestas a mermas o averías si no van embaladas o lo están defectuosamente.

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

— Carga en un vagón que presente un vicio aparente para el remitente o carga defectuosa, cuando dicha carga la hubiere realizado el remitente en virtud de disposiciones aplicables o de acuerdos celebrados con el remitente e indicados en la carta de porte.

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

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

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

g) Transporte de animales vivos.

h) Transporte de remesas que, en virtud del presente Convenio, de disposiciones aplicables o de acuerdos estipulados con el remitente y mencionados en la carta de porte, deben efectuarse con acompañamiento, siempre que la pérdida o la avería resulte de un riesgo que el acompañamiento tenía por objeto.

ARTICULO 28

Carga de la prueba

§ 1. La prueba de que el rebasamiento del plazo de la entrega, la pérdida o la avería han tenido por causa uno de los hechos previstos en el artículo 27, § 2, incumbirá al ferrocarril.

§ 2. Cuando el ferrocarril establezca que, habida cuenta de las circunstancias de hecho, la pérdida o avería han podido resultar de uno o de varios de los riesgos especiales previstos en el artículo 27, § 3, se presumirá que han resultado de ellos. Sin embargo, el derechohabiente conservará el derecho a probar que el perjuicio no ha sido motivado, total o parcialmente por uno de dichos riesgos.

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

ARTICULO 29

Presunción en caso de reexpedición

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

a) Que la remesa hubiera estado siempre bajo la guarda del ferrocarril.

b) Que la remesa se hubiera reexpedido tal y como llegó a la estación reexpedidora.

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

ARTICULO 30

Presunción de pérdida de la mercancía. Hallazgo de ésta

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

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

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

§ 4. En defecto de la petición prevista en el § 2, o bien de instrucciones dadas dentro del plazo de treinta días previsto en el § 3, o incluso en el caso de no haberse hallado la mercancía

sino transcurrido más de un año desde el abono de la indemnización, el ferrocarril podrá disponer de la mercancía de conformidad con las Leyes y Reglamentos del Estado a que éste pertenezca.

ARTICULO 31

Importe de la indemnización en caso de pérdida de la mercancía

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

— 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.

Estos elementos de cálculo se refieren a las mercancías de igual naturaleza y calidad, en el lugar y en la época en que la mercancía hubiera sido admitida al transporte.

Sin embargo, la indemnización no podrá exceder de 50 francos por kilogramo de peso bruto que falta, sin perjuicio de las limitaciones previstas en el artículo 35.

Se restituirán, además, el precio de transporte, los derechos de Aduana y las restantes sumas desembolsadas con ocasión del transporte de la mercancía perdida, sin otros daños y perjuicios.

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

ARTICULO 32

Restricción de la responsabilidad en el caso de merma en ruta

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

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

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

b) 1 por 100 para todas las demás mercancías sujetas asimismo a merma en ruta.

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

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

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

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

ARTICULO 33

Importe de la indemnización en caso de avería de la mercancía

En el caso de avería, el ferrocarril estará obligado a pagar, con exclusión de otros daños y perjuicios, el importe represen-

tativo de la minusvalía de la mercancía, determinado según el artículo 31, el porcentaje de depreciación en el lugar de destino. Se restituirán, además, en la misma proporción, los gastos previstos en el artículo 31, § 1, apartado último.

Sin embargo, la indemnización no podrá exceder:

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

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

ARTICULO 34

Importe de la indemnización por rebasamiento del plazo de entrega

§ 1. En el caso de un rebasamiento de más de 48 horas en el plazo de entrega y si el derechohabiente no probara que de ello ha resultado un daño, el ferrocarril estará obligado a restituir una décima parte del precio de transporte, pero con un máximo de 50 francos por remesa.

§ 2. Cuando se haya presentado prueba de que ha resultado daño por haberse rebasado el plazo de entrega, se pagará por ese daño una indemnización que no podrá exceder del doble del precio de transporte.

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

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

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

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

ARTICULO 35

Limitación de la indemnización por ciertas tarifas

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

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

ARTICULO 36

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

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

ARTICULO 37

Importe de la indemnización en caso de dolo o de falta grave imputable al ferrocarril

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

ARTICULO 38

Intereses de la indemnización. Restitución de las indemnizaciones

§ 1. El derechohabiente podrá pedir intereses de la indemnización. Dichos intereses, calculados a razón de un 5 por 100 anual, sólo se adeudarán si la indemnización excediese de 10

francos por carta de porte; se devengarán desde el día de la reclamación administrativa prevista en el artículo 41, o, de no haberse formulado reclamación, desde el día de la demanda en juicio.

Si el derechohabiente no enviara al ferrocarril, dentro de un plazo prudencial que se le fijó, 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.

§ 2. Deberá restituirse toda indemnización indebidamente percibida.

ARTICULO 39

Responsabilidad del ferrocarril por sus agentes

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

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

ARTICULO 40

Ejercicio de acciones extracontractuales

En todos los casos regidos por el presente Convenio, cualquier acción de responsabilidad, sea cual fuere el título, no podrá ejercitarse contra el ferrocarril sino en las condiciones y dentro de los límites previstos en aquél.

Igualmente ocurrirá para toda acción ejercitada contra las personas de las que responde el ferrocarril en virtud del artículo 39.

CAPITULO II

Reclamaciones administrativas. Acciones judiciales Procedimiento y prescripción

ARTICULO 41

Reclamaciones administrativas

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

§ 2. El derecho a presentar una reclamación corresponderá a las personas que tengan derecho para entablar una acción contra el ferrocarril, en virtud del artículo 42.

§ 3. Cuando el remitente presente la reclamación, deberá exhibir el duplicado de la carta de porte. En su defecto, sólo podrá presentar su reclamación al ferrocarril con la autorización del destinatario o si aporta la prueba de que éste ha rehusado la remesa.

Cuando el destinatario presente la reclamación, deberá exhibir la carta de porte en el caso de que se le haya entregado.

§ 4. La carta de porte, el duplicado y los demás documentos que el derechohabiente juzgue conveniente unir a su reclamación, deberán presentarse ya en original o ya en copias, debidamente legalizadas éstas si así lo solicitara el ferrocarril.

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

ARTICULO 42

Personas que pueden ejercitar la acción judicial contra el ferrocarril

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

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

§ 3. Las demás acciones judiciales contra el ferrocarril derivadas del contrato de transporte corresponderán:

a) Al remitente, hasta el momento en que el destinatario haya retirado la carta de porte, haya aceptado la mercancía o haya hecho valer los derechos que le corresponden en virtud del artículo 18, § 4 o del artículo 22;

b) Al destinatario, desde el momento:

- 1.º En que hubiera retirado la carta de porte, o
- 2.º En que hubiera aceptado la mercancía, o
- 3.º En que hubiera ejercitado los derechos que le pertenecen en virtud del artículo 16, § 4, o
- 4.º En que hubiera hecho valer los derechos que le pertenecen en virtud del artículo 22. Sin embargo, el derecho de ejercitar esta acción se extinguirá tan luego como la persona designada por el destinatario en conformidad con el artículo 22, § 1, letra c), haya retirado la carta de porte, haya aceptado la mercancía o haya hecho valer los derechos que le pertenecen en virtud del artículo 16, § 4.

§ 4. Para el ejercicio de sus acciones, el remitente deberá presentar el duplicado de la carta de porte. No obstante, en su defecto, sólo podrá ejercitar las acciones que le pertenecen en virtud del § 3, letra a), con la autorización del destinatario o si presentara la prueba de que éste último ha rehusado la remesa.

Para ejercitar sus acciones, el destinatario deberá presentar la carta de porte si le hubiere sido entregada.

ARTICULO 43

Ferrocarriles contra los cuales puede ejercitarse la acción judicial

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

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

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

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

§ 4. Si el demandante estuviera facultado para elegir entre varios ferrocarriles, se extinguirá su derecho de acción 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 y 3 cuando se presente como demanda reconventional o como excepción en la constancia relativa a una demanda principal fundada en el mismo contrato de transporte.

ARTICULO 44

Competencia

Las acciones judiciales fundadas en el presente Convenio sólo podrán entabarse ante el Juez competente del Estado de que dependa el ferrocarril demandado a menos que otra cosa se disponga en los acuerdos entre Estados o en las escrituras de concesión.

Cuando una Empresa explote redes autónomas en varios Estados, cada una de dichas redes se reputará como un ferrocarril distinto, desde el punto de vista de la aplicación del presente artículo.

(Continuará)

16754 *CORRECCION de errores del Instrumento de Ratificación del Protocolo de 23 de marzo de 1973 para prorrogar nuevamente el Convenio Internacional del Aceite de Oliva de 1963, con enmiendas a dicho Convenio.*

Advertidos errores en el texto del Instrumento de Ratificación del Protocolo de 23 de marzo de 1973 para prorrogar nuevamente el Convenio Internacional del Aceite de Oliva de 1963, con enmiendas a dicho Convenio, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 146, de fecha 19 de junio de 1975, páginas 13338 a 13344, se transcriben a continuación las oportunas rectificaciones:

En el artículo 2.º, artículo 3, párrafo seis, línea primera, donde dice: «Por Miembro...», debe decir: «Por «Miembro»...».

En el artículo 2.º, artículo 3, párrafo seis, línea tercera, donde dice: «... apartado ...», debe decir: «... párrafo...».

En el artículo 8, párrafo 1, línea 14.ª, donde dice: «... lo que ...», debe decir: «...por lo que...».

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 14 de julio de 1975.—El Secretario general técnico del Ministerio de Asuntos Exteriores, Enrique Thomas de Caranza.

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

16755

DECRETO 1834/1975, de 24 de julio, por el que se modifica la definición de producto tipo para la especie bovina establecida por Decreto 1472/1975, de 28 de junio, de regulación de la campaña de carnes 1975.

El Decreto mil cuatrocientos setenta y tres/mil novecientos setenta y cinco, de veintiséis de junio, por el que se regulan las campañas de carnes mil novecientos setenta y cinco, mil novecientos setenta y seis, mil novecientos setenta y siete y mil novecientos setenta y ocho, recoge la necesidad de orientar la producción de carne bovina mediante la explotación de animales cuyo desarrollo productivo conduzca a un mejor aprovechamiento de los recursos naturales disponibles, a cuyo fin se establece la prima de estímulo precisamente para promover el tipo de animales cuya producción interesa fomentar.

No obstante, el Decreto mil cuatrocientos setenta y dos/mil novecientos setenta y cinco, de veintiséis de junio, de regulación de la campaña de carnes mil novecientos setenta y cinco, al definir el producto tipo para la especie bovina incluye la denominación de añojo que se presta a interpretación no coherente con las normas reguladoras para el periodo cuatrienal, en las que se definen las directrices de actuación en materia de producción de carne.

Por ello, se hace preciso adecuar el contenido de la regulación anual de la campaña de carnes mil novecientos setenta y cinco en armonía con las orientaciones básicas de la regulación cuatrienal.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Agricultura y Comercio y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día veinticuatro de julio de mil novecientos setenta y cinco,

DISPONGO:

Artículo primero.—Se modifica el apartado uno, punto uno, del Decreto mil cuatrocientos setenta y dos/mil novecientos setenta y cinco, de veintiséis de junio, que queda redactado como sigue:

Uno. Se establece como producto tipo para la especie bovina la canal fresca de los animales machos que, sin haber completado su segunda muda dentaria, sean de calidad media y alcancen un peso superior a doscientos cincuenta kilogramos.

Excepcionalmente, para la presente campaña las compras de garantía o para la constitución de reservas podrán extenderse para canales de estos animales con peso superior a doscientos veinte kilogramos.

No obstante, para la determinación del precio de referencia se tendrá en cuenta exclusivamente los precios percibidos por el ganadero por la canal fresca de añojo de calidad media, de peso superior a doscientos cincuenta kilogramos.

Artículo segundo.—Igualmente, se dispone que el contenido del anejo número uno del Decreto mil cuatrocientos setenta y tres/mil novecientos setenta y cinco sea de aplicación al producto tipo definido en el artículo anterior.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veinticuatro de julio de mil novecientos setenta y cinco.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de la Presidencia del Gobierno,
ANTONIO CARRO MARTINEZ