

DIRECCION-ADMINISTRACION:

Calle del Carmen, núm. 29, entresuelo.
Teléfono núm. 12.322

**VENTA DE EJEMPLARES:**

Ministerio de la Gobernación, planta baja.
Número suelto, 0,50

GACETA DE MADRID

SUMARIO

Parte oficial.

Ministerio de Estado.

CANCILLERÍA.—*Convenio internacional relativo al transporte de mercancías por ferrocarril, concertado entre los países que se indican.*—Páginas 929 a 964.

Presidencia del Consejo de Ministros.

Reales órdenes concediendo a los señores y entidades que se mencionan las autorizaciones que se indican.—Páginas 964 y 965.

Otras ídem prórroga de tres meses a los señores D. Rogelio González y D. José González Vitoria para poner en práctica las autorizaciones concedidas por las Reales órdenes de las fechas que se expresan.—Página 965.

Otras desestimando las denuncias formuladas por D. Rufino Entrena Eceñarro y S. A. "Alambres del Cadagua".—Páginas 965 y 966.

Ministerio de la Guerra.

Real orden circular aprobando la comisión desempeñada por el Agregado militar en Londres, Teniente coronel de Infantería D. Fermín Espallargas Barber.—Página 966.

Otra ídem disponiendo se dé a la amortización la vacante de General de división producida por pase a situación de primera reserva de D. Santiago Cullén Verdugo.—Página 966.

Ministerio de Marina.

Real orden relativa a las cantidades que deben abonar, en concepto de derechos de examen, los candidatos a plazas de Prácticos de número de los Puertos.—Página 966.

Otra, circular, disponiendo se recuerde a los Centros y entidades relacionados con la Sección de Hidrografía, la creación de la cuarta Sección del Instituto y Observatorio de Marina con residencia en San Fernando.—Página 966.

Administración Central.

HACIENDA.—Dirección general de Tesorería y Contabilidad.—Lotería Nacional.—Nota de los números y po-

blaciones a que han correspondido los premios mayores del sorteo celebrado en el día de ayer.—Página 966.

GOBERNACIÓN.—Dirección general de Administración.—Prorrateo entre los Ayuntamientos que se mencionan de la jubilación concedida al Secretario del de Amusquillo (Valladolid), D. Anastasio Soladana López.—Página 968.

FOMENTO.—Circuito Nacional de Fines especiales.—Anunciando que el día 25 del corriente tendrá lugar la apertura de pliegos presentados a un concurso inserto en la GACETA del 27 de Abril próximo pasado y seis subastas publicadas en este periódico oficial los días 1, 2 y 3 del presente mes.—Página 968.

TRABAJO, COMERCIO E INDUSTRIA.—Dirección general de Acción Social y Emigración.—Anunciando haberse accedido provisionalmente a la devolución de las fianzas que tenían constituidas los señores que se indican, como Agentes encargados de oficinas de información y despacho de pasajes para emigrantes, para dedicarse a dicho tráfico.—Página 968.

ANEXO ÚNICO.—SUBASTAS.—ADMINISTRACIÓN PROVINCIAL.

PARTE OFICIAL

S. M. el REY DON Alfonso XIII (q. D. g.), S. M. la REINA Doña Victoria Eugenia, S. A. R. el Príncipe de Asturias e Infantes y demás personas de la Augusta Real Familia, continúan sin novedad en su importante salud.

MINISTERIO DE ESTADO

CANCILLERÍA

Convenio internacional relativo al transporte de mercancías por fe-

rocarril (C. I. M.), concertado entre Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Dinamarca, la Ciudad Libre de Dantzig, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania, El Reino de los Servios, Croatas y Eslovenos, Suecia, Suiza y Checoslovaquia.

Los Gobiernos de los Estados mencionados anteriormente, reconociendo la necesidad de introducir numerosas modificaciones en el Convenio Internacional de 14 de Octubre de 1890, relativo al transporte de mercancías

por ferrocarril, modificado el 16 de Julio de 1895, el 16 de Junio de 1896 y el 19 de Septiembre de 1906, en el que participan la mayoría de ellos, han decidido concertar un nuevo Convenio sobre transporte de mercancías por ferrocarril, basado en el proyecto que, de común acuerdo, han hecho elaborar, y que está contenido en el acta firmada en Berna el 8 de Junio de 1923, y han nombrado por sus Plenipotenciarios:

Alemania.

Al Sr. Eduardo Hoffmann, Encargado de Negocios en Suiza.

Austria.

Al Excmo. Sr. Leo di Pauli, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en Suiza.

Bélgica.

Al Excmo. Sr. Fernando Peltzer, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en Suiza.

Bulgaria.

Al Sr. Dimitri Mokoff, Encargado de Negocios en Suiza.

Dinamarca.

Al Excmo. Sr. Andrés de Oldenburg, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en Suiza.

La Ciudad libre de Dantzig.

Al Excmo. Sr. Jean de Modzelewski, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en Suiza.

España.

Al Excmo. Sr. D. Emilio de Palacios y Fau, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en Suiza.

Estonia.

Al Sr. Karl Menning, Encargado de Negocios en Alemania y Suiza.

Finlandia.

Al Sr. Urho Toivola, Director de la Secretaría finlandesa cerca de la Sociedad de las Naciones.

Francia.

Al Excmo. Sr. Henry Aihé, Embajador en Suiza.

Al Sr. Maurice Sibille, Diputado.

Al Sr. Clement Colson, Vicepresidente del Consejo de Estado.

Grecia.

Al Sr. Vassili Dendramis, Encargado de Negocios en Suiza.

Hungría.

Al Sr. Félix Parcher de Terjekfalva, Encargado de Negocios en Suiza.

Italia.

Al Excmo. Sr. Carlo Garbasse, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en Suiza.

Letania.

Al Excmo. Sr. Oskar Voit, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en Alemania y Suiza.

Lituania.

Al Excmo. Sr. Wenceslas Sidzikauskas, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en Alemania, Encargado de Negocios en Suiza.

Luxemburgo.

Al Sr. Antoine Lafort, Enviado Ex-

traordinario y Ministro Plenipotenciario en Suiza.

Noruega.

Al Excmo. Sr. Johannes Irgens, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en Italia y Suiza.

Países Bajos.

Al Excmo. Sr. Willen I. Doude van Trootwijk, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en Suiza.

Polonia.

Al Excmo. Sr. Jean de Modzelewski, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en Suiza.

Portugal.

Al Excmo. Sr. Antonio M. B. Ferreira, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en Suiza.

Rumania.

Al Excmo. Sr. Nicolás Petresco-Commene, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en Suiza.

Reino de los Servicios, Croatas y Eslovenos.

Al Excmo. Sr. Milutin Yovanovith, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en Suiza.

Suecia.

Al Excmo. Sr. Barón Jonas M. Alströmer, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en Suiza.

Suiza.

Al Sr. Giuseppe Motta, Consejero federal, Jefe del Departamento político federal.

Checoslovaquia.

Al Sr. Otakar Lankas, Jefe de Departamento en el Ministerio de los Ferrocarriles;

Los cuales, en presencia y con participación del Sr. Jean Morize, Delegado de la Comisión de Gobierno del Territorio de la Cuenca del Sarre,

Después de haberse comunicado sus plenos poderes, encontrados en buena y debida forma, han convenido los artículos siguientes:

TITULO PRIMERO**Objeto y alcance del Convenio.****ARTICULO 1.**

Ferrocarriles y transportes a los que se aplicará el Convenio.

1.—El presente Convenio se aplicará a todos los envíos de mercancías entregadas para el transporte con una carta de porte (lettre de voiture), directa para recorridos que comprendan territorios por lo menos de dos de los Estados contratantes, y que se

efectúen exclusivamente por líneas inscritas en la lista formada de acuerdo con el artículo 58 del presente Convenio.

2.—Sin embargo, quedarán exceptuados de la aplicación del presente Convenio:

1.º Los envíos cuyos puntos de partida y de llegada estén situados en el territorio de un solo Estado y que no comprendan el territorio de otro Estado más que en tránsito.

a) Cuando las líneas por las que se efectúa el tránsito sean explotadas por un ferrocarril del Estado del punto de partida.

b) Aun cuando las líneas por donde se efectúe el tránsito no sean explotadas por un ferrocarril del Estado del punto de partida, si se ha concertado un acuerdo entre los ferrocarriles interesados, en virtud del cual esos transportes no sean considerados como internacionales.

2.º Los envíos entre estaciones de dos Estados limítrofes, si los transportes efectúan todo el recorrido por ferrocarriles de uno de estos Estados a condición, sin embargo, de que el expedidor, al escoger el formulario de la carta de porte, reivindique el régimen del reglamento interior aplicable a estos ferrocarriles y de que ninguno de estos Estados se oponga a ello.

ARTICULO 2.

Participación de otras Empresas que no sean de ferrocarriles.

1.—Pueden ser inscritas en la lista prevista en el artículo 1, además de los ferrocarriles, las líneas regulares de automóviles o de navegación que completen los recorridos por vía férrea y efectúen los transportes internacionales bajo la responsabilidad de un Estado contratante o de un ferrocarril inscrito en la lista.

2.—Las Empresas de dichas líneas quedarán sometidas a todas las obligaciones impuestas, y tendrán todos los derechos reconocidos a los ferrocarriles en el presente Convenio, con reserva de las modificaciones que resulten necesariamente de las diferentes modalidades de transporte. Sin embargo, estas modificaciones no podrán derogar las reglas de responsabilidad establecidas en el presente Convenio.

3.—Todo Estado que desee inscribir en la lista una de las líneas designadas en el párrafo primero, deberá tomar las medidas oportunas para que las modificaciones previstas en el párrafo segundo se publiquen en la misma forma que las tarifas.

ARTÍCULO 3.

Objetos excluidos del transporte.

Quedarán excluidos del transporte, según el presente Convenio, con las reservas previstas en el párrafo segundo del artículo 4.

1.º Los objetos cuyo transporte esté reservado a la Administración de Correos, aunque no sea más que en uno de los territorios que se han de recorrer.

2.º Los objetos que por sus dimensiones, peso o embalaje no se presten al transporte solicitado, por causa de acondicionamiento o de material, aunque sea en uno sólo de los ferrocarriles que deban contribuir al transporte.

3.º Los objetos cuyo transporte esté prohibido por disposiciones legales o por medidas de orden público, aunque no sea más que en uno de los Estados que se haya de atravesar.

4.º Salvo las excepciones indicadas en el anejo I del presente Convenio:

A.—Las materias susceptibles de explosión; a saber:

- a) Explosivos de minas o de tiro.
- b) Municiones.
- c) Inflamadores y fuegos artificiales.
- d) Gases comprimidos, licuados o disueltos bajo presión.
- e) Materias que al contacto del agua desprenden gases inflamables o facilitan la combustión.

Las sustancias que no sean utilizadas ni para el tiro ni para provocar explosiones, no son explosivos en el sentido del presente Convenio, cuando el contacto de una llama no puede hacerlas detonar y no sean más sensibles al choque o a la fricción que el dinitrobenzol.

B.—Las materias susceptibles de inflamación espontánea.

C.—Los productos repugnantes o de mal olor.

ARTÍCULO 4.

Objetos admitidos al transporte en ciertas condiciones.

1.—Los objetos designados a continuación se admitirán al transporte con la carta de porte internacional, en las condiciones siguientes:

1.º Los objetos designados en el anejo I al presente Convenio se admitirán con las condiciones que en dicho anejo se especifican.

2.º Los transportes fúnebres se

admitirán en las condiciones siguientes:

a) El transporte ha de efectuarse en gran velocidad, al cuidado de una persona que lo acompañe, a menos que el transporte en pequeña velocidad o la dispensa de escolta se admitan por todos los ferrocarriles que participen al transporte.

b) Los gastos del transporte han de ser abonados en el punto de partida, obligatoriamente.

c) El transporte estará sometido a las Leyes y Reglamentos de Policía de cada Estado, a menos que se halle reglamentado por Convenios especiales entre varios Estados.

3.º Los vehículos de ferrocarril que marchen sobre sus propias ruedas se admitirán a condición de que un ferrocarril compruebe que el vehículo se halla en estado de circular y lo certifique con una inscripción en el vehículo o por medio de un certificado especial; las locomotoras, ténders y automotores deberán, además, ir acompañados por Agente competente, facilitado por el expedidor, especialmente para asegurar el engrase.

4.º Los animales vivos se admitirán con las siguientes condiciones:

a) Los envíos de animales vivos deberán ir acompañados por una persona enviada por el expedidor, a menos que se trate de animales pequeños enviados al transporte en cajas, jaulas, cestos, etcétera, bien cerrados; sin embargo, el acompañamiento no se exigirá en los casos de excepción previstos por las tarifas directas internacionales o por acuerdos concertados entre ferrocarriles.

b) El expedidor deberá atenerse a las prescripciones de policía veterinaria de los Estados de expedición, destino y tránsito. A este efecto, estará obligado a facilitar cuantos documentos sea necesario acompañar.

5.º Los objetos cuya carga o transporte presenten, según la opinión del ferrocarril expedidor, dificultades especiales por razón del acondicionamiento o del material de uno a varios de los ferrocarriles que hayan de efectuar el transporte, no se admitirán sino en las condiciones particulares que se determinarán en cada caso.

2.—Dos o más Estados contratantes podrán convenir, por medio

de acuerdos especiales, o bien que ciertos objetos excluidos en el presente Convenio se admitan al transporte internacional entre dichos Estados, en ciertas condiciones, o que los objetos designados en el anejo I sean admitidos en condiciones menos rigurosas.

Los ferrocarriles podrán también, por medio de cláusulas apropiadas insertas en sus tarifas, admitir ciertos objetos excluidos del transporte o adoptar condiciones menos rigurosas para los objetos admitidos condicionalmente.

ARTÍCULO 5.

Obligación de transportar para el ferrocarril.

1.—Todo ferrocarril sometido al presente Convenio estará obligado a efectuar, ateniéndose a las condiciones del mismo, todo transporte de mercancías admitido en virtud de este Convenio, con tal de que:

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

b) El transporte sea posible con los medios ordinarios de transporte.

c) El transporte no esté impedido por circunstancias que el ferrocarril no haya podido evitar y cuyo remedio no haya dependido de él.

2.—El ferrocarril no estará obligado a aceptar los objetos cuya carga, transbordo o descarga exija el empleo de medios especiales más que en el caso de que las estaciones en las que deban ser efectuadas las referidas operaciones dispongan de dichos medios.

3.—El ferrocarril no estará obligado a aceptar sino los envíos cuyo transporte pueda ser efectuado inmediatamente; las prescripciones en vigor en la estación de origen determinarán los casos en que dicha estación estará obligada a admitir provisionalmente en depósito los envíos que no llenen esta condición.

4.—Los envíos deberán expedirse por el orden de su aceptación para el transporte, salvo en el caso previsto en el párrafo siguiente.

5.—Si el interés público o las necesidades de la explotación lo exigen, la autoridad competente podrá decidir:

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

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

c) Que determinadas expediciones gocen de prioridad.

Estas medidas deberán ponerse en conocimiento del público.

Todo ferrocarril podrá rechazar envíos cuyo transporte esté impedido por restricciones de este género.

6.—Toda infracción a las disposiciones de este artículo podrá dar lugar a una acción para la reparación del perjuicio causado.

TITULO II

Del contrato de transporte.

CAPITULO PRIMERO

Forma y condiciones del contrato de transporte.

ARTÍCULO 6.º

Contenido y forma de la "carta de porte".

1.—El expedidor deberá presentar para toda expedición internacional sometida al presente Convenio una *carta de porte* conforme al formulario que constituye el anejo II del Convenio.

Los formularios de *carta de porte* deberán imprimirse en papel de escribir, blanco y resistente y llevarán para gran velocidad una franja roja de un centímetro, al menos, de ancho, en el borde superior, y otra en el borde inferior, en el anverso y en el reverso.

2.—Las tarifas internacionales o los acuerdos entre ferrocarriles determinarán el idioma en el que deberán estar impresos los formularios de las *cartas de porte*. A falta de disposiciones en las tarifas o de acuerdos, los formularios deberán imprimirse en uno de los idiomas oficiales del Estado expedidor; deberán además contener un texto francés, o alemán o italiano, y podrán contener todas las traducciones en otros idiomas que se consideren útiles.

La parte que deberá llenar el expedidor habrá de estar siempre redactada en uno de los idiomas oficiales del país de origen. Las traducciones necesarias deberán ser objeto de disposiciones de las tarifas internacionales o de acuerdos especiales entre los ferrocarriles. En defecto de ello, el expedidor deberá unir una traducción en francés, en alemán o en italiano.

3.—Las partes del formulario encuadradas por líneas gruesas deberán llenarse por la Administración del ferrocarril; las demás, por el expedidor. El expedidor deberá inutilizar por medio de una raya los cuadros que debe en blanco.

La elección del formulario de la *carta de porte* blanco o del formulario de franjas rojas indica si la mercancía debe ser transportada en pequeña o en gran velocidad. No se admitirá la petición de gran velocidad en parte del recorrido y de pequeña en el resto, salvo acuerdo especial entre los ferrocarriles interesados.

No se admitirán las *cartas de porte* corregidas o raspadas. Las enmiendas se admitirán a condición de que el expedidor las salve con su firma y que escriba las cantidades rectificadas con todas sus letras cuando se trate del número o del peso de los bultos.

6.—Las indicaciones hechas en la *carta de porte* deberán escribirse o imprimirse en caracteres indelebles. Serán obligatorias las indicaciones siguientes:

a) El lugar y la fecha en que se ha llenado la carta de porte.

b) La designación del ferrocarril expedidor.

c) La designación del ferrocarril y de la estación destinatarios, con todos los detalles necesarios para evitar cualquier confusión entre las diversas estaciones de una misma localidad o de localidades que lleven el mismo nombre o nombres análogos.

d) El nombre y domicilio del destinatario. Deberá indicarse como destinatario una sola persona, firma o razón social. No se admitirá la indicación como destinatario de la estación o del Jefe de la estación de destino más que en el caso de que la tarifa aplicable lo permita expresamente. No estarán autorizadas las direcciones que no indiquen el nombre del destinatario, tales como "a la orden de ..." o "al portador del duplicado de la carta de porte".

e) La designación de la clase de mercancías, la indicación del peso o una indicación análoga, conforme a los reglamentos del ferrocarril expedidor, y además, para los paquetes pequeños, el número, la descripción del embalaje, marcas y números de los paquetes, y para los envíos cuyo cargue incumbe al expedidor, la serie, el número y las marcas de propiedad del vagón. Las mercancías deberán ser designadas del siguiente modo: Las que figuran en el anejo I, con el nombre que se les da en dicho anejo; las nombradas en la clasificación de mercancías o en la tarifa, con el nombre que se las designa en estos documentos; las demás, con la denominación usual en el comercio.

Si el espacio reservado en la carta

de porte para la especificación de las mercancías fuese insuficiente, la designación de aquéllas deberá hacerse en hojas cuidadosamente unidas a la carta de porte y firmadas por el expedidor.

f) La enumeración detallada de los documentos, exigidos por las Aduanas, consumos, Autoridades fiscales o de policía y otras Autoridades administrativas, que se unan a la carta de porte o que se mencionen como habiendo sido depositados en una estación determinada.

g) El nombre o la razón social del expedidor, certificado con su firma, así como la indicación de su dirección, completada, si lo juzgase útil, con su dirección telegráfica y telefónica. La firma podrá ser impresa o sustituirse con el sello del expedidor, si las leyes y reglamentos en vigor en la estación expedidora lo permitiesen. Una sola persona, firma o razón social deberá figurar en la carta de porte como expedidor.

La carta de porte podrá además contener las siguientes indicaciones:

h) La mención "en la estación" (consigna), o la mención "para entregar a domicilio", a condición de que este último modo de entrega sea aplicable en la estación destinataria (artículo 16, párrafo 2.º). No podrán dirigirse "a la estación" las materias susceptibles de explosión o de inflamación espontánea (ver anejo I).

i) La petición de las tarifas a aplicar principalmente las tarifas especiales o excepcionales previstas en los artículos 11, apartado 10, y 34.

k) El importe de la cantidad que representa el interés para el momento de la entrega declarado en conformidad con el artículo 35.

l) La indicación de los gastos que el expedidor toma a su cargo, de acuerdo con las disposiciones del artículo 17.

m) El importe del reembolso que grave la mercancía y de los desembolsos que hubieran sido aceptados por el ferrocarril, conforme al artículo 19.

n) El itinerario reclamado y la indicación de las estaciones donde deban verificarse las operaciones de aduana o de consumos, así como las comprobaciones exigidas por las Autoridades fiscales o de policía y otras Autoridades administrativas.

o) La designación de un mandatario, de acuerdo con el artículo 15.

7.—No se podrán insertar en la

carta de porte otras indicaciones sino cuando estén prescritas por las Leyes y Reglamentos de un Estado y no sean contrarias al presente Convenio.

Queda prohibido sustituir la carta de porte por otros documentos o añadir otros distintos que los autorizados por el presente Convenio.

Sin embargo, cuando las Leyes y Reglamentos vigentes en la estación expedidora lo prescriban, el expedidor deberá redactar, además de la carta de porte, un documento destinado a que el ferrocarril lo conserve como prueba del contrato de transporte.

8.—Se prohíbe incluir en una misma carta de porte objetos que no puedan ser cargados los unos con otros sin inconvenientes y sin infracción de las prescripciones de aduanas, consumos, Autoridades fiscales de policía u otras Autoridades administrativas.

9.—Las mercancías cuya carga y descarga incumban al expedidor y al destinatario deberán acompañarse de cartas de porte diferentes, en las cuales no se comprenda ningún objeto cuya manipulación incumba al ferrocarril.

Se establecerán igualmente cartas de porte diferentes para los objetos designados en el artículo 4.

10.—Una misma carta de porte no podrá comprender más que el cargamento de un sólo vagón, salvo para los objetos indivisibles que exijan más de un vagón. Sin embargo, esta regla no será aplicable cuando las prescripciones particulares del tráfico de que se trata o las tarifas a aplicar autoricen para la totalidad del recorrido la expedición de varios vagones con la misma carta de porte.

11.—Estará autorizado el expedidor para insertar al pie del reverso de la carta de porte, exclusivamente, a título de información para el destinatario, y sin que ello resulte ni obligación ni responsabilidad para el ferrocarril, las indicaciones siguientes:

“Envío de N”.

“Por orden de N”.

“A disposición de N”.

“Para ser reexpedido a N”.

“Asegurado por N”.

“Para el buque N”.

“Procedente del buque N”.

“Para la exportación con destino a N.”

Cada una de estas indicaciones de-

berá aplicarse al conjunto de la expedición.

ARTÍCULO 7.

Responsabilidad por las indicaciones de la carta de porte.—Recargos.—Medidas a tomar en caso de sobrecarga.

1.—El expedidor será responsable de la exactitud de las indicaciones y declaraciones insertas por él en la carta de porte; deberá sufrir todas las consecuencias que resulten de que esas declaraciones o indicaciones fueren irregulares, inexactas, incompletas o inscritas en sitio distinto del reservado para cada una de ellas.

2.—El ferrocarril tendrá siempre el derecho de comprobar si el envío responde a las indicaciones de la carta de porte. El expedidor o el destinatario deberá ser invitado a asistir a la comprobación cuando ésta tenga lugar en la estación expedidora o en la de destino. Cuando el interesado no se presente o si la comprobación se verificase en ruta y a falta de otras prescripciones legales o reglamentarias en vigor en el país donde la comprobación tiene lugar, ésta deberá hacerse en presencia de dos testigos ajenos al ferrocarril. Si el envío no concuerda con las indicaciones de la carta de porte, los gastos ocasionados gravarán la mercancía, a menos que hayan sido satisfechos en el acto.

3.—Las Leyes y Reglamentos de cada Estado determinarán las condiciones en las cuales el ferrocarril tiene el derecho o la obligación de comprobar el peso de la mercancía o el número de bultos, así como la tara real de los vagones que se pesen.

4.—En caso de pesaje de cargas completas en una báscula puente, el peso se determinará deduciendo del peso total o del vagón cargado la tara inscrita en el vagón, a menos que resulte una tara diferente al pesar especialmente el vagón vacío.

5.—En caso de indicación o de declaración irregular, inexacta o incompleta, que pueda tener por consecuencia: la aceptación de objetos excluidos del transporte en virtud del párrafo cuarto del artículo 3, hacer beneficiar al envío de un precio de transporte más reducido, o impedir la aplicación normal de las tarifas, ya sea por la inobservancia de las medidas de seguridad prescritas en el anejo I, o bien por la sobrecarga de un vagón cargado por el expedidor, deberá abonarse un recargo, sin perjuicio del pago complementario de la diferencia de gastos de transportes, y si proce-

de, cualquier indemnización por el perjuicio eventual, así como las sanciones penales que procedan.

El recargo se determinará del modo siguiente:

a) En caso de declaración irregular, inexacta e incompleta de mercancías excluidas del transporte en virtud del párrafo 4.º del artículo 3, o de las enumeradas en el anejo I, o en caso de inobservancia de las medidas de seguridad prescritas en este anejo, el recargo será el siguiente:

Para las mercancías excluidas del transporte, en virtud del apartado 4.º del artículo 3, 15 francos.

Para las mercancías enumeradas en el anejo I:

Clase I, grupo I a, 15 francos.

Clase I, grupo I b, I c y I d, 10 francos.

Clase I, grupo I e, y clases II y III, 5 francos.

Clase I, grupos IV, V y VI, 1 franco.

Clases IV, V y VI, 1 ídem, por kilogramo de peso bruto del bulto entero.

Si las prescripciones vigentes para el tráfico interior del ferrocarril, en el cual la infracción haya sido descubierta, prevén recargos menos elevados, se percibirán estos últimos.

b) En caso de denominación que indique de una manera irregular, inexacta o incompleta, la naturaleza de una expedición que comprenda mercancías distintas que las previstas en el apartado a) del presente apartado, el recargo será igual al doble de la diferencia entre el precio de transporte desde el punto de salida hasta el de destino, aplicable regularmente a la denominación irregular, inexacta o incompleta, y el que hubiera debido ser percibido, si la denominación hubiese sido regular, exacta y completa.

Este recargo no podrá ser inferior a un franco, aunque no haya diferencia de precio. Si las prescripciones vigentes para el tráfico interior del ferrocarril, en el que la infracción ha sido descubierta, prevé un minimum menos elevado, este último será el que se aplique.

c) En caso de indicación de un peso inferior al peso real, el recargo será igual al doble de la diferencia entre el precio de transporte del peso declarado, y el del peso comprobado, desde la estación expedidora hasta la estación de destino.

d) En caso de sobrecarga de un vagón cargado por el expedidor, el recargo será igual a seis veces el precio aplicable al transporte, entre la esta-

ción expedidora y la de destino, del peso que exceda del límite de carga. Hay sobrecarga, cuando el cargamento de un vagón pasa del límite de carga definitivo, del modo siguiente:

Cuando un vagón llena solamente una sola inscripción relativa al peso de carga que puede recibir, dicha inscripción se considerará que indica la carga normal; el límite de carga será entonces igual a dicha carga normal, aumentada en un 5 por 100.

Cuando un vagón lleve dos inscripciones, la que indique el tonelaje menor determinará la carga normal; la que indique el tonelaje más elevado determinará el límite de carga.

e) Si para un mismo vagón hay indicación de un peso inferior al peso real y sobrecarga, los recargos relativos a esas dos infracciones se acumularán.

6.—Los recargos que deban percibirse, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 5.º anterior, gravarán la mercancía transportada, cualquiera que sea el lugar donde han sido comprobados los hechos que los justifican.

Si el valor de la mercancía no cubriese el importe de los recargos, o si el destinatario rechazase la mercancía, el exceso del crédito que resulte de los recargos deberá ser pagado por el expedidor.

7.—No procederá el recargo:

a) En caso de indicación inexacta del peso, cuando sea obligatorio el peso para el ferrocarril, según las leyes vigentes en la estación expedidora;

b) En caso de indicación inexacta del peso o en caso de sobrecarga, cuando el expedidor haya solicitado en la carta de porte, que el peso se realice por el ferrocarril;

c) En caso de sobrecarga ocasionada en ruta; por influencias atmosféricas, si el expedidor probase que se ha ajustado, al cargar el vagón, a las prescripciones vigentes en la estación expedidora;

d) En caso de aumento de peso ocurrido durante el transporte, sin que haya sobrecarga, si el expedidor prueba que dicho aumento es debido a circunstancias atmosféricas.

8.—Cuando la sobrecarga de un vagón se compruebe por la estación expedidora o por una estación intermedia, el exceso de carga podrá ser retirado del vagón, aun cuando no corresponda percibir un recargo. Si ha lugar a ello, el expedidor será invitado, sin retraso y por mediación de la estación expedidora, a manifestar de qué modo piensa disponer del exceso de carga.

El recargo se calculará para el recorrido efectuado, según el precio de transporte aplicado al cargamento principal, con el recargo previsto en el apartado 5.º anterior, si ha lugar a ello; en caso de descarga, los gastos de esta operación se percibirán con arreglo a la tarifa de gastos accesorios del ferrocarril que la efectúe.

Si el expedidor mandase devolver o expedir de nuevo el exceso de carga, ésta se considerará como un envío aislado.

ARTÍCULO 8.

Perfeccionamiento del contrato de transporte.—Duplicado de la carta de pago.

1.—Desde el momento que la estación expedidora acepte para el transporte la mercancía con la hoja de ruta, el contrato de transporte queda perfeccionado.

La estación expedidora hará constar la aceptación, estampando en la carta de porte su sello, con la fecha de la aceptación.

2.—La aplicación del sello deberá verificarse inmediatamente después de la entrega de la totalidad del envío a que se refiera la carta de porte y del pago de los gastos que el expedidor tome a su cargo. La aplicación del sello deberá efectuarse en presencia del expedidor, cuando éste lo solicite.

3.—Después de la aplicación del sello, la carta de porte será la prueba del contrato de transporte.

4.—No obstante, por lo que se refiere a las mercancías cuya carga incumbe al expedidor, en virtud de las prescripciones de las tarifas, o de acuerdos concertados con él, cuando tales acuerdos estén autorizados en la estación expedidora, las indicaciones de la carta de porte, relativas al peso o al número de los bultos, no serán prueba contra el ferrocarril, más que si la comprobación del peso y del número de bultos haya sido verificada por el ferrocarril y hecha constar en la carta de porte.

5.—El ferrocarril estará obligado a certificar la recepción de la mercancía y la fecha de la aceptación para el transporte, en el duplicado de la carta de porte, que deberá serle presentado por el expedidor al mismo tiempo que ésta.

Dicho duplicado no tendrá el valor, ni de la carta de porte, que acompaña al envío, ni el de un conocimiento.

ARTÍCULO 9.

Bases para el cálculo de los precios del transporte.—Tarifas e itinerarios.

1.—Los precios del transporte y los

gastos accesorios se calcularán conforme con las tarifas legalmente en vigor y debidamente publicadas en cada Estado. Dichas tarifas deberán contener todas las indicaciones necesarias para el cálculo de los precios del transporte y de los gastos accesorios, y especificando, en su caso, las condiciones en que se efectuará el cambio.

2.—Las tarifas deberán dar a conocer todas las condiciones especiales de los diversos transportes, y especialmente la velocidad a la cual se aplican. Si para todas las mercancías, o para algunas de ellas, o para determinados recorridos, un ferrocarril tiene una tarificación que no comprende más que una sola velocidad, dicha tarifa podrá aplicarse, tanto a los transportes efectuados con carta de porte blanca, como con carta de porte de franja roja, en las condiciones de plazo de entrega que resulten para cada una de dichas cartas de porte, de las disposiciones de los artículos 6, apartado 4.º, y 11.

Las tarifas deberán aplicarse a todos los interesados, de un modo uniforme. Sus condiciones serán válidas siempre que no estén en contradicción con el presente Convenio; de lo contrario serán consideradas como nulas y no existentes.

3.—a) Si el expedidor ha determinado en la carta de porte el itinerario a seguir, los gastos de transporte se calcularán según dicho itinerario.

La designación de las estaciones donde deban efectuarse las formalidades exigidas por las aduanas, consumos, autoridades fiscales o de policía, u otras autoridades administrativas, equivaldrán a una determinación de itinerario.

b) Si el expedidor ha señalado en la carta de porte solamente las tarifas a aplicar, el ferrocarril aplicará dichas tarifas, en tanto que la designación basta para determinar las estaciones entre las cuales las tarifas solicitadas deban aplicarse. El ferrocarril elegirá, entre los itinerarios en los cuales dichas tarifas sean válidas, el día del perfeccionamiento del contrato de transporte, el itinerario que le parezca más ventajoso para el expedidor.

c) Si el expedidor ha determinado en la carta de porte, el pago adelantado del porte hasta una estación intermedia, en las condiciones previstas en el artículo 17, apartado 1.º, el ferrocarril elegirá, entre los itinerarios que pasen por dicha estación intermedia, el que le parezca más ventajoso para el expedidor. Los gastos de transporte

se calcularán según el itinerario escogido por el ferrocarril.

d) Si en los casos previstos en los apartados a) y c), anteriores, existiese una tarifa internacional entre la estación expedidora y la destinataria, en el itinerario reclamado en el apartado a), o entre la estación expedidora y la indicada en el apartado c), se aplicará esa tarifa, siempre que en el momento de la expedición su aplicación no esté subordinada a condiciones que no se hubieran cumplido.

e) Cuando las indicaciones dadas por el expedidor no bastasen a determinar completamente el itinerario o las tarifas, o cuando algunas de esas indicaciones fuesen incompatibles, el ferrocarril elegirá el itinerario o las tarifas que le parezcan más ventajosas para el expedidor. El ferrocarril ha de atenerse siempre a las indicaciones de la carta de porte, en lo que se refiere a las estaciones señaladas en el apartado a), párrafo 2.º, y en cuanto sea posible, a las demás indicaciones del expedidor.

Sin embargo, cuando exista una tarifa directa internacional entre la estación expedidora y la destinataria, dicha tarifa se aplicará con tal de que el itinerario determinado en dicha tarifa se ajuste, en su caso, a las indicaciones de la carta de porte, relativas a las estaciones señaladas en el apartado a), párrafo 2.º y que su aplicación no esté subordinada a otras condiciones que no se hubieran cumplido.

f) En todos los casos previstos anteriormente, los plazos se calcularán en relación con el itinerario reclamado por el expedidor o elegido por el ferrocarril.

g) El ferrocarril, fuera de los casos apuntados en el artículo 5, apartado 5.º, y en el artículo 23, apartado ff, no podrá efectuar el transporte por otra vía que la del itinerario indicado por el expedidor, sino a condición de que:

1.º—Los gastos de transporte y los plazos de entrega no sean superiores a los gastos y plazos calculados según el itinerario que el expedidor haya indicado;

2.º—Las formalidades exigidas por las aduanas, consumos, autoridades fiscales o de policía, y demás autoridades administrativas, se verifiquen siempre en las estaciones señaladas por el expedidor. Deberá avisarse al expedidor que el transporte se efectúa por otra vía que la que ha indicado.

h) En los casos apuntados en los

apartados b), c) y e), párrafo 1.º del presente apartado, el ferrocarril no será responsable del perjuicio que resulte de la elección de itinerario o de las tarifas, sino en caso de dolo o de falta grave.

4.—No se percibirá en provecho de los ferrocarriles, a más de los precios de transporte y de los diversos gastos accesorios previstos en las tarifas, otra cantidad que los gastos por ellos hechos, tales como los derechos de entrada o de salida, gastos de acarreo de una estación a otra, no indicados en la tarifa, gastos de reparación del embalaje exterior o interior de las mercancías necesarios para asegurar su conservación y otros gastos análogos. Todos ellos deberán ser debidamente comprobados y descontados aparte en la carta de porte, a la que deberán unirse los justificantes. Cuando el pago de dichos gastos incumba al expedidor, los justificantes no se entregarán al destinatario con la carta de porte, sino al expedidor, con la carta de gastos, conforme al artículo 17.

ARTÍCULO 10.

Prohibición de contratos particulares.

Todo contrato particular que tuviese por efecto conceder a uno o a varios expedidores una reducción en los precios de las tarifas, queda terminantemente prohibido, y sin valor legal alguno.

No obstante, se autorizarán las reducciones de precios debidamente publicadas y que sean igualmente accesibles a todos en las mismas condiciones, así como las concedidas, bien para el servicio del ferrocarril, o para el servicio de las Administraciones públicas, o en provecho de obras de beneficencia.

ARTÍCULO 11.

Plazos de entrega.

Los plazos de entrega no deberán exceder de los máximos siguientes:

a) Para gran velocidad.

1.—Plazo de expedición, un día.

2.—Plazo de transporte por fracción indivisible de 250 kilómetros de distancia de aplicación de las tarifas, un día.

b) Para pequeña velocidad:

1.—Plazo de expedición, dos días.

2.—Plazo por transporte por fracción indivisible de 250 kilómetros de distancia de aplicación de las tarifas, dos días.

Quando el envío comprenda diferentes redes unidas por rieles, el plazo de transporte se calculará sobre la distancia total entre la estación expedidora y la destinataria; el plazo de expe-

diación no se contará más que una sola vez, sea cual fuere el número de líneas recorridas.

3.—Las leyes y reglamentos de cada Estado determinarán en qué medida los ferrocarriles sometidos a su autoridad tendrán la facultad de fijar plazos suplementarios en los siguientes casos:

a) Para los transportes que comprendan:

El mar o vías navegables interiores por barcaza o por buque;

Una carretera que no lleve aneja vía férrea;

Ciertos enlaces que unan dos líneas de una misma red o de redes diferentes;

Una línea secundaria;

Una línea cuyo ancho no sea el normal.

b) Con motivo de circunstancias extraordinarias susceptibles de producir:

Un desarrollo anormal de tráfico;

Dificultades anormales para la explotación.

Los plazos suplementarios deberán siempre ser fijados en días.

4.—Los plazos suplementarios originados por las circunstancias mencionadas en el párrafo a) del apartado 3 anterior deberán figurar en las tarifas.

Los plazos suplementarios previstos en el párrafo b) del apartado 3.º deberán publicarse, no pudiendo entrar en vigor antes de su publicación.

5.—El plazo de entrega empezará a contarse a partir de las doce de la noche siguiente a la aceptación del transporte de la mercancía, prevista en el artículo 8, apartado 1.º

6.—El plazo se observará si antes de su término se entrega la mercancía o avisa su llegada, bien sea al destinatario o a la persona autorizada para recibirla en virtud de los reglamentos del ferrocarril que deba efectuar la entrega. Las leyes y reglamentos de cada Estado determinarán la manera en que la entrega de dicho aviso deba comprobarse.

Para los envíos que no son entregados a domicilio por el ferrocarril y que no deben ser objeto de un aviso de llegada, el plazo de entrega se contará si antes de su término la mercancía queda a disposición del destinatario en la estación de destino.

7.—Los plazos de entrega dejarán de correr durante el tiempo que exija el cumplimiento de las formalidades aduaneras, de consumos, las exigidas por las autoridades fiscales o de policía y demás autoridades administrativas.

vas, así como durante cualquier interrupción del tráfico que impida temporalmente comenzar o continuar el transporte y que no haya resultado de una falta imputable al ferrocarril.

Los plazos cesarán igualmente de contarse durante la ejecución de las operaciones previstas en los apartados 2.º y 3.º del artículo 7 y durante el tiempo de una detención causada por una modificación del contrato de transporte ordenado por el expedidor, en virtud del artículo 21.

Además, para el transporte de animales vivos, los plazos de entrega quedarán interrumpidos durante:

- a) La permanencia de dichos animales en las estaciones-abrevaderos.
- b) Las detenciones causadas por medidas de policía.
- c) La inspección veterinaria.

8.—Para los envíos en pequeña velocidad, los plazos de entrega no comprenden los domingos y días legales de fiestas.

Para los envíos en gran velocidad, cuando al día siguiente al de la aceptación para el transporte es un domingo o día festivo legal, el plazo empezará a contarse un día más tarde. Igualmente, cuando el último día del plazo de entrega sea un domingo o día festivo legal, el plazo no terminará sino al día siguiente. No obstante, estas disposiciones no se aplicarán a los envíos en gran velocidad para los cuales las estaciones sigan abiertas al tráfico, bien sea en el país expedidor; bien sea en el destinatario, los domingos y días festivos.

9.—Cuando en un Estado las leyes o reglamentos prescriban la interrupción total o parcial del transporte en gran velocidad de las mercancías en domingos y determinados días festivos legales, los plazos de entrega serán aumentados en consecuencia.

10.—Cuando, de conformidad con las leyes y reglamentos de un Estado, puedan crearse tarifas especiales o excepcionales a precios reducidos y con plazos aumentados, los ferrocarriles de dicho Estado podrán aplicar también dichas tarifas de plazos mayores al tráfico internacional.

ARTÍCULO 12.

Estado de la mercancía. Embalaje.

1.—Cuando el ferrocarril afecte al transporte una mercancía que presente señales manifiestas de avería, podrá exigir que se mencione, especialmente, en la carta de porte el estado de dicha mercancía.

2.—Cuando la clase de la mercancía requiera un embalaje, el expedidor de-

be embalarla de manera que quede preservada de pérdida total o parcial y de avería en el curso del transporte y no pueda causar perjuicio a las personas, al material o a las demás mercancías.

El embalaje deberá, además, ajustarse a las prescripciones de las tarifas y reglamentos del ferrocarril expedidor.

3.—Si el expedidor no se atiene a las prescripciones del apartado 2.º, el ferrocarril podrá, o bien rechazar el envío o exigir que el expedidor reconozca en la carta de porte la falta de embalaje o su estado defectuoso, dando una descripción exacta de éste.

4.—El expedidor será responsable de las consecuencias de la falta de embalaje o de su estado defectuoso, reconocidos en la carta de porte, así como de los defectos de embalaje no aparente. Todos los perjuicios que de ello resulten serán a cargo del expedidor, quien, en su caso, deberá indemnizar al ferrocarril del perjuicio que hubiere sufrido.

El expedidor será también responsable de los defectos aparentes del embalaje no señalados en la carta de porte si el ferrocarril prueba dichos defectos.

5.—Cuando un expedidor acostumbre a expedir desde la misma estación mercancías de la misma clase que necesiten embalaje, y entregarlas, bien sea sin embalaje o con el mismo embalaje defectuoso, podrá dispensarse de cumplir en cada expedición las prescripciones del apartado 3.º, depositando en esa estación una declaración general conforme al modelo que constituye el anejo III al presente Convenio. En dicho caso, la carta de porte deberá mencionar la declaración general entregada en la estación expedidora.

6.—Salvo excepción expresamente prevista en las tarifas, el expedidor estará obligado a señalar los bultos sueltos (cargas incompletas), con marcas exteriores claras e indelebles que no permitan ninguna confusión y concuerden perfectamente con las indicadas en la carta de porte. Estará obligado, además, a colocar sobre cada bulto suelto una etiqueta indicando en caracteres indelebles la estación destinataria. El nombre y las señas del destinatario deberán, asimismo, consignarse si así lo determina el reglamento aplicable al ferrocarril expedidor, bien sea al descubierto o bajo un doblez de la etiqueta, que no se abrirá sino a falta de la carta de porte. Las inscripciones o etiquetas antiguas deben ser tachadas o arrancadas por el expedidor.

7.—Salvo excepción expresamente prevista en las tarifas, no se transportarán sino en vagones completos los objetos frágiles (tales como vidriería, porcelana, alfarería), los objetos que puedan desparramarse en los vagones (tales como las nueces, frutas, forraje, piedras), así como las mercancías que pudiesen ensuciar o deteriorar los demás envíos (tales como el carbón, la cal, la ceniza, las tierras ordinarias, las tierras de color), a menos que dichas mercancías estén embaladas o atadas de tal modo que no puedan romperse, perderse o ensuciar o deteriorar otros bultos.

ARTÍCULO 13.

Documentos necesarios para el cumplimiento de las formalidades exigidas por las aduanas, consumos, autoridades fiscales, de policía y demás autoridades administrativas. Precinto de aduanas.

1.—El expedidor estará obligado a unir a la carta de porte los documentos que sean necesarios para el cumplimiento de las formalidades que hayan de llenarse antes de la entrega de la mercancía al destinatario, respecto de las aduanas, consumos, autoridades fiscales o de policía y demás autoridades administrativas. Dichos documentos deberán referirse únicamente a las mercancías que comprenda una misma carta de porte, a menos que las prescripciones administrativas o las tarifas dispongan otra cosa.

Cuando no puedan unirse documentos de este género a la carta de porte porque estén depositados en una estación fronteriza, la carta de porte deberá contener indicación precisa del lugar donde estén depositados.

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

El expedidor será responsable ante el ferrocarril de todos los perjuicios que pudieran resultar de la falta, insuficiencia o irregularidad de esos documentos, salvo el caso de culpa por parte del ferrocarril.

El ferrocarril será responsable, de acuerdo con las disposiciones del título III, de las consecuencias de la pérdida de los documentos mencionados en la carta de porte y unidos a ella, de acuerdo con el artículo 6, apartado 6.º, letra f).

3.—El expedidor estará obligado a ajustarse a las prescripciones aduaneras referentes al embalaje y a los tollos de las mercancías. El ferrocarril podrá rechazar los envíos cuyo pre-

cinto de aduanas esté deteriorado o sea defectuoso.

CAPÍTULO II

Ejecución del contrato de transporte.

ARTÍCULO 14.

Entrega para el transporte y carga de mercancías.

1.—La entrega para el transporte de mercancías se regirá por las leyes y reglamentos en vigor en la estación expedidora.

2.—La carga corresponderá, bien sea al ferrocarril, bien al expedidor, según las prescripciones en vigor en la estación expedidora, a menos que el presente Convenio no encierre disposiciones distintas o que la carta de porte mencione un acuerdo especial entre el expedidor y el ferrocarril.

3.—Las mercancías deberán ser transportadas, bien en vagones cubiertos, en vagones descubiertos, en vagones especiales acondicionados o en vagones descubiertos entoldados, según las indicaciones de las tarifas directas internacionales, a menos que el presente Convenio contenga otras prescripciones a este respecto. Cuando no haya tarifas directas internacionales o cuando no contengan disposiciones a este objeto, las prescripciones vigentes en la estación expedidora regirán para todo el recorrido.

ARTÍCULO 15.

Formalidades exigidas por las aduanas, consumos, autoridades fiscales o de policía y otras autoridades administrativas.

1.—Durante el trayecto, las formalidades exigidas por aduanas, consumos, autoridades fiscales o de policía y otras autoridades administrativas, se cumplirán por el ferrocarril. Este quedará libre bajo su propia responsabilidad para confiar dicho cuidado a un comisionista o de encargarse él mismo de su cumplimiento. En ambos casos, el ferrocarril asumirá las obligaciones de un comisionista. Sin embargo, el expedidor podrá, bien sea por sí mismo, bien sea por un mandatario designado en la carta de porte, asistir a las operaciones previstas en el párrafo arriba mencionado para facilitar todos los datos y presentar todas las observaciones útiles, sin que de ello resulte para él derecho a tomar posesión de la mercancía o efectuar las operaciones.

Si el expedidor ha determinado para el cumplimiento de las formalidades exigidas por las aduanas, consumos, autoridades fiscales o de policía u otras autoridades administrativas un procedimiento que no pueda ser admi-

tido, el ferrocarril procederá del modo que le parezca más favorable para los intereses del derechohabiente y enterará el expedidor de las medidas tomadas.

2.—Cuando en la estación destinataria haya un despacho de aduanas, el destinatario tendrá derecho a cumplir en la estación de destino las formalidades de aduanas, si la carta de porte establece que los derechos se pagarán en ella o si a falta de dicha prescripción la mercancía llega a su destino sometida al régimen aduanero. Cuando use de este derecho, deberá satisfacer previamente los gastos que gravan el envío y retirar la carta de porte.

Si las formalidades de aduana no se cumplen por el destinatario ni por el mandatario del expedidor en un plazo fijado por los reglamentos vigentes en la estación destinataria, el ferrocarril podrá proceder en conformidad con el apartado 1.º, mientras la carta de porte no haya sido recogida por el destinatario.

ARTÍCULO 16.

Entrega.

1.—El ferrocarril estará obligado a entregar el destinatario, en la estación de destino indicada por el expedidor, la carta de porte y la mercancía contra recibo y pago del importe de las cantidades que resulten de la carta de porte. La aceptación de la mercancía y de la carta de porte obligará al destinatario a pagar al ferrocarril el importe de las cantidades que resulten de la carta de porte.

2.—La entrega de las mercancías, así como la obligación eventual del ferrocarril de entregar aquéllas en el domicilio del destinatario, bien sea en la localidad donde esté situada la estación de destino, bien sea en otra localidad, se regirán por las leyes y reglamentos aplicables al ferrocarril encargado de la entrega.

3.—Después de la llegada de la mercancía a la estación de destino, el destinatario tendrá derecho a pedir al ferrocarril la entrega de la carta de porte y de la mercancía. Cuando ésta no haya llegado al terminar el plazo previsto en el artículo 30, o apartado 1.º, el destinatario, bien obre en su propio interés o en interés ajeno, estará autorizado, después de transcurrido dicho plazo, para hacer valer en su propio nombre, respecto del ferrocarril, los derechos resultantes del contrato de transporte, a condición de cumplir previamente las obligaciones que ese contrato le impone.

ARTÍCULO 17.

Pago de los gastos de transporte.

1.—Los gastos de transporte y los demás que el expedidor no haya tomado a su cargo en virtud de la carta de porte, se considerarán como dejados a cargo del destinatario. El expedidor podrá pagar a título de franqueo, bien sea ciertos gastos determinados, bien los gastos de transporte hasta un punto fronterizo o una estación fronteriza cualquiera, según las tarifas aplicadas; excepcionalmente, tarifas o acuerdos entre ferrocarriles podrán autorizar el franqueo hasta ciertas estaciones que no sean las fronterizas.

El expedidor deberá indicar en la carta de porte, bajo el epígrafe correspondiente, los gastos que toma a su cargo en la forma siguiente:

a) Si el expedidor toma a su cargo los gastos de transporte, así como los demás que, de acuerdo con los reglamentos y tarifas, pueden ser cargados en cuenta por la estación expedidora, incluyendo en ellos eventualmente los suplementos por declaración de intereses en el momento de la entrega, previstos en el artículo 35 siguiente y las cantidades por desembolsos y reembolsos, los indicará con la palabra "franco".

b) Si el expedidor toma a su cargo otros gastos que los comprendidos en el apartado a), lo indicará con las palabras "franco de porte y de ..." (designación exacta del suplemento o suplementos que desea pagar).

La indicación "franco de aduanas" significará que el expedidor tendrá que satisfacer los derechos y los gastos de aduanas que hayan de percibir las oficinas de aduanas, así como los que correspondan al ferrocarril por las citadas operaciones.

c) Si el expedidor toma a su cargo los gastos de todas clases, incluso los que puedan producirse después de la aceptación de la mercancía para el transporte, lo indicará con las palabras "franco de todo gasto".

d) Si el expedidor no toma a su cargo más que uno o varios de los conceptos comprendidos en el apartado a) anterior, lo indicará con las palabras "franco de ..." (designación exacta del concepto o conceptos que desea pagar).

e) Si el expedidor toma a su cargo los gastos de transporte hasta un punto o una estación fronterizos o, excepcionalmente, hasta una estación determinada que no sea fronteriza, lo indicará con las palabras "franco hasta ..." o "franco hasta frontera".

Se permitirá inscribir a la vez en la

carta de porte varias indicaciones relativas al franqueo que se completan las unas a las otras, por ejemplo: "franco de porte" y "franco de aduana" o "franco hasta X frontera y franco de aduana".

2.—El ferrocarril expedidor podrá exigir el adelanto de los gastos de transporte cuando se trate de envíos que, según su apreciación, sean susceptibles de rápido deterioro o que, a causa de su valor insignificante o de su naturaleza, no le garanticen suficientemente los gastos de transporte.

3.—Cuando el expedidor toma a su cargo el importe total o parcial de los gastos y si dicho importe no puede fijarse exactamente en el momento de la entrega para el transporte, el ferrocarril podrá exigir, a título de garantía, el depósito contra recibo de una cantidad que represente aproximadamente los gastos. Dichos gastos serán consignados por las estaciones sucesivas de reinscripción en un talón de franquicia que acompañará al envío hasta su destino y que se devolverá a la estación expedidora en los dos meses siguientes al término del plazo de entrega.

Al recibir dicho talón se efectuará la liquidación de la cuenta y el recibo del depósito se substituirá por una cuenta de los gastos de acuerdo con las indicaciones de dicho talón.

El talón de franquicia se redactará en conformidad con el modelo que constituye el anejo IV del presente Convenio.

4.—La estación expedidora deberá especificar, tanto en el duplicado como en la carta de porte, las cantidades percibidas como porte pagado.

ARTÍCULO 13.

Aplicación irregular de tarifas.

1.—En caso de aplicación irregular de una tarifa o de error en la determinación de los gastos de transporte y de los gastos varios, la diferencia en más o en menos deberá ser reembolsada.

2.—Las diferencias en más comprobadas por el ferrocarril deberán ser comunicadas oficialmente al interesado cuando excedan de 0,50 francos por carta de porte y el pago deberá efectuarse cuanto antes.

3.—El pago al ferrocarril de las diferencias en menos corresponderá al expedidor si la carta de porte no hubiese sido retirada. Cuando la carta de porte haya sido aceptada por el destinatario, el expedidor no estará obligado al pago de una diferencia en menos,

sino en la medida que corresponda a los gastos que haya tomado a su cargo en virtud de la indicación de franqueo consignada por él en la carta de porte; el complemento de la diferencia estará a cargo del destinatario.

4.—Las cantidades debidas en virtud del presente artículo sobre una carta de porte devengarán un interés de 6 por 100 cuando excedan de 10 francos. Dichos intereses empezarán a contarse a partir del día de la reclamación administrativa prevista en el artículo 40, o si no hubiese reclamación, desde la fecha de la demanda judicial.

ARTÍCULO 19.

Reembolsos y desembolsos.

1.—El expedidor podrá gravar su envío con un reembolso hasta el valor de la mercancía. El importe del reembolso deberá expresarse en la moneda del país de salida; las tarifas podrán prever excepciones.

2.—El ferrocarril no estará obligado a pagar el reembolso al expedidor en tanto que el importe haya sido satisfecho por el destinatario. Dicho importe deberá ponerse a disposición del expedidor en el plazo de tres meses, a contar desde dicho pago; en caso de retraso se pagará un interés de 6 por 100, a contar desde el término de dicho plazo.

3.—Si la mercancía ha sido entregada al destinatario sin haber ingresado previamente el reembolso, el ferrocarril estará obligado a pagar al expedidor el importe del perjuicio hasta llegar al importe del reembolso, sin perjuicio de su derecho a recurrir contra el destinatario.

4.—El envío contra reembolso dará lugar a la percepción de un suplemento que habrán de determinar las tarifas; dicho suplemento se pagará aun cuando el reembolso se anule o reduzca por una modificación del contrato de transporte. (Artículo 21, apartado 1.º)

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

ARTÍCULO 20.

Obligaciones del ferrocarril destinatario.

El ferrocarril destinatario estará obligado a recaudar la totalidad de los créditos resultantes del contrato de transporte, principalmente los gastos de transporte, los gastos diversos, los de aduanas, los reembolsos y demás

cantidades que pudiesen gravar la mercancía. Efectuará dicha recaudación tanto por su cuenta como por la de los ferrocarriles precedentes o de los demás interesados.

CAPITULO III

Contrato de transporte.

ARTÍCULO 21.

Derecho a modificar el contrato de transporte.

1.—Únicamente el expedidor tiene el derecho de modificar el contrato de transporte, bien sea retirando la mercancía en la estación expedidora, deteniéndola en ruta o aplazando su entrega, haciéndola entregar en el lugar de destino o en cualquier otro punto, situado antes o después, al destinatario indicado en la carta de porte, o a otra persona, bien sea, en fin, ordenando su regreso a la estación expedidora.

El ferrocarril tendrá además la facultad de aceptar, a petición del expedidor, modificaciones en el contrato, que tiendan a la determinación, al aumento, a la disminución o a la anulación de su reembolso, o bien al franqueo de los envíos; dichas modificaciones se admitirán por el ferrocarril, sin ninguna garantía para su ejecución.

No se admitirán en ningún caso modificaciones distintas de las enumeradas anteriormente.

Las modificaciones del contrato de transporte no deberán en ningún caso tener por efecto la división del envío.

2.—Las modificaciones del contrato antes mencionadas, deberán efectuarse por medio de una declaración escrita, firmada por el expedidor y ajustada al formulario que constituye el anejo V del presente Convenio.

Dicha declaración deberá repetirse en el duplicado de la carta de porte, que será presentado al mismo tiempo a la empresa ferroviaria y devuelta por esta última al expedidor. El ferrocarril que se hubiera conformado con las órdenes del expedidor sin exigir la presentación de dicho duplicado será responsable de los perjuicios causados por este hecho al destinatario a quien dicho duplicado haya sido entregado por el expedidor.

Cuando el expedidor solicite el aumento, la disminución o la anulación de un reembolso deberá presentar el documento que le haya sido entregado primitivamente. En caso de aumento o de disminución del reembolso

50, dicho documento, después de recificado, se devolverá al interesado, retirándose de su poder en caso de anulación del reembolso.

Toda modificación del contrato ordenada por el expedidor en forma distinta a la prescrita anteriormente, es nula y considerada como inexistente.

3.—El ferrocarril no tomará en consideración las modificaciones del contrato ordenadas por el expedidor sino cuando sean transmitidas por conducto de la estación expedidora.

Si el expedidor lo solicitase, se presentará a la estación de destino o a la de escala, a expensas de aquél, por un telegrama de la estación que ha efectuado la expedición y confirmado por una declaración escrita. En este caso, la estación de destino, o la de escala, deberá abstenerse de entregar la carta de porte, o de entregar la mercancía al destinatario, o de proceder a la reexpedición del envío hasta que haya recibido la declaración escrita.

4.—El derecho de modificar el contrato de transporte caduca, aunque el expedidor esté provisto del duplicado de la carta de porte, cuando ésta ha sido entregada al destinatario, o cuando éste haya hecho valer el derecho resultante del contrato de transporte, conforme al artículo 16, apartado 3.º A partir de este momento, el ferrocarril deberá atenerse a las órdenes del destinatario, bajo pena de ser responsable ante él de las consecuencias que se deriven de su inejecución, en las condiciones fijadas en el título III.

ARTÍCULO 22.

Ejecución de las modificaciones introducidas en el contrato de transporte

1.—El ferrocarril no podrá rehusar la ejecución de las órdenes a que se refiere el primer párrafo del apartado 1.º del artículo 21, ni introducir retrasos o cambios en dicha ejecución, salvo en los casos siguientes:

a) Cuando el cumplimiento no sea ya posible en el momento en que las órdenes lleguen al ferrocarril;

b) Cuando el cumplimiento sea de tal naturaleza que pudiera acarrear perturbaciones en el servicio regular de la explotación;

c) Cuando el cumplimiento esté en oposición, si se trata de un cambio de estación destinataria, con las leyes reglamentarias en vigor en los Estados sucesores, especialmente cuando el punto de vista de las prescripciones de aduanas, consumos, autoridades

fiscales o de policía y de otras autoridades administrativas;

d) Cuando el valor de las mercancías, si se trata de un cambio de estación destinataria, no cubra, según los cálculos, todos los gastos de transporte que graven dicha mercancía a la llegada a su nuevo destino, a menos que el importe de dichos gastos sea pagado o garantizado inmediatamente.

En los casos anteriormente previstos, se informará, lo antes posible, al expedidor, de los obstáculos que se opongan a la ejecución de sus órdenes.

Si el ferrocarril no pudiese prever dichos obstáculos, el expedidor sufrirá todas las consecuencias que resulten del comienzo de la ejecución de sus órdenes.

2.—Si el expedidor ha determinado que la mercancía sea entregada en una estación intermedia, el porte se percibirá hasta dicha estación, según las tarifas aplicables entre la estación expedidora y la mencionada estación intermedia.

Si el expedidor ha determinado la reexpedición a la estación expedidora, el porte se calculará:

1.—Hasta la estación donde el transporte se haya detenido, según las tarifas aplicables entre dicha estación y la expedidora;

2.—Desde la estación reexpedidora hasta la estación expedidora, conforme a las tarifas aplicables en este recorrido.

Si el expedidor ha ordenado la reexpedición a otra estación, el porte se calculará:

1.—Hasta la estación donde el transporte se haya detenido, conforme a las tarifas aplicables entre esta estación y la expedidora.

2.—Desde la estación reexpedidora hasta la nueva estación destinataria, según las tarifas aplicables entre dichas dos últimas estaciones.

3.—El ferrocarril tendrá derecho al reembolso de los gastos que resulten de la ejecución de las órdenes mencionadas en el apartado 1.º del artículo 21, a menos que dichos gastos hayan tenido por causa una falta cometida por él.

ARTÍCULO 23.

Impedimentos para el transporte.

1.—Cuando un transporte sea impedido o interrumpido, corresponderá al ferrocarril decidir si conviene, en interés del expedidor, pedirle instrucciones, o si es preferible trans-

portar de oficio la mercancía, modificando el itinerario. El ferrocarril podrá reclamar fundadamente el precio del transporte por la nueva vía, y dispondrá de los plazos correspondientes, aunque sean mayores que los fijados en el itinerario primitivo, a menos que el ferrocarril esté en falta.

2.—Si no hubiese otra vía de transporte, el ferrocarril pedirá instrucciones al expedidor; sin embargo, dicha petición no será obligatoria para el ferrocarril en caso de impedimento temporal que resulte de las circunstancias previstas en el artículo 5, apartado 5.º

3.—El expedidor que hubiese sido avisado de un impedimento para el transporte podrá rescindir el contrato, quedando a su cargo pagar al ferrocarril, según los casos, bien sea el precio del transporte por el recorrido ya efectuado, o bien los gastos preparatorios del transporte, así como todos los que están previstos por las tarifas, a menos que el ferrocarril esté en falta.

4.—Si el expedidor no tuviese en su poder el duplicado de la carta de porte las instrucciones que en los casos previstos en el presente artículo, no podrán modificar, ni la designación del destinatario ni el lugar de destino.

5.—No se dará curso:

a) A las instrucciones del expedidor que no se dirijan por intermedio de la estación expedidora;

b) A las solicitudes de reexpedición de una mercancía cuyo valor no cubra, según los cálculos, los gastos de reexpedición, a menos que el importe de dichos gastos sea pagado o garantizado inmediatamente.

6.—Si el expedidor a quien se hubiera avisado un impedimento para el transporte no diese, en plazo razonable, instrucciones realizables, se procederá de acuerdo con los reglamentos concernientes a los impedimentos para la entrega, vigentes para el ferrocarril, en el cual se haya detenido la mercancía.

7.—Si el impedimento para el transporte cesase antes de la llegada de las instrucciones del expedidor, la mercancía se enviará a su destino, sin esperar dichas instrucciones, y se avisará al expedidor en el plazo más breve posible.

ARTÍCULO 24.

Impedimentos para la entrega.

1.—Cuando se presenten impedimentos para la entrega de la mercan-

cia, la estación destinataria deberá prevenir, sin retraso, al expedidor, por conducto de la estación expedidora, y solicitar sus instrucciones. Cuando la petición se hubiera hecho en la carta de porte, el aviso deberá darse inmediatamente por telégrafo. Los gastos de dicho aviso se cargarán a la mercancía.

Si el destinatario rechazase la mercancía, el expedidor tendrá derecho a disponer de ella, aunque no pueda presentar el duplicado de la carta de porte.

Si después de haberla rechazado, el destinatario se presenta para hacerse cargo de la mercancía, será entregada, a menos que la estación destinataria haya recibido entretanto instrucciones contrarias del expedidor. Deberá darse inmediatamente aviso de dicha entrega al expedidor por carta certificada, cuyos gastos serán a cargo de la mercancía.

En ningún caso podrá ser devuelta la mercancía al expedidor sin su expreso consentimiento.

2.—Para todo lo no previsto en el apartado 1.º del presente artículo, y a reserva de lo dispuesto en el artículo 43, el modo de proceder en caso de impedimento en la entrega se determinará por las leyes y reglamentos en vigor para los ferrocarriles encargados de la entrega.

CAPITULO IV

Garantía de los derechos del ferrocarril.

ARTÍCULO 25.

Derecho de prenda del ferrocarril.

1.—El ferrocarril tendrá sobre la mercancía los derechos de un acreedor prendario por la totalidad de los créditos indicados en el artículo 20. Dichos derechos subsistirán todo el tiempo que la mercancía se encuentre en poder del ferrocarril, o de un tercero que la tenga para aquél.

2.—Los efectos del derecho de prenda se regularán por las leyes y reglamentos del Estado donde se efectúe la entrega.

TITULO III

Responsabilidad de los ferrocarriles. Acciones.

CAPITULO I

Responsabilidad.

ARTÍCULO 26.

Responsabilidad colectiva de los ferrocarriles.

1.—El ferrocarril que haya aceptado para el transporte la mercancía

con la carta de porte será responsable de la ejecución del transporte en el recorrido total hasta la entrega.

2.—Cada ferrocarril subsiguiente, por el hecho sólo de la carga de la mercancía con la carta de porte primitiva, participará en el contrato de transporte, de conformidad con las estipulaciones de dicho documento, y aceptará las obligaciones que de él resulten, sin perjuicio de las disposiciones del artículo 42, apartado 3.º, relativas al ferrocarril destinatario.

3. La responsabilidad del ferrocarril, establecida en el presente Convenio, cesará en la estación destinataria indicada en la carta de porte, aunque el expedidor haya designado otro lugar de destino. El transporte ulterior se regirá por las leyes y reglamentos interiores.

ARTÍCULO 27.

Alcance de la responsabilidad.

1.—El ferrocarril será responsable, en las condiciones fijadas en el presente capítulo, del perjuicio que resulte, sea de la pérdida total o parcial de la mercancía, así como de las averías que sufra ésta a partir de la aceptación para el transporte hasta la entrega, sea de retrasos en la entrega.

2.—Quedará exento de dicha responsabilidad, en caso de pérdida total o parcial, o de avería, si prueba que el daño ha tenido por causa una falta del derechohabiente, una orden de éste que no sea consecuencia de una falta del ferrocarril, un vicio propio de la mercancía (deterioro interno, menoscabo, merma natural, etc.), o un caso de fuerza mayor.

3.—Quedará exento de responsabilidad por el daño que resulte del retraso en la entrega, si prueba que este retraso ha tenido por causa circunstancias que el ferrocarril no podía evitar y cuyo remedio no dependía de él.

ARTÍCULO 28.

Restricciones de la responsabilidad en caso de perjuicios que puedan resultar de determinadas causas.

1.—El ferrocarril no será responsable de los perjuicios que resulten de una o de varias de las causas siguientes:

a) Riesgo inherente al transporte en vagones descubiertos para las mercancías que hayan sido transportadas de dicho modo, en virtud de lo prescrito en las tarifas o de lo convenido con el expedidor y consignado en la carta de porte;

b) Riesgo que resulte de la falta

de embalaje o de defectos del mismo para las mercancías expuestas por su naturaleza, a mermas o averías cuando no están embaladas;

c) Riesgo inherente a las operaciones de carga o descarga o resultantes de un cargamento defectuoso para las mercancías cargadas por el expedidor o descargadas por el destinatario, en virtud de las tarifas o de lo convenido con el expedidor y consignado en la carta de porte, o de lo convenido con el destinatario;

d) Riesgo particular, bien sea de pérdida total o parcial o de averías, especialmente por fracturas, herrumbre, deterioro interno y espontáneo, merma extraordinaria, desecación, disminución a que ciertas mercancías están expuestas por causas inherentes a su naturaleza;

e) Riesgo que resulte del hecho de que objetos excluidos de transporte hayan sido, sin embargo, expedidos bajo una denominación irregular, inexacta o incompleta, o de que objetos admitidos únicamente con ciertas condiciones hayan sido expedidos bajo una denominación irregular, inexacta o incompleta, o sin que el expedidor haya tomado las medidas de precaución prescritas;

f) Riesgo especial que el transporte entraña para los animales vivos;

g) Riesgo que la escolta de animales vivos o mercancías tiene por objeto evitar cuando, en virtud de lo preceptuado en el presente Convenio o en las tarifas o de acuerdo con lo convenido con el expedidor y fijado en la carta de porte, el transporte de dichos animales o mercancías deba verificarse con escolta.

2.—Cuando, en vista de las circunstancias de hecho, el perjuicio haya podido resultar de una o de varias de dichas causas, se presumirá que ha resultado de ellas, a menos que el derechohabiente pruebe lo contrario.

ARTÍCULO 29.

Importe de la indemnización en caso de pérdida total o parcial de la mercancía.

Quando, en virtud de lo dispuesto en el presente Convenio, el ferrocarril haya de satisfacer una indemnización por pérdida total o parcial de la mercancía, dicha indemnización se calculará:

Con arreglo a la cotización en bolsa,

A falta de cotización, con arreglo al precio corriente en el mercado;

A falta de uno y de otro, según el valor usual;

De las mercancías de igual naturaleza y calidad, en el lugar y momento en que la mercancía haya sido aceptada para el transporte. Sin embargo, la indemnización no podrá exceder de 50 francos por kilogramo de peso bruto que falte, con la reserva de las limitaciones previstas en el artículo 34.

Serán además reembolsados los gastos de transporte, derechos de aduanas y otras sumas desembolsadas por la mercancía perdida, sin más indemnizaciones, y con reserva de las excepciones previstas en los artículos 35 y 36.

Cuando los datos que sirven de base para el cálculo de la indemnización no estén expresados en la moneda del Estado donde se reclama el pago, el cambio se hará con arreglo a la cotización del día y lugar del pago.

ARTÍCULO 30.

Presunción de pérdida de la mercancía.—Caso en que sea encontrada.

1.—El derechohabiente podrá, sin necesidad de presentar otras pruebas, considerar la mercancía como perdida, cuando no haya sido entregada al destinatario o puesta a su disposición en los treinta días siguientes a la terminación de los plazos, tal y como son calculados en el artículo 11.

A dichos treinta días se añadirán tantas veces diez días, con un máximo de treinta, como Estados hayan atravesado, además de los de salida y de llegada.

2.—El derechohabiente, al recibir la indemnización por la mercancía perdida, podrá estipular en el recibo que desea se le avise inmediatamente, en el caso en que se encuentre la mercancía durante los cuatro meses siguientes al pago de la indemnización.

Se le dará certificación por escrito de dicha petición.

3.—Durante los treinta días siguientes a la recepción de dicho aviso el derechohabiente podrá exigir que la mercancía le sea entregada, sin gastos, en la estación de salida o en la de destino designada en la carta de porte, a su elección, contra devolución de la indemnización que haya recibido, y reservándose todos sus derechos a la indemnización por retraso prevista en el artículo 33, y si ha lugar, en el artículo 35, apartado 3, siguiente.

4.—A falta de la estipulación en el

recibo, prevista en el apartado 2, arriba indicado, o de instrucciones dadas en el plazo de treinta días previstos en el apartado 3.º, o si la mercancía no hubiese sido encontrada sino después de los cuatro meses siguientes al pago de la indemnización, el ferrocarril podrá disponer de ella conforme a las leyes y reglamentos del Estado de que dependa.

ARTÍCULO 31.

Restricciones de la responsabilidad en caso de merma de peso.

1.—Por lo que se refiere a las mercancías que por razón de su naturaleza especial sufren generalmente merma en su peso por el mero hecho de transporte, el ferrocarril no responderá de las faltas sino en cuanto excedan del límite de tolerancia determinado como sigue:

a) Dos por ciento del peso para las mercancías líquidas o que se entreguen húmedas, así como para las mercancías siguientes, cualquiera que sea el recorrido efectuado:

Madera de regaliz.

Madera para tintes, en viruta o molida.

Cueros.

Corteza.

Lana.

Mastic fresco.

Pieles.

Cuernos y pezuñas.

Crines.

Residuos de pieles.

Hojas frescas de tabaco.

Legumbres frescas.

Huesos enteros o molidos.

Pescado seco.

Jabones y aceites concretos.

Pieles de lujo.

Frutas secas o cocidas.

Lúpulo.

Cerdas.

Tendones de animales.

Raíces.

Frutas frescas.

Grasas.

Sal.

Tabaco picado.

b) Uno por ciento para todas las demás mercancías secas igualmente susceptibles de merma durante el trayecto.

2.—La restricción de responsabilidad prevista en el apartado 1.º del presente artículo no podrá invocarse si se prueba, según las circunstancias de hecho, que la pérdida resulte de causas que justifican la tolerancia.

3.—En el caso de que se transporten varios paquetes con una sola car-

ta de porte, la tolerancia se calculará para cada paquete cuando su peso a la salida esté indicado separadamente en la carta de porte o pueda ser comprobado de otro modo.

4.—En caso de pérdida total de la mercancía no se hará ninguna deducción como resultado de la merma en ruta para el cálculo de la indemnización.

5.—Las prescripciones del presente artículo no derogan en nada las del artículo 28.

ARTÍCULO 32.

Importe de la indemnización en caso de avería de la mercancía.

1.—En caso de avería, el ferrocarril deberá, salvo la excepción prevista en el artículo 34, pagar el importe de la depreciación sufrida en la mercancía sin otra indemnización y bajo reserva de las excepciones previstas en los artículos 35 y 36.

Sin embargo, la indemnización no podrá exceder:

a) De la suma a que hubiese llegado en caso de pérdida total, si la totalidad de la expedición queda depreciada por la avería.

b) De la suma a que hubiese llegado en caso de pérdida de la parte depreciada, si una parte únicamente de la expedición ha sufrido depreciación por la avería.

ARTÍCULO 33.

Importe de la indemnización por retraso en la entrega.

1.—En caso de que haya transcurrido el plazo de entrega, si el derechohabiente no prueba que ha resultado un perjuicio a causa de dicho retraso, el ferrocarril deberá pagar:

1/10 del precio de transporte por retraso que no exceda de 1/10 del plazo de entrega.

2/10 del precio de transporte por un retraso superior a 1/10 y que no exceda de 2/10 del plazo de entrega.

3/10 del precio de transporte por un retraso superior a 2/10 y que no exceda de 3/10 del plazo de entrega.

4/10 del precio de transporte por un retraso superior a 3/10 y que no exceda de 4/10 del plazo de entrega.

5/10 del precio de transporte por cualquier retraso superior a 4/10 del plazo de entrega.

2.—Si se presenta prueba de que ha resultado un perjuicio del retraso, se abonará por dicho perjuicio una indemnización que no podrá exceder del precio de transporte.

3.—Las indemnizaciones previstas

En los párrafos 1.º y 2.º del presente artículo no podrán acumularse a las debidas por pérdida total de la mercancía.

En caso de pérdida parcial se pagarán, si ha lugar a ello, por la parte no perdida de la expedición.

En caso de avería se acumularán, si ha lugar a ello, a la indemnización prevista en el artículo 32.

ARTÍCULO 34.

Limitación de la indemnización en virtud de ciertas tarifas.

Cuando el ferrocarril ofrezca al público condiciones especiales de transporte (tarifas especiales o excepcionales) que impliquen una reducción en el precio total calculado según las condiciones ordinarias (tarifas generales), podrá fijar un máximo para la indemnización debida, en caso de avería, pérdida o retraso.

Cuando el máximo, así fijado resulte de tarifa aplicada solamente sobre una fracción de recorrido, no podrá invocarse más que cuando el hecho que haya motivado la indemnización se haya producido en dicha parte del recorrido.

ARTÍCULO 35.

Declaración de intereses para el momento de la entrega.

1.— Toda expedición podrá ser objeto de una declaración de intereses para el momento de la entrega consignada en la carta de porte, como se indica en el artículo 6, apartado 6.º, letra k).

El importe del interés declarado deberá ser indicado en moneda del Estado de salida, en francos oro o en cualquier otra moneda que se fije por las tarifas.

2.— Se percibirá un suplemento de 1/4 por 1.000 de la suma declarada, por fracción indivisible de 10 kilómetros.

Las tarifas podrán reducir dichos suplementos y fijar un mínimo de percepción.

3.— Si ha habido declaración de intereses para la entrega, podrá ser reclamado en caso de retraso:

a) Si no se prueba que el perjuicio ha resultado de dicho retraso y dentro de los límites del interés declarado:

2/10 del precio de transporte, por un retraso que no exceda de 1/10 del plazo de entrega.

1/10 del precio de transporte, por un retraso superior a 1/10 y que no

exceda de 2/10 del plazo de entrega.

6/10 del precio de transporte, por un retraso superior a 2/10 y que no exceda de 3/10 del plazo de entrega.

8/10 del precio de transporte, por un retraso superior a 3/10 y que no exceda de 4/10 del plazo de entrega.

La totalidad del precio de transporte, por todo retraso superior a 4/10 del plazo de entrega.

b) Si se probase que ha resultado un perjuicio de un retraso, una indemnización que podrá elevarse hasta el importe del interés declarado.

Cuando el importe del interés declarado sea inferior a las indemnizaciones previstas en el artículo 33, éstas podrán reclamarse en lugar de las previstas en los apartados a) y b) anteriores.

4.— Si se prueba que ha resultado un perjuicio de la pérdida total o parcial de la avería de la mercancía que ha sido objeto de declaración de intereses para la entrega, podrá abonarse, además de las indemnizaciones previstas en los artículos 29 y 32, o, si ha lugar, en el artículo 34, daños y perjuicios suplementarios hasta el importe de la suma declarada.

ARTÍCULO 36.

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

En todos los casos en que la pérdida total o parcial, la avería o el retraso sufridos por la mercancía, tengan por causa dolo o falta grave imputables al ferrocarril, el derechohabiente deberá ser completamente indemnizado por el perjuicio probado hasta llegar al doble de los máximos previstos en los artículos 29, 32, 33, 34 y 35, según los casos.

ARTÍCULO 37.

Intereses de la indemnización.

El derechohabiente podrá pedir intereses a razón de un 6 por 100 de la indemnización abonada sobre una carta de porte, cuando esa indemnización exceda de 10 francos.

Dichos intereses empezarán a contarse desde el día de la reclamación administrativa prevista en el artículo 40, o si no hubiera reclamación, desde el día de la demanda ante los tribunales.

ARTÍCULO 38.

Devolución de las indemnizaciones.

Toda indemnización cobrada indebidamente deberá ser restituida.

En caso de fraude, el ferrocarril tendrá derecho, además, a percibir una suma igual a la que haya pagado indebidamente, sin perjuicio de las sanciones penales.

ARTÍCULO 39.

Responsabilidad del ferrocarril por sus agentes.

El ferrocarril será responsable de la acción de los agentes afectos a servicios y de las demás personas que emplee para la ejecución de un transporte del que se haya encargado.

No obstante, si, a solicitud del interesado, los agentes del ferrocarril redactan las cartas de porte, hacen traducciones o prestan otros servicios que no incumben al ferrocarril, se considerará que obran por cuenta de la persona a quien prestan dichos servicios.

CAPITULO II

Reclamaciones administrativas.—Procedimiento y prescripción en caso de litigios derivados del contrato de transporte.

ARTÍCULO 40.

Reclamaciones administrativas.

1.— Las reclamaciones administrativas fundadas en el contrato de transporte deberán ser dirigidas por escrito al ferrocarril designado en el artículo 42.

2.— El derecho a presentar la reclamación pertenece a las personas que tengan acción contra el ferrocarril en virtud del artículo 41.

3.— Cuando la reclamación se formule por el expedidor, deberá presentar el duplicado de la carta de porte. Cuando la formule el destinatario, deberá presentar la carta de porte, si de ha sido entregada.

4.— La carta de porte, el duplicado y los documentos que el interesado juzgue conveniente acompañen a su reclamación, deberán presentarse en sus originales, o en copias debidamente legalizadas, si el ferrocarril lo solicita.

Al resolverse la reclamación, el ferrocarril podrá exigir la presentación del original de la carta de porte, del duplicado o del boletín de reembolso, con el fin de hacer constar en ella dicha resolución.

ARTÍCULO 41.

Personas que podrán ejercitar la acción contra el ferrocarril.

1.— La acción restitutiva de una au-

ma pagada en virtud del contrato de transporte, corresponderá únicamente al que ha efectuado el pago.

2.—La acción referente a los reembolsos previstos en el artículo 19 no corresponderá sino al expedidor.

3.—Las demás acciones contra el ferrocarril que se derivan del contrato de transporte, corresponderán:

al expedidor, mientras tenga derecho a modificar el contrato de transporte, como se indica en el artículo 21; al destinatario, a partir del momento en que, o bien haya recibido la carta de porte, o haya hecho valer los derechos que tiene en virtud del artículo 16, apartado 3.º

Para ejercitar estas acciones, el expedidor deberá volver a presentar el duplicado de la carta de porte. A falta de ella, no podrá proceder contra la Administración del ferrocarril más que en el caso de que el destinatario le autorice a ello, o de que pruebe que el destinatario ha rehusado la mercancía.

ARTÍCULO 42.

Ferrocarriles contra los que podrá ejercitarse la acción. Competencia.

1.—La acción restitutiva de una suma pagada en virtud de un contrato de transporte no podrá ejercitarse más que contra el ferrocarril que ha percibido la suma.

2.—La acción relativa a los reembolsos previstos en el artículo 19 no podrá ejercitarse más que contra el ferrocarril expedidor.

3.—Las demás acciones derivadas del contrato de transporte no podrán ejercitarse más que contra el ferrocarril expedidor, el ferrocarril destinatario o aquel en que se haya producido el hecho que ha originado la acción.

Aun en el caso de que el ferrocarril destinatario hubiese recibido la mercancía, podrá procederse contra él.

El demandante tendrá derecho a escoger entre los ferrocarriles citados; una vez la acción entablada, el derecho de opción se extingue.

4.—La acción no podrá intentarse sino ante el Juez competente del Estado de que dependa el ferrocarril demandado, a menos que haya sido decidido de otro modo en los acuerdos entre Estados o en las leyes de concesión.

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

5.—La acción podrá formularse con-

tra otro ferrocarril distinto de los indicados en los apartados 1.º, 2.º y 3.º, cuando se presente como demanda de reconvencción o como excepción en la instancia relativa a una demanda principal, fundada en el mismo contrato de transporte.

6.—Las disposiciones del presente artículo no se aplicarán a los recursos de los ferrocarriles entre sí reglamentados en el capítulo III del presente título.

ARTÍCULO 43.

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

1.—Cuando una pérdida parcial o una avería se descubra o presuma por el ferrocarril o sea alegada por el derechohabiente, el ferrocarril, estará obligado a instruir inmediatamente, y si es posible en presencia de dicho interesado, un acta comprobando el estado y el peso de la mercancía, y, si es posible, el importe del daño, su causa y el momento en que se produjo.

Una copia de dicha acta deberá ser entregada al derechohabiente a petición suya.

2.—Cuando el derechohabiente no acepte las comprobaciones del acta, podrá pedir la comprobación judicial del estado y del peso de la mercancía, así como de las causas y del importe del daño, de acuerdo con las leyes y reglamentos del Estado en que se efectúe la entrega.

ARTÍCULO 44.

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

1.—La aceptación de la mercancía extinguirá toda acción contra el ferrocarril derivada del contrato de transporte.

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

1.º Si el derechohabiente presenta la prueba de que el daño tiene por causa dolo o falta grave imputable al ferrocarril.

2.º En caso de reclamación por retraso, cuando se haga a uno de los ferrocarriles designados en el artículo 42, apartado 3.º, y en un plazo que no pase de catorce días, no comprendido el de la aceptación.

3.º En caso de reclamación por pérdida parcial o por avería:

a) Si la pérdida o la avería ha sido comprobada antes de la aceptación de

la mercancía por el derechohabiente, conforme al artículo 43.

b) Si la comprobación que hubiese debido hacerse conforme al artículo 43, se ha omitido por culpa del ferrocarril.

4.º En el caso de reclamación por daños no aparentes, cuya existencia haya sido comprobada después de la aceptación, a condición:

a) De que la comprobación de la mercancía en la estación destinataria no haya sido ofrecida por el ferrocarril al derechohabiente.

b) De que la petición de comprobación, conforme al artículo 43, se haga inmediatamente después de descubrir el daño y a más tardar en los siete días que sigan a la aceptación de la mercancía.

c) Que el derechohabiente pruebe que el daño se ha producido en el intervalo transcurrido entre la aceptación para el transporte y la entrega.

5.º Cuando la acción tenga por objeto la restitución de sumas pagadas o el reembolso previsto en el artículo 19.

3.—El derechohabiente podrá rehusar la aceptación de la mercancía, incluso después de haber recibido la carta de porte y pagado los gastos de transporte, hasta que se proceda a la comprobación por él requerida con objeto de comprobar un daño alegado.

Las reservas que hiciera recibiendo la mercancía, no producirán efecto alguno a menos de ser aceptadas por el ferrocarril.

4.—Si falta una parte de los bultos mencionados en la carta de porte, en el momento de la entrega, el derechohabiente podrá hacer constar, en el recibo previsto en el apartado 1.º del artículo 16, que dichos bultos no le han sido entregados.

ARTÍCULO 45.

Prescripción derivada de la acción del contrato de transporte.

1.—La acción nacida del contrato de transporte prescribe al año cuando la suma adeudada haya sido fijada por un reconocimiento, por una transacción o por un juicio.

Sin embargo, la prescripción será a los tres años cuando se trate:

a) De la acción del expedidor para que le sea entregado un reembolso cobrado por el ferrocarril al destinatario;

b) De una acción fundada en un daño que haya tenido por causa dolo o falta grave.

c) De una acción fundada en el caso de fraude citado en el artículo 38.

2.—La prescripción comenzará:

a) Para las demandas de indemnización en caso de pérdida parcial, de avería o de retraso en la entrega, desde el día en que ésta haya tenido lugar;

b) Para las demandas de indemnización en caso de pérdida total, desde el día en que expire el plazo de la entrega;

c) Para las demandas en pago o en restitución de percepciones de gastos accesorios o de suplementos o para las demandas de rectificación de tasas, en caso de aplicación irregular de tarifas o de error de cálculo, a partir del día del pago de la percepción de los gastos accesorios o del suplemento, y si no ha habido pago, desde el día de la entrega de la mercancía para el transporte;

d) Para las demandas relativas a los reembolsos previstos en el artículo 19, a partir de los noventa días siguientes a la terminación del plazo de entrega;

e) Para las demandas por pago de un suplemento legal reclamado por la aduana, desde el día de la reclamación de la aduana.

El día indicado como punto de partida de la prescripción no se incluirá nunca en el plazo de la misma.

3.—En caso de reclamación administrativa escrita, dirigida al ferrocarril conforme al artículo 40, dejará de contarse el tiempo para la prescripción. La prescripción recobrará su curso a partir del día en que el ferrocarril haya rechazado la reclamación por escrito y devuelto los documentos unidos a ella. La prueba del recibo de la reclamación o de la respuesta y la de restitución de documentos será a cargo de la parte que invoque dicho hecho.

Las reclamaciones ulteriores no suspenderán la prescripción.

4.—Con reserva de las disposiciones que preceden, la suspensión y la interrupción de la prescripción se regirán por las leyes y reglamentos del Estado en que se inente la acción.

ARTÍCULO 46.

Inadmisibilidad de reejercitar la acción extinguida o prescrita.

La acción extinguida o prescrita, conforme a los artículos 44 y 45, no podrá reejercitarse ni en forma de

una demanda de reconvencción ni de excepción.

CAPITULO III

Liquidación de cuentas de los ferrocarriles entre sí.

ARTÍCULO 47.

Liquidación de cuentas entre ferrocarriles.

1.—Todo ferrocarril que haya cobrado, bien sea a la salida o a la llegada, los gastos de transporte u otros créditos que resulten del contrato de transporte, estará obligado a pagar a los ferrocarriles interesados la parte que le corresponda de estos gastos o créditos.

2.—La entrega de la mercancía por un ferrocarril al ferrocarril subsiguiente dará al primero el derecho de cargar en cuenta inmediatamente al segundo el importe de los gastos y créditos que gravaba la mercancía en el momento de su entrega, según la carta de porte, con reserva de la cuenta definitiva, que deberá establecerse de acuerdo con el apartado primero del presente artículo.

3.—Con reserva de sus derechos contra el expedidor, el ferrocarril expedidor será responsable de los gastos de transporte y de aquellos otros que no hubiera cobrado y que el expedidor hubiese tomado a su cargo en virtud de la carta de porte.

4.—Si el ferrocarril destinatario entrega la mercancía sin cobrar en el momento de la entrega los gastos y créditos que la gravaban, será responsable del pago de estos gastos y créditos, con reserva de sus derechos contra el destinatario.

ARTÍCULO 48.

Recurso en caso de indemnización por pérdida total o parcial o por avería.

1.—El ferrocarril que haya pagado una indemnización por pérdida total o parcial o por avería tendrá derecho, en virtud de las disposiciones del presente Convenio, a ejercer un recurso contra los ferrocarriles que hayan contribuido al transporte, de acuerdo con las siguientes disposiciones:

a) El ferrocarril que haya sido causante del daño será el único responsable.

b) Cuando el daño haya sido causado por varios ferrocarriles,

cada uno de ellos responderá de los perjuicios causados por él. Si es imposible hacer la distinción en detalle, la indemnización deberá ser repartida entre ellos, de acuerdo con los principios contenidos en el apartado c).

c) Si no pudiera probarse que el daño ha sido causado por uno o por varios de los ferrocarriles, la indemnización deberá ser repartida entre todos los ferrocarriles que hayan participado en el transporte, excepción hecha de aquellos que prueben que el daño no ha sido ocasionado en sus líneas. El reparto será proporcionalmente al número de kilómetros de las distancias de aplicación de las tarifas.

2.—En caso de insolvencia de uno de los ferrocarriles, la parte que le corresponda y no haya pagado se repartirá entre todos los demás que hayan contribuido al transporte, proporcionalmente al número de kilómetros de las distancias de aplicación de tarifas.

ARTÍCULO 49.

Recurso en caso de indemnización por retraso en la entrega.

Las reglas enumeradas en el artículo 48 se aplicarán en caso de indemnización pagada por retraso. Si el retraso hubiera tenido lugar por causa de las irregularidades comprobadas en varios ferrocarriles, la indemnización se repartirá entre ellos proporcionalmente a la duración del retraso en sus líneas respectivas.

2.—Los plazos de la entrega, determinados en el artículo 11 del presente Convenio se repartirán entre los diversos ferrocarriles que hayan participado en el transporte de la siguiente manera:

1.º Entre dos ferrocarriles vecinos:

a) El plazo de expedición se repartirá por igual.

b) El plazo de transporte se repartirá proporcionalmente al número de kilómetros de las distancias de aplicación de tarifas para cada uno de los dos ferrocarriles.

2.º Entre tres o más ferrocarriles:

a) Se concederán, en primer lugar, sobre el plazo de expedición, al primero, de una parte, y al último, de otra, doce horas para la pequeña velocidad y seis para la gran velocidad.

b) El resto del plazo de expedición y un tercio del plazo de transporte se dividirán por partes iguales entre todos los ferrocarriles particulares.

c) Los otros dos tercios del plazo de transporte se dividirán proporcionalmente al número de kilómetros de las distancias de aplicación de tarifas en cada uno de los ferrocarriles.

3.—Los plazos suplementarios a los que tenga derecho un ferrocarril se atribuirán al mismo.

4.—El intervalo entre el momento en que la mercancía se entrega al primer ferrocarril y aquel en que el plazo empieza a contarse, quedará exclusivamente a la disposición de este ferrocarril.

5.—El reparto de que se trata más arriba no se tomará en consideración sino en caso de que el plazo total de la entrega no haya sido observado.

ARTÍCULO 50.

Procedimiento de recurso.

1.—Al ferrocarril contra el cual se haya ejercido uno de los recursos previstos en los artículos 48 y 49 no se le admitirá que discuta el fundamento del pago efectuado por la Administración que entabló el recurso cuando la indemnización hubiese sido fijada por la Autoridad judicial, después de habérselo debidamente notificado y haberle puesto en condiciones de intervenir en el pleito. El Juez que intervenga en la acción principal fijará, según las circunstancias de hecho, los plazos para la notificación y para la intervención.

2.—El ferrocarril que quiera ejercer recurso deberá formular su demanda en una sola y única instancia, contra todos los ferrocarriles interesados con los que haya transigido, so pena de perder el recurso contra los que no hubiera demandado.

3.—El Juez deberá resolver por medio de una sola y única sentencia todos los recursos que le hayan sido sometidos.

4.—Los ferrocarriles demandados no podrán ejercer ningún recurso ulterior.

5.—No se permitirá incluir los recursos de garantía en la instancia relativa a la demanda principal de indemnización.

ARTÍCULO 51.

Competencia para los recursos.

1.—El Juez del domicilio del ferrocarril contra el que se ejerce el recurso será exclusivamente el competente para todas las acciones relativas al mismo.

2.—Cuando la acción deba intentarse contra varios ferrocarriles, el ferrocarril demandante tendrá derecho a escoger entre los Jueces competentes determinados en el párrafo anterior.

ARTÍCULO 52.

Acuerdos particulares relativos a los recursos.

Se exceptúan los acuerdos particulares que puedan concertarse entre ferrocarriles, bien sea anticipadamente para los diversos recursos que pudieran ejercer los unos contra los otros, bien para un caso especial.

TITULO IV

Disposiciones diversas.

ARTÍCULO 53.

Aplicación del derecho nacional.

A falta de estipulaciones en el presente Convenio, serán aplicables las disposiciones de las leyes y reglamentos nacionales relativos a transportes vigentes en cada Estado.

ARTÍCULO 54.

Reglas generales de procedimiento.

Para todos los litigios a que den lugar los transportes sometidos al presente Convenio, el procedimiento que deberá seguirse es el del Juez competente, con excepción de las disposiciones contrarias insertas en el Convenio.

ARTÍCULO 55.

Ejecución de las sentencias. Embargos y fianzas.

1.—Cuando las sentencias dictadas contradictoriamente o por defecto por el Juez competente, en virtud de las disposiciones del presente Convenio, sean ejecutivas, según las leyes aplicadas por dicho Juez, serán también ejecutivas en cada uno de los demás Estados contratantes una vez cumplidas las formalidades prescritas en cada uno

de ellos. No se admitirá revisión del fondo del asunto.

Esta disposición no se aplicará a las sentencias que no sean ejecutivas sino provisionalmente, ni tampoco a las condenas de daños y perjuicios que se hubieran dictado, además de las costas, contra un demandante cuya demanda haya sido rechazada.

2.—Los créditos originados por un transporte internacional, en favor de un ferrocarril contra otro que no dependa del mismo Estado que el primero, no podrán hacerse efectivos más que en virtud de sentencia de la Autoridad judicial del Estado del que depende el ferrocarril titular de los créditos.

3.—El material móvil de un ferrocarril, así como los objetos muebles de cualquier clase contenidos en dicho material que le pertenezcan, no podrán ser objeto de embargo en otro territorio que el del Estado de que depende, sino en virtud de sentencia dictada por la autoridad judicial de dicho Estado.

4.—La fianza para asegurar el pago de las costas no podrá ser exigida con motivo de las acciones judiciales basadas en el contrato de transporte internacional.

ARTÍCULO 56.

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

1.—Las sumas indicadas en francés en el presente Convenio o en sus anejos serán consideradas, en relación al franco oro, como valiendo

$\frac{1}{5,18}$ dólares oro de los Estados Unidos de América.

2.—El ferrocarril estará obligado a publicar, por medio de anuncios en las taquillas o de cualquier otra manera apropiada al caso, los cambios según los cuales efectúa las conversiones de las sumas expresadas en unidades monetarias extranjeras que sean pagadas en moneda del país (cambios de conversión).

3.—De igual modo, el ferrocarril que acepte pagos en moneda extranjera estará obligado a publicar el cambio según el cual las acepte (cambio de aceptación).

ARTÍCULO 57.

Oficina central de transportes internacionales por ferrocarril.

1.—Para facilitar y asegurar la

ejecución del presente Convenio se crea una oficina central de transportes internacionales por ferrocarril que estará encargada:

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

b) De reunir, coordinar y publicar los datos de cualquier clase que interesen al servicio de transportes internacionales.

c) De dictar, a petición de las partes, sentencias en los litigios que pudiesen surgir entre los ferrocarriles.

d) De facilitar entre los diversos ferrocarriles las relaciones económicas necesarias para el servicio de transportes internacionales; el cobro de los créditos no pagados y de asegurar desde ese punto de vista la normalidad de las relaciones entre los ferrocarriles.

e) De instruir las peticiones de modificaciones del presente Convenio y de proponer la reunión de conferencias previstas en el artículo 60 cuando haya lugar a ello.

2.—Un reglamento especial, que constituya el anejo VI del presente Convenio, determinará el domicilio, la composición y organización de esta oficina, así como sus medios de acción. Dicho reglamento, así como las modificaciones que sufra por acuerdo entre los Estados contratantes, tendrán el mismo valor y duración que el Convenio.

ARTÍCULO 58.

Lista de las líneas sometidas al Convenio.

1.—La oficina central, prevista en el artículo 57, estará encargada de establecer y de tener al día la lista de las líneas sometidas al presente convenio. A este efecto, recibirá las notificaciones de los Estados contratantes relativas a la inscripción en dicha lista o la supresión de las líneas de ferrocarril o de una de las Empresas mencionadas en el artículo 2.

2.—El ingreso de una línea nueva en el servicio de transportes internacionales no tendrá lugar sino hasta un mes después de la fecha de la en que la oficina central notifique su inscripción a los otros Estados.

3.—La oficina central procederá a la supresión de una línea, cuando aquel de los Estados contratantes a cuya pe-

tición dicha línea fué inscrita en la lista le notifique que ésta no se encuentra en condiciones de satisfacer las obligaciones impuestas por el Convenio.

4.—La mera recepción del aviso emanado de la oficina central, dará derecho inmediatamente a cada ferrocarril, para cesar toda relación de transporte internacional con la línea suprimida, exceptuándose los transportes en curso, que deberán continuarse hasta su destino.

ARTÍCULO 59.

Admisión de nuevos Estados.

1.—Todo Estado no signatario que quiera adherirse al presente Convenio dirigirá su petición al Gobierno suizo, quien la comunicará a todos los Estados participantes con una nota de la oficina central sobre la situación de los ferrocarriles del Estado peticionario a los efectos del transporte internacional.

2.—Si en el plazo de seis meses, a partir del envío de este aviso, dos Estados, por lo menos, no han notificado al Gobierno suizo su oposición, la petición se admitirá, y el Gobierno suizo lo comunicará al Estado peticionario así como a los Estados participantes.

En caso contrario, el Gobierno suizo notificará a todos los Estados y al Estado peticionario que se aplaza el examen de la petición.

3.—Toda admisión producirá sus efectos un mes después de la fecha del aviso enviado por el Gobierno suizo.

ARTÍCULO 60.

Revisión del Convenio.

1.—Los delegados de los Estados contratantes se reunirán para la revisión del Convenio, convocados por el Gobierno suizo, a más tardar cinco años después de la entrada en vigor de las modificaciones adoptadas por la última conferencia.

Se convocará una conferencia antes de esta época, previa petición del tercio, por lo menos, de los Estados contratantes.

2.—Se instituye, con el fin de tener al día el anejo I, una Comisión de peritos, cuya organización y funcionamiento constituyen el objeto de un reglamento que forma el anejo VII del presente Convenio. Las decisiones de esta Comisión se comunicarán inmediatamente a los Gobiernos de los Estados participantes por conducto de la oficina central. Estas decisiones se considerarán como aceptadas si en el

término de dos meses, calculado desde el día de la notificación, dos Gobiernos, por lo menos, no han formulado objeción. Las decisiones entrarán en vigor el primer día del tercer mes después de aquel en que la oficina central haya puesto en conocimiento de los Estados contratantes la aceptación. La oficina central designará dicho día al comunicar las decisiones.

ARTÍCULO 61.

Disposiciones complementarias.

1.—Las disposiciones complementarias que ciertos Estados contratantes o ferrocarriles participantes considerasen útil publicar para la ejecución del Convenio serán comunicadas por ellos a la oficina central.

2.—Los acuerdos tomados para la adopción de estas disposiciones podrán ser puestos en vigor en los ferrocarriles que a ellos se hayan adherido, en la forma prevista por las leyes y reglamentos de cada Estado, sin que puedan implicar derogación del Convenio Internacional.

ARTÍCULO 62.

Duración del compromiso resultante de la adhesión al Convenio.

1.—La duración del presente Convenio será ilimitada. Sin embargo, cada uno de los Estados participantes podrá desligarse ateniéndose a las siguientes condiciones:

El primer compromiso será válido hasta el 31 de Diciembre del quinto año que siga a la entrada en vigor del presente Convenio. Cualquier Estado que quisiera separarse al terminar este período deberá notificar su propósito por lo menos un año antes de esta fecha al Gobierno suizo, quien de ello informará a todos los Estados participantes.

A falta de notificación en el plazo indicado, el compromiso se prolongará por un período de tres años, y así sucesivamente de tres en tres años; a falta de denuncia, por lo menos un año antes del 31 de Diciembre del último año de uno de estos períodos trienales.

2.—Los nuevos Estados admitidos a participar en el Convenio durante el quinquenio o durante uno de los períodos trienales, quedarán comprometidos hasta el final de dicho período, luego hasta el fin de cada uno de los períodos siguientes, y hasta tanto que denuncien su compromiso, un año antes, por lo menos, de la terminación de uno de ellos.

ARTÍCULO 63.

Textos del Convenio y su valor respectivo.

El presente convenio ha sido ajustado y firmado en lengua francesa, según la costumbre diplomática establecida.

Quedarán unidos al texto francés, uno en idioma alemán y otro en italiano, que tendrán el valor de traducciones oficiales.

En caso de divergencias, el texto francés hará fe.

Y para que conste, los Plenipotenciarios arriba designados y el Delegado de la Comisión del Territorio de la Cuenca del Sarre han firmado el presente Convenio.

Hecho en Berna a veintitrés de Octubre de mil novecientos veinticuatro, en un solo ejemplar, que quedará depositado en los Archivos de la Confederación suiza, y del que se remitirá una copia auténtica a cada una de las Potencias designadas.

ANEJO I

(Artículo 4.)

DISPOSICIONES RELATIVAS A LOS OBJETOS QUE SON ADMITIDOS PARA EL TRANSPORTE BAJO DETERMINADAS CONDICIONES.

Observación preliminar.

Las mercancías incritas en el anejo I deberán ser designadas en la carta de porte con la denominación admitida en dicho anejo.

Si se trata de una mercancía de la clase I, la designación de la mercancía deberá ser subrayada (de rojo), por el expedidor, en la Carta de Porte.

Las materias enumeradas en el anejo I no podrán ser embaladas juntas o con otros objetos, a menos que el anejo I lo autorice. Podrán ser cargadas en un mismo vagón juntas o con otros objetos, a menos que el anejo I lo prohíba.

Quando el anejo I prevea la inscripción de ciertas indicaciones en los embalajes, éstas deberán ir acompa-

ñadas por el signo

CLASE I.

Materias susceptibles de explosión.

1.—Explosivos de mina o de tiro (1).

(1) Las substancias no utilizadas para el tiro o para provocar explosiones que el contacto con la llama no pueda hacer estallar y que no son más sensibles al choque o al frote que el dinitrobenzol, no se consideran como explosivos a los efectos de las presentes disposiciones.

Se admitirán al transporte:

1.º La *nitrocelulosa* (fulmi-algodón, fulmi-algodón para colodión), a saber:

a) *Bajo forma de algodón* en rama no comprimido, conteniendo por lo menos un 25 por 100 de agua o de alcohol (75 partes de materia seca y 25 de líquido).

b) *Comprimido*, conteniendo por lo menos 15 por 100 de agua (85 partes de materia seca y 15 de agua).

La nitrocelulosa deberá satisfacer las siguientes condiciones de estabilidad:

La nitrocelulosa, calentada durante dos horas a una temperatura de 132º centígrados, no deberá desprender más de tres centímetros cúbicos de óxido de nitrógeno por un gramo de nitrocelulosa; la temperatura de detonación deberá ser superior a 180º centígrados.

2.º El *trinitrotoluenol*, así como el *trinitrotoluenol llamado líquido* (mezcla neutra de toluoles nitrados, líquido a la temperatura ordinaria). Estas materias no habrán de ser más peligrosas que el "trinitrotoluenol a" químicamente puro.

3.º El *ácido pícrico*. No deberá contener ninguna impureza que lo haga más peligroso que el químicamente puro.

Condiciones de transporte.

El transporte de *explosivos* se regirá por las siguientes disposiciones:

A

Embalaje.

(1) 1.º *Nitrocelulosa* (fulmi-algodón, fulmi-algodón para colodión).

La nitrocelulosa en forma de algodón en rama y no comprimida conteniendo por lo menos 25 por 100 de agua o de alcohol (a) y la nitrocelulosa comprimida conteniendo al menos 15 por 100 de agua (b), deberán estar encerradas en recipientes de madera fuertes, estancos y bien cerrados, impermeables al agua y al alcohol. En lugar de recipientes de madera se podrán emplear también toneles de cartón resistentes e impermeables. Los recipientes no deben cerrarse con clavos de hierro y deberán llevar la inscripción en caracteres rojos y muy visibles de "Explosivos".

2.º El *trinitrotoluenol* deberá embalsarse sólidamente en recipientes fuertes de madera, estancos y bien cerrados. En lugar de recipientes de madera se podrán emplear también toneles de cartón resistentes e impermeables. Los recipientes deberán llevar en

letras rojas muy visibles la inscripción "Explosivos".

El *trinitrotoluenol llamado líquido* podrá embalsarse, no solamente en fuertes recipientes de madera, estancos y bien cerrados, sino también en recipientes de hierro; éstos deberán tener un cierre absolutamente hermético que pueda ceder en caso de incendio a la presión de los gases que se desprendan del interior del recipiente. Los recipientes deberán llevar en caracteres rojos muy visibles la inscripción "Explosivos".

3.º El *ácido pícrico* deberá embalsarse sólidamente en recipientes de madera resistente, estancos y bien cerrados. En lugar de recipientes de madera se podrán emplear también toneles de cartón, resistentes e impermeables. Los recipientes deberán llevar la inscripción en caracteres rojos, muy visibles, de "Ácido pícrico" "Explosivo". Las materias que contengan plomo (mezclas o combinaciones), deberán excluirse del embalaje.

(2) El peso bruto de un bulto no deberá exceder de 60 kilogramos.

B

Testimonios.—Cartas de porte.

(1) Para todo envío, el expedidor y un perito químico aceptado por el ferrocarril expedidor deberán certificar en la carta de porte que la naturaleza de la mercancía y el embalaje se ajustan a las prescripciones arriba citadas. El testimonio del perito no será necesario si una declaración especial de una autoridad competente va unida con el mismo fin a la carta de porte, que deberá mencionarla.

(2) Los restantes testimonios que pudieran además ser necesarios, se determinarán por las prescripciones legales particulares de los Estados contratantes, al territorio de los cuales debe ser dirigido el transporte.

C

Material de transporte.

(1) Los *explosivos* de cualquier clase deberán transportarse en vagones de mercancías cubiertos.

(2) Para el transporte del *ácido pícrico* no deberán emplearse los vagones cuyas paredes o techos estén recubiertos de plomo.

D

Carga.

(1) Las *materias explosivas* deberán cargarse en un mismo vagón en

los objetos citados en I c, I d, I e, II, III y V.

(2) Se prohíbe cargar materias que contengan plomo (mezclas, combinaciones) en el mismo vagón que el ácido pícrico.

E

Modo de transporte.

El transporte no podrá efectuarse a gran velocidad.

I b.

Municiones.

Se admitirán para el transporte:

1.º Las mechas no cebadas:

a) Las mezclas de combustión rápida (mechas compuestas de un tubo grueso con alma de pólvora negra, de gran sección, o un interior de filamentos de fulmi-álgodón nitrado.

b) Las mechas detonantes instantáneas (tubos metálicos de paredes delgadas, de poca sección con el interior lleno de explosivos que no sean más peligrosos que el ácido pícrico puro, o vueltas tejidas de poca sección con alma de una materia que no sea más peligrosas que la pólvora negra).

2.º Los fulminantes no detonantes (fulminantes que no producen efecto rompiente ni con la ayuda de cápsulas explosivas ni por otros medios):

a) Las cápsulas para arma de fuego (cápsulas metálicas); las pastillas fulminantes para municiones (cartuchos de cartón que contengan cuarenta y cinco de cartón que contengan cuarenta explosiva y cuyo reborde de cartón deberá ser, por lo menos, dos veces más alto que el diámetro del explosivo encartuchado).

b) Los cartuchos vacíos con cápsulas para armas de fuego.

c) Los estopines, estopines a tornillo, fulminantes eléctricos sin su detonador, encendedores de seguridad u otros cebos análogos que contengan una carga débil de pólvora negra, accionados por fricción, por percusión o por electricidad.

d) Las espoletas de proyectiles sin cebo o dispositivos que provoquen efecto rompiente; los cebos para espoletas de proyectiles.

3.º Los petardos para las señales de parada en los ferrocarriles.

4.º Los cartuchos para armas de fuego portátiles:

a) Los cartuchos terminados, cuyas cápsulas sean enteramente metálicas. Los proyectiles deberán adaptarse a la cápsula de manera que no pueda

desprenderse ni filtrarse la carga de pólvora.

b) Los cartuchos terminados, cuyas cápsulas no sean metálicas más que en parte. La carga entera de pólvora deberá estar contenida en la parte metálica del cartucho y cerrada con un tapón o taco. El cartón habrá de ser lo bastante resistente para que no se rompa en ruta.

c) Los cartuchos de cartón de inflamación central, terminados. El cartón deberá ser suficientemente resistente para no romperse en el transcurso del viaje.

d) Los cartuchos Flobert de bala.

e) Los cartuchos Flobert de perdigones.

f) Los cartuchos Flobert sin balas ni perdigones.

Condiciones de transporte.

A

Embalaje.

En lo que concierne al 1.º:

(1) Las mechas no cebadas deberán embalsarse en recipientes de madera (cajas o toneles) sólidos, estancos, bien cerrados, de manera que no pueda producirse pérdida ni filtración; las cajas o toneles no deberán estar guarnecidas de círculos o bandas de hierro. Se podrán emplear, en lugar de recipientes de madera, toneles de cartón resistentes e impermeables. Los recipientes no deberán cerrarse con clavos de hierro.

(2) El peso bruto de un envío de mechas no podrá exceder de 60 kilogramos.

Cada bulto deberá llevar en caracteres rojos muy visibles la inscripción "Explosivo".

En lo que concierne al 2.º:

(1) Los fulminantes no detonantes deberán ser embalados en recipientes de madera (cajas), sólidos, estancos y bien cerrados; son además admisibles:

Los toneles de madera, para los fulminantes mencionados en a;

Los sacos, para los cartuchos vacíos citados en b;

Los toneles de madera o los toneles de cartón resistentes e impermeables, para los fulminantes eléctricos sin su detonador, enumerados en c.

(2) Antes de colocar en los recipientes exteriores los fulminantes citados en a, deberá observarse lo siguiente:

1.º Las cápsulas cuya materia explosiva está al descubierto, deberán

embalsarse sólidamente, en número de 1.000 a lo sumo; las cápsulas cuya materia explosiva está cubierta, en número de 5.000 a lo sumo, en recipientes de hojalata, cajas rígidas de cartón o cajitas de madera.

2.º Las pastillas fulminantes para municiones deben embalsarse sólidamente, en número de 1.000 a lo sumo, en cajas de cartón rígido. Las cajas deberán tener una tapa con rebordes y estar bien atadas. Cada cajón deberá contener 10 cajas a lo sumo y estar revestido interiormente o sea de una placa de fieltro de un centímetro de espesor, o de un guarnecido análogo.

(3) Los fulminantes enúmerados en c y d deberán ser embalados en los recipientes, de manera que no pueda producirse ningún movimiento.

(4) Cada bulto que contenga fulminantes de los citados en a, c y d, no deberá exceder de 60 kilogramos.

(5) Cada bulto deberá llevar en caracteres rojos bien visible la inscripción "Explosivo".

En lo que concierne al 3.º:

(1) Los petardos deberán embalsarse en cajones formados por planchas de 22 milímetros al menos de espesor bien unidas, sujetas por tornillos de madera, completamente estancos y rodeados de un segundo cajón estanco. Este no deberá tener un volumen mayor de 60 decímetros cúbicos.

(2) Los petardos deberán estar sólidamente sujetos en trozos de papel, serrín o yeso, o estar bien colocados y aislados los unos de los otros, de manera que no pueda haber contacto entre ellos o con las paredes de la caja.

(3) Cada paquete deberá llevar en caracteres rojos muy visibles la inscripción "Explosivo".

En lo que se refiere al 4.º:

(1) Los cartuchos para armas de fuego deberán estar perfectamente sujetos en recipientes de hojalata, de madera o de cartones sólidos, de manera que no pueda producirse movimiento alguno. Los recipientes deberán estar apretados los unos contra los otros en hileras superpuestas dentro de cajones de madera estancos y bien cerrados. Los espacios vacíos deberán llenarse con cartón, papel, estopa, virutas o fibras vegetales (todo ello exento de humedad y materias grasas), de modo que se evite cualquier oscilación.

(2) El peso bruto de un bulto no deberá exceder de 60 kilogramos.

(3) Cada paquete deberá llevar en

caracteres rojos muy visibles la inscripción de "Explosivo".

B

Testimonios.—Cartas de Porte.

(1) Para las *mechas detonantes instantáneas citadas en 1.º b*, la carta de porte deberá llevar una certificación de un perito químico aceptado por el ferrocarril, acreditando que la clase del explosivo se ajusta a las condiciones enunciadas en I b 1.º b del Anejo I al Convenio Internacional. La certificación del perito no será necesaria si se une con los mismos fines a la Carta de porte una declaración especial de una Autoridad competente; en este caso, la Carta de porte deberá hacer mención de dicha declaración.

(2) Para los *fulminantes no detonantes citados en 2.º*, la Carta de porte deberá llevar una certificación firmada por el expedidor, que deberá redactarse en los siguientes términos:

"El infrascrito certifica que el envío mencionado en la Carta de porte se ajusta, en lo que se refiere a su naturaleza y embalaje, a las disposiciones enumeradas en I b del Anejo I al Convenio Internacional para los fulminantes no detonantes."

(3) Por lo que respecta a los *petardos*, el expedidor deberá certificar en la Carta de porte que el envío ha sido embalado de acuerdo con las prescripciones enunciadas en I b del Anejo I del Convenio Internacional.

(4) Por lo que respecta a los *cartuchos para armas de fuego portátiles enumeradas en 4.º*, la Carta de porte deberá llevar una certificación firmada por el expedidor redactada en los siguientes términos:

"El infrascrito certifica que el envío mencionado en la Carta de porte se ajusta, por lo que a su naturaleza y embalaje se refiere, a las disposiciones dictadas en I b del Anejo I del Convenio Internacional, relativas a los cartuchos para armas de fuego portátiles."

(5) Las prescripciones legales particulares de los Estados contratantes cuyo territorio debe ser encaminado el transporte determinarán los demás testimonios que pudiesen ser todavía necesarios.

C

Material de transporte.

Las *municiones de cualquier naturaleza* deberán transportarse en vagones de mercancías cubiertos.

D

Modo de transporte.

Las *mechas (1.º)* y los *petardos (3.º)* estarán excluidos del transporte en gran velocidad.

I c *Inflamadores y fuegos artificiales.*

Se admitirán para el transporte:

1.º Los *inflamadores* y las *mechas*.

a) Los fósforos ordinarios y otros fósforos de fricción.

b) Las varitas pirotécnicas, tales como luces de bengala, bujías, lluvia de oro, bujías lluvia de flores, cirios maravillosos, etc.

c) Las mechas de seguridad que consistan en un tubo delgado y estanco con alma de pólvora negra de poca sección (por lo que se refiere a las demás mechas, véase I b 1.º)

2.º Los *artículos pirotécnicos de salón, tiras de fulminantes*.

a) Los confites fulminantes, tarjetas de flores, láminas de papel colodión y demás artículos similares que contengan cantidades pequeñas de papel colodión o puntitos de plata fulminante.

b) Los garbanzos fulminantes, granadas fulminantes o artículos similares que contengan fulminantes de plata. No deberán contener más de un gramo de plata por cada 1.000 piezas.

c) Las bombas confeti, cilindros Bosco, frutas para cofilones y artículos similares, que encierran una carga débil de fulmi-algodón por colodión, destinados a despedir un proyectil inofensivo, como bolas de algodón, confetis, etc.

d) Los fulminantes explosivos, tiras de fulminantes, tiras de fulminantes parafinados que contengan un explosivo compuesto de clorato de potasa o de salitre, pequeñas cantidades de fósforo, así como sulfuro de antimonio, azufre, lactosa, de ultramar, de aglutinantes (dextrina, goma) o de materias similares. No se podrán emplear más que siete gramos y cinco decigramos, como máximo, de explosivo para 1.000 fulminantes.

e) Los fuegos artificiales llamados españoles, tales como pastillas de ruido, varillas de algazara, cascabeles.

Cada objeto no deberá pesar más de dos gramos cinco decigramos, ni contener, además de la goma y el color, más de 6 por 100 de fósforo amarillo, 23 por 100 de fósforo amorfo, y 21 por 100 de clorato de potasa.

3.º Los *fuegos artificiales*.

a) Los fuegos artificiales artísticos, tales como cohetes, candelas romanas, fuentes, ruedas, soles, etc.

b) Los fuegos artificiales pequeños y los de salón, tales como sapos, "Fire crackers", serpentinas, lluvias de plata y de oro y otros similares que se quemén en la mano.

c) Las luces de bengala, antorchas de bengala, señales luminosas "signal blues lights".

La composición de los fuegos artificiales se someterá a las siguientes prescripciones:

1.º Los fuegos artificiales no podrán producir una explosión fuerte, ni contener ninguna mezcla capaz de inflamarse con facilidad, bien sea espontáneamente, por fricción, compresión o percusión.

Se admitirán:

En las mezclas de nitratos, y para las antorchas de bengala al magnesio, una adición de un 3 por 100, a lo más, de polvo de magnesio; en las estrellitas que contengan los fuegos artificiales, mezclas de clorato que contengan hasta 40 por 100 de clorato de potasa; tubos que contengan picrato de magnesio y cloratos, encerrados en cartuchos de papel. Pero estos tubos deberán poder detonar por choque, percusión o inflamación.

No se admitirán las demás mezclas que contengan fósforo amarillo, polvo de cinc, de magnesio y de cloratos.

(2) Las piezas enumeradas en a) y b) deberán componerse esencialmente de pólvora pulverizada, mezclada con carbón, de polvo metálico (polvo de hierro fundido, de acero), de limaduras de aluminio, de óxido de plomo y otros polvos minerales comprimidos. Cada pieza aislada no podrá contener más de 30 gramos de pólvora negra granulada.

4.º Los *fuegos artificiales para señales*, como disparos de cañón, etc., compuestos de una envoltura de papel encolado, rodeada de bramante, y que contenga 75 gramos, a lo más, de pólvora granulada, con mecha, pero sin detonador.

Condiciones de embalaje.

A

Embalaje.

(1.º) El embalaje deberá hacerse en cajones de madera fuertes, estancos y bien cerrados. Para los *objetos citados en 1.º a)*, se podrán emplear también recipientes de hojalata sólidos. Para los objetos citados en 2.º b) al e, 3.º y 4.º, los cajones serán de tablas encajadas; las esquinas encajarán

por dentro o por medio de un cubrejuntas.

Para los *objetos citados en 1.º c, 2.º b al e, 3.º y 4.º, los cajones* estarán hechos con tablas de dieciocho milímetros de espesor, por lo menos; el interior habrá de estar completamente recubierto con buen papel resistente; el papel podrá reemplazarse por una *capa fina de cinc*.

(2.º) Los artículos enumerados más abajo deberán, antes de instalarlos en los recipientes, estar sólidamente embalados de la manera siguiente:

a) Los citados en 1.º a, 2.º a y 2.º e,

en papel de embalaje fuerte o en cajas sólidas.

b) Los citados en 1.º b,

en cajas, reunidas después en paquetes de 10 ó 15 cajas, envueltos en papel.

c) Los de 2.º b,

en cajitas de madera o en cajas de cartón fuertes, rodeadas de papel, cada una de las cuales no deberá contener más de 1.000 piezas, que deberán ser inmovilizadas por medio de serrín.

d) Los de 2.º d,

a) los fulminantes explosivos, en cajas de cartón fuerte; cada una de las cuales no deberá contener más de 100 fulminantes. Dichas cajas se reunirán, en número de 12, en un rollo; con cada 12 rollos se formará un paquete sólido, envuelto en papel de embalar.

β) las tiras de fulminantes y las de fulminantes parafinados, ya como se indica en a), o en cilindros de hojalata que lleven en sus extremidades tapas que encajen bien. Cada cilindro contendrá, a lo sumo, 12 tiras enrolladas, cada una con 50 fulminantes. Dichas cajas se reunirán en número de 30, a lo sumo, en un paquete sólido, envuelto en papel de embalar.

e) Los de 2.º e,

en cajitas de madera, cada una de las cuales no deberá contener más de 144 piezas, bien envueltas en serrín.

f) Los del 3.º,

en cajas de cartón sólidas, o en cajitas de madera; los objetos citados en el c del 3.º podrán embalarsé también en bolsas de papel; los fuegos artificiales artísticos de grandes dimensiones, deberán embalarsé en papel, si el punto para prenderlos no está revestido de una cubierta de papel; en cualquiera de los dos casos deberán impedirse las filtraciones.

g) Los del 4.º,

en cajas fuertes, en las cuales las piezas de arteificio para señales debe-

rán estar sólidamente sujetas y separadas por una capa espesa de serrín o de una materia análoga.

(3.) Los paquetes no deberán poder moverse en los recipientes. Para los *objetos citados en 2.º b, al e, 3.º y 4.º, los huecos del cajón exterior* deberán llenarse con materias de embalaje apropiadas y secas (fibras vegetales, papel, etc.). El heno húmedo, la estopa u otras materias susceptibles de inflamación espontánea no deberán utilizarse. Cuando se trate de grandes decoraciones para fuegos artificiales (transparentes), bastará fijarlos sólidamente en el recipiente.

(4.) Los recipientes exteriores deberán llevar en caracteres muy visibles y duraderos la indicación de su contenido y, además para los que *figuran en 2.º b al e, 3.º y 4.º, la dirección exacta del expedidor*.

(5.) El peso bruto de un bulto que contenga *objetos de los citados en segundo b al e, 3.º y 4.º, no deberá exceder de 60 kilogramos*; el peso total de las materias inflamables, de 20 kilogramos, y el peso de la pólvora granulada que entre en la composición del fuego artificial, de dos kilogramos 500 gramos.

(6.) Cada paquete deberá llevar en letras rojas muy visibles la denominación de "Explosivo". Sin embargo, esta prescripción no se aplicará a los bultos que contengan fósforos.

B

Otras disposiciones.

(1.) Los *fósforos citados en 1.º a, en cantidades que no pasen de 5 kilogramos, embalados conforme a las disposiciones del capítulo A, podrán reunirse en un solo bulto con otros objetos (a excepción de las materias enumeradas en I a, I b y I c, II y III del presente anejo)*.

(2.) Las *mechas (1.º c) y los fulminantes (2.º d) no deberán cargarse en un mismo vagón con explosivos o con materias inflamables*.

(3.) El transporte deberá efectuarse en vagones cubiertos.

(4.) Por los que se refiere a los *artículos citados en 2.º b, al e, 3.º y 4.º, el expedidor deberá certificar en la carta de porte que la naturaleza del envío y del embalaje se ajustan a las prescripciones anunciadas en 1.º c del anejo I al Convenio Internacional*.

C

Modo de transporte.

Los *fuegos artificiales (3.º) y las pie-*

zas de arteificio para señales (4.º) quedarán excluidos del transporte en gran velocidad.

I d, gases comprimidos, licuados y disueltos a presión.

Se admitirán los gases comprimidos y licuados, disueltos a presión, citados a continuación:

a) Gases comprimidos.

1.º El ácido carbónico.

2.º El gas de agua, el gas de alumbrado, el gas mixto (gas de aceite que no contenga más de 30 por 100 de acetileno).

3.º El gas de aceite (gas rico).

4.º El oxígeno, el hidrógeno, el nitrógeno, el protóxido de hidrógeno (grisú, methano), el aire, los gases raros (argon, neon, helio, xenon, cripton).

b) Gases licuados.

5.º El ácido carbónico, el gas de aceite, el protóxido de nitrógeno, el ethano.

6.º El amoníaco, el óxido de carbono (fosgeno).

7.º El cloro exento de humedad, el ácido sulfúrico, el tetróxido de nitrógeno.

8.º El cloruro de metilo, el cloruro de etilo, el éter metílico, la metilamina, la etilamina.

9.º El aire líquido, el oxígeno líquido.

c) Gases disueltos a presión.

10. El amoníaco disuelto en agua, en concentraciones superiores a 25 por 100 y que no excedan de 50 por 100.

11. El acetileno disuelto en acetona y absorbido por materias porosas.

Condiciones de transporte.

A

Clase de los recipientes.

a) En cuanto no estén especificadas en el presente anejo, las condiciones de fabricación, de clase y de calidad del metal a que deberán ajustarse los recipientes de los gases comprimidos, licuados y disueltos a presión, para ser admitidos al tráfico internacional, serán las exigidas para la circulación en el interior del país de origen.

b) Para el *aire líquido y para el oxígeno líquido* se emplearán:

a) Botellas de vidrio con doble pared, en las cuales se haya hecho el vacío.

Deberán estar envueltas en fieltro y cerradas con un tapón de fieltro que permita el escape del gas sin producirse en el interior una presión fuerte, pero que impida se derrame el líquido. Dicho tapón de fieltro deberá sujetarse de manera que no pueda moverse si la botella pierde el equilibrio o se cae. Cada botella o varias botellas reunidas deberán estar protegidas contra los choques por un cesto de alambre u otro recipiente análogo, que repose fijamente en el suelo. Los cestos de alambre u otros recipientes análogos deberán estar colocados en cofres metálicos o en cajones de madera revestidos interiormente de palastro, abiertos por arriba, o simplemente protegidos en su parte superior por una tela metálica, una tapa perforada o cualquier otro medio de protección análogo; los cofres metálicos o cajones de madera deberán ser completamente estancos en la parte inferior hasta una altura suficiente para que, en el caso de que las botellas se rompan, el líquido no pueda derramarse. Los cofres y los cajones no contendrán ninguna materia de embalaje fácilmente inflamable; se admitirán las materias tales como el fieltro y la lana.

β) Recipientes formados por otras materias.

No podrán emplearse sino a condición de estar protegidas contra el calor y de manera que no puedan cubrirse de rocío o escarcha. No necesitarán estar protegidos por otros medios. Las prescripciones citadas en a), relativas al cierre de las botellas de vidrio, se aplicarán por analogía a estos recipientes.

c) Para las *soluciones de acetileno en acetona*, las dimensiones de los recipientes soldados no deberán exceder de 21 centímetros de diámetro y dos metros de longitud.

Los recipientes serán de acero muy dulce. Estarán llenos de una sustancia porosa, repartida por igual, de manera que no pueda producirse en ella ninguna cavidad bajo la influencia de una temperatura de 50 centígrados o de choques durante el transporte. Dicha masa no deberá ejercer ninguna acción química, ni aun lenta sobre el disolvente, ni sobre el metal que constituya el recipiente. Ninguna pieza metálica en contacto directo con el acetileno disuelto podrá estar hecha de cobre o de una aleación que contenga más de 30 por 100 de cobre. En los recipientes, la cantidad normal de disolvente deberá ser tal que el aumento de volumen que sufra, absorbiendo el acetileno a la presión de car-

ga, pueda efectuarse libremente, y que si la temperatura llega a 50° centígrados, la tensión no exceda de los 2/3 de la presión de prueba.

B

Prueba oficial de los recipientes.

(1) Los recipientes de hierro, de acero dulce o de cobre deberán, antes de su empleo, ser sometidos, por un Perito autorizado por las Autoridades competentes, a una prueba de presión hidráulica. Los recipientes destinados al transporte de soluciones de acetileno deberán, además, antes de su empleo, ser examinados en lo que se refiere a la naturaleza de la materia porosa y la cantidad de disolvente admisible. (Ver A c.)

(2) La presión interior que deba hacerse soportar en la prueba de presión hidráulica será:

a) Para los *gases comprimidos* una vez y media la presión de carga, la cual no deberá exceder de los límites autorizados en D (véase más adelante). La presión de prueba deberá exceder de la carga en cinco kilogramos por centímetro cuadrado por lo menos.

b) Para los *gases licuados*, denominados en 5.º, 6.º, 7.º y 8.º:

Acido carbónico, gas de aceite y protóxido de nitrógeno	250 kg./cm ² .
Etano	140 " "
Tetróxido de nitrógeno	50 " "
Amoniaco	35 " "
Cloro	30 " "
Oxicloruro de carbono	30 " "
Acido sulfuroso.....	20 " "
Cloruro de metilo, metilamina, éter metílico, cloruro de etilo y etilamina	10 " "

c) Para los *gases disueltos a presión*:

Acetileno disuelto en acetona	60 kg./cm ² .
Amoniaco disuelto por presión	12 " "

(3) La prueba de presión deberá renovarse:

a) Cada dos años para los recipientes destinados al transporte de *cloro*, de *tetróxido de nitrógeno*, de *acido sulfuroso*, de *oxicloruro de carbono*, de *cloruro de metilo* y de *cloruro de etilo*.

b) Cada cinco años para los recipientes destinados al transporte de los *demás gases comprimidos o licuados*.

c) Cada diez años para los recipientes de *acetileno disuelto*.

Para comprobar de nuevo los recipientes de acetileno disueltos, se podrá reemplazar la prueba hidráulica, por otra prueba por medio de aire, nitrógeno, etc., comprimidos, manteniendo el recipiente sumergido en agua para comprobar que es absolutamente estanco bajo la prueba de presión.

d) Cada cinco años para los recipientes de *amoniaco disuelto a presión*.

(4) Al verificar la prueba de presión hidráulica, hay que proceder de manera que el aumento de presión no se haga repentinamente. Los recipientes deberán soportar la presión de prueba sin sufrir deformación permanente y sin agrietarse. A fin de poderse asegurar que por la presión de prueba no se han agrietado ni se han presentado deformaciones permanentes, la indicación del manómetro de control deberá ser fija por lo menos durante un minuto.

C

Acordionamiento de los recipientes (válvulas, inscripciones).

(1) Los recipientes que sirvan para el transporte de gases comprimidos licuados o disueltos por presión (excepción hecha del aire líquido y del oxígeno líquido), deberán estar provistos de una válvula, por lo menos, para llenarlos. Si se trata de *soluciones de acetileno* (11º), las partes de las válvulas en contacto con el gas no deberán contener cobre. Para el *oxicloruro de carbono*, el *gas de aceite* y el *gas mixto* se podrán emplear en vez de válvulas, tapones metálicos o tornillos; éstos deberán cerrar lo bastante para que el olor del contenido del recipiente no pueda notarse.

(2) Los recipientes deberán llevar en caracteres muy visibles y duraderos las siguientes inscripciones:

a) Para *todos los gases*:

α) El nombre del gas, la designación del fabricante o del propietario y un número de orden.

β) El peso del recipiente vacío, incluyendo el de los accesorios (válvula, chapa protectora, tapón metálico, etc.).

γ) La fecha de la última prueba y el contraste del Perito que hizo la operación.

b) Para los *gases comprimidos*:

El valor de la presión de carga autorizada [véase D, (1)]:

c) Para los gases licuados o disueltos a presión:

El máximo de carga admisible.

D

Condiciones para llenar los recipientes.

(1) La presión máxima de carga admisible para los recipientes que sirvan para el transporte de gases comprimidos será a una temperatura de 15° centígrados.

Para el ácido carbónico en forma de gas, 20 kilogramos cm².

Para el gas mixto y el gas de agua, 10 kilogramos cm².

Para el gas de aceite, 125 kilogramos cm².

Para el oxígeno, hidrógeno, gas de alumbrado, nitrógeno, protocarburo de hidrógeno (grisú, metano), aire comprimido y gases raros, 200 kilogramos cm².

(2) La carga máxima admitida en los recipientes que sirvan para transportar gases licuados citados en 5.º, 6.º, 7.º y 8.º, será:

Para el ácido carbónico, un kilogramo de líquido por 1,34 L. de capacidad del recipiente.

Para el gas de aceite, un kilogramo de líquido por 2,50 L. de capacidad del recipiente.

Para el etano, un kilogramo de líquido por 3,30 L. de capacidad del recipiente.

Para el protóxido de nitrógeno, un kilogramo de líquido por 1,34 L. de capacidad del recipiente.

Para el amoníaco, un kilogramo de líquido por 2,00 L. de capacidad del recipiente.

Para el cloro y el tetróxido de nitrógeno, un kilogramo de líquido por 0,80 L. de capacidad del recipiente.

Para el ácido sulfuroso, un kilogramo de líquido por 0,85 L. de capacidad del recipiente.

Para el oxícloruro de carbono, un kilogramo de líquido por 0,80 L. de capacidad del recipiente.

Para el cloruro de metilo, un kilogramo de líquido por 1,25 L. de capacidad del recipiente.

Para el cloruro de etilo, un kilogramo de líquido por 1,25 L. de capacidad del recipiente.

Para el éter metílico, un kilogramo de líquido por 1,65 L. de capacidad del recipiente.

Para la metilamina, un kilogramo de líquido por 1,70 L. de capacidad del recipiente.

Para la etilamina, un kilogramo de

líquido por 1,70 L. de capacidad del recipiente.

E

Otras disposiciones.

(1) Cuando los recipientes llenos de gases de las categorías citadas en 5.º, 6.º y 7.º (excepción hecha del cloro y del tetróxido de nitrógeno), o en 8.º estén embalados en cajas, el transporte podrá efectuarse con otros objetos.

(2) Los recipientes llenos de gas comprimido y de gases licuados de las categorías indicadas en 5.º, 6.º, 7.º y 8.º, que no estén embalados en cajones, deberán estar provistos de una guarnición exterior que los impida rodar. Sus válvulas llevarán chapas protectoras de hierro forjado, acero o fundición maleable; los recipientes de cobre podrán estar provistos de chapas de cobre. Las válvulas colocadas en el interior del cuello de los recipientes, y que estén protegidas por un tapón metálico, atornillado y bien sujeto, no necesitarán chapa.

(3) Los recipientes llenos de gases comprimidos y licuados, de las categorías indicadas en 5.º, 6.º, 7.º y 8.º, así como los cajones que contengan dichos recipientes, deberán llevar, de manera visible y duradera, la indicación de su contenido.

Los recipientes en cajón deberán estar dispuestos de manera que los sellos de la prueba puedan ser encontrados fácilmente.

Los cajones de madera y los cofres metálicos que sirvan para el transporte de aire y de oxígeno líquidos (9.º), llevarán las inscripciones muy visibles de "Aire (u oxígeno) líquido". "Parte superior", "Parte inferior", "Muy frágil".

(4) Los bultos no deberán ser arrojados ni sometidos a choque, ni expuestos a los rayos del sol o al calor del fuego.

(5) El transporte deberá efectuarse:

a) En vagones descubiertos:

1.º Los gases comprimidos, si la entrega para el transporte ha sido efectuada en vehículos especialmente preparados para la circulación por carretera, y si están completamente cubiertos con toldos;

2.º Las materias citadas en 8.º, pero durante los meses de Marzo y Octubre inclusive, los vagones deberán estar completamente cubiertos con toldos, a menos que los recipientes estén encerrados en cajones de madera.

b) En vagones cubiertos:

1.º Los gases comprimidos (véase, sin embargo, a 1.º y c 1.º).

2.º Los gases licuados indicados en 5.º, 6.º y 7.º, durante los meses de Marzo a Octubre inclusive.

3.º El aire líquido y el oxígeno líquido.

c) En vagones descubiertos o cubiertos.

1.º El gas de aceite, el gas mixto y el gas agua; pero durante los meses de Marzo a Octubre inclusive, los vagones descubiertos deberán estar completamente protegidos por toldos, a menos que los recipientes estén encerrados en cajones de madera.

2.º Los gases licuados, indicados en 5.º, 6.º y 7.º, durante los meses de Noviembre a Febrero inclusive.

(6) Los recipientes llenos de gases comprimidos o licuados, deberán cargarse en vagones de madera que no puedan caerse ni volcarse. Los que contengan aire líquido u oxígeno líquido, se colocarán derechos y protegidos contra cualquier deterioro que pudieran producir otros bultos. Los recipientes no deberán ser cargados cerca de materias fácilmente inflamables, en pequeños trozos o en estado líquido.

(7) a) Se aplicarán a la admisión de recipientes de los vagones-cubas destinados para el transporte de gases comprimidos o licuados o disueltos a presión, por lo que concierne a la naturaleza de su materia, la prueba oficial, el acondicionamiento y su carga, las prescripciones contenidas en A, B, C y D, y las que figuran en E (2) para las válvulas, así como las de H. Los recipientes deberán estar sólidamente colocados en los vagones y no habrán de poder ser removidos.

b) Los vagones-cubas destinados al transporte de gases licuados y cuyo diámetro sea constante, deberán llevar en el interior paredes debidamente perforadas o dispositivos análogos, que moderen el movimiento del líquido en casos de cambios bruscos de velocidad del vehículo.

c) Los vagones-cubas destinados al transporte de los gases licuados indicados en 5.º, 6.º y 7.º deberán llevar una envoltura de madera.

d) Los vagones-cubas destinados al transporte del ácido carbónico líquido, del oxígeno comprimido y del hidrógeno comprimido, podrán contener recipientes de más de dos metros de largo y 21 centímetros de diámetro. Estos recipientes no deberán estar provistos cada uno de una válvula pa-

ra llenarlos y vaciarlos; bastará que todos los recipientes estén, en los dos extremos del vagón, unidos a un tubo colector provisto de una válvula colocada en el interior de la caja del vagón. Dichas válvulas no necesitarán estar provistas de chapas protectoras.

F

Excepciones a las disposiciones comprendidas desde A hasta E:

(1) Los gases licuados enumerados en 5.º, 6.º y 7.º, podrán igualmente transportarse en pequeñas cantidades, dentro de tubos de vidrio herméticamente cerrados, a saber: El ácido carbónico y el protóxido de nitrógeno hasta tres gramos; el amoniaco, el cloro y el tetróxido de nitrógeno hasta 20 gramos; el ácido sulfuroso anhídrido y el óxido de carbono (fosgenio hasta 100 gramos, con las siguientes condiciones: Los tubos de vidrio no deberán llenarse sino hasta la mitad para el ácido carbónico y el protóxido de nitrógeno, dos tercios para el amoniaco, el cloro y el tetróxido de nitrógeno, y tres cuartos para el ácido sulfuroso y el óxido de carbono (fosgenio). Cada tubo de vidrio deberá colocarse, o en una cápsula de hojalata soldada, llena de tierra de infusorios, o embalada en una caja de madera sólida. Se permitirá embalar varias de dichas cápsulas de hojalata en un mismo cajón, pero los tubos que contengan cloro no deberán colocarse en un mismo cajón con tubos que contengan amoniaco o ácido sulfuroso. Se permitirá igualmente embalar otros objetos en el cajón que contenga cápsulas de hojalata llenas de gases licuados que no sean cloro.

(2) Las materias indicadas en 8.º, en cantidades que no pasen de 100 gramos en tubos de vidrio, y cuyo peso total no deberá exceder de cinco kilogramos, podrán ser colocadas solas ó con otros objetos en cajones resistentes, a condición de que los tubos de vidrio queden bien sujetos en ellos. Los cajones deberán llevar, impresa sobre fondo rojo, la inscripción de "Inflamable". Los cajones que no contengan más de 100 gramos de dichas sustancias podrán transportarse en vagones cubiertos.

(3) Las cápsulas metálicas de ácido carbónico (sodor, sparklets) que contengan 25 gramos como máximo de ácido carbónico líquido y a lo sumo un gramo de líquido por un centímetro cúbico 340 milímetros cúbicos de capacidad, se aceptarán para el transporte sin restricción, si el ácido car-

bónico está libre de todo residuo de aire.

(4) El oxígeno comprimido, hasta 0,3 kilogramos por centímetro cuadrado, contenido en pequeños sacos de caucho, tejidos impregnados o sustancias análogas se admitirán para el transporte sin condiciones.

G.

Modo de transporte.

Los gases licuados indicados en 8.º, no se aceptarán para el transporte en gran velocidad, sino en pequeñas cantidades de 100 gramos como máximo, a condición de que estén embalados conforme a las prescripciones del capítulo F, apartado (2).

H.

Disposiciones transitorias.

Podrán admitirse al transporte, a título transitorio, los recipientes para gases comprimidos, licuados o disueltos a presión, que hayan sido puestos en servicio según las prescripciones del precedente Convenio Internacional.

Los plazos en que se hayan de renovar las pruebas periódicas se ajustarán a las condiciones fijadas en B.

I. e.

Materias que al contacto del agua despiden gases inflamables o facilitan la combustión.

Se admitirán para el transporte:

1.º Los metales alcalinos y alcalino-terrosos, tales como el sodio, potasio, calcio, etc., así como las combinaciones de dichos metales.

2.º El carburo de calcio, la cianamida de calcio, cuyo contenido en carburo de calcio exceda de 0,2 por 100, y el hidruro de calcio.

3.º El peróxido de sodio y sus mezclas que no sean más peligrosas que el peróxido de sodio mismo.

Condiciones de transporte.

A

Embalaje.

(1) El embalaje deberá hacerse en recipientes de hierro (o de hojalata) sólidos, estancos y bien cerrados. Las materias citadas en 1.º podrán también ser transportadas hasta cinco kilogramos en botellas de vidrio resistentes y provistas de un cierre sólido y estanco. Los recipientes debe-

rán estar completamente secos, o, para las materias citadas en 1.º y 2.º, llenos de petróleo.

(2) Las materias enumeradas en 1.º y 3.º, deberán colocarse en envolturas protectoras, a saber:

a) Los recipientes de hierro o de hojalata que contengan las materias indicadas en 1.º, en cajones de madera o en cestos metálicos de protección.

b) Las botellas de vidrio que contengan las materias indicadas en 1.º o los recipientes que contengan las materias citadas en 3.º, en cajones de madera revestidos interiormente de paño acondicionador de manera que impida la entrada del agua. Las botellas de vidrio embaladas en cajones deberán estar colocadas sólidamente en tierra de infusorios seca o en otras materias análogas incombustibles. Las botellas de vidrio que no contengan más de 250 gramos, podrán embalsarse en cajas de hojalata, provistas de un cierre sólido y estanco, en lugar de serlo en cajones de madera.

(3) Los bultos deberán llevar en caracteres bien visibles y duraderos la indicación de su contenido, así como la inscripción de "Se altera con la humedad".

B.

Otras disposiciones.

(1) Toda cantidad hasta 5 kilogramos embalada conforme a las prescripciones contenidas en A, podrá unirse a otros objetos.

(2) Los paquetes deberán ser manipulados con especial precaución. No deberán ser lanzados, se colocarán sólidamente en los vagones de manera que se eviten los roces, sacudidas, golpes, vuelco o caída de las capas superiores.

(3) El transporte deberá efectuarse en vagones cubiertos. Sin embargo, el carburo de calcio y la cianamida de calcio (2) podrán transportarse en vagones cubiertos entoldados.

(4) Los recipientes vacíos de las materias indicadas en 2.º deberán quedar limpios de residuos de dichas materias. Deberá consignarse en la carta de porte lo que contuvieron anteriormente.

CLASE II

Materias susceptibles de inflamación espontánea.

Se admitirán para el transporte:

1.º El fósforo ordinario (blanco o amarillo).

2.º El fósforo amorfo (rojo).

quisulfuro de fósforo, las combinaciones de fósforo con tierras alcalinas, por ejemplo, el fosfuro de calcio y el fosfuro de estroncio; también el fosfuro de hierro y las combinaciones análogas del fósforo con metales susceptibles de inflamación espontánea.

3.º Las mezclas de fósforo amorfo con resinas o grasas, cuyo punto de fusión sea superior a 35º centígrados y las soluciones de fósforo ordinario en sulfuro de carbono.

4.º El cinc-etilo, el cinc-metilo, y las disoluciones de dichos productos en éter.

5.º El hollín recientemente calcinado.

6.º El carbón vegetal recientemente apagado, en polvo, en grano o en pedazos.

7.º La seda muy cargada (cordoncillo, seda flexible, borra de seda o ribete) en madejas.

8.º a) Las materias siguientes, impregnadas de grasa, barniz o aceite: Lana, pelos, lana artificial, algodón, seda, lino, cáñamo, yute en bruto, en forma de residuos procedentes del hilado o del tejido, en forma de trapos o de estopas.

b) Los productos fabricados con las materias anteriores, impregnados de grasa, barniz o aceite; por ejemplo, toldos, cuerdas, correas de transmisión de algodón o cáñamo, bramante de tejedor, y para arneses e hilos retorcidos, artículos de malla (redes de pescar, engrasadas, etc.).

9.º Las mezclas de materias combustibles granuladas o perosas con aceite de linaza, barniz o aceite de resina u otras materias análogas, si estos últimos componentes pueden ser susceptibles de oxidarse por sí mismos (por ejemplo la sustancia llamada borra de corcho).

10. Limadura de hierro o de acero grueso (procedentes de tornos o máquinas perforadoras.)

11. El papel engrasado, impregnado de barniz o de aceite y los husos hechos con este papel.

12. Los metales pirofóricos.

13. El cinc en polvo.

14. Los sacos de levadura usados, que no se han limpiado.

15. Las materias que han servido para depurar el gas de alumbrado.

16. Los hilos de nitrocelulosa para la fabricación de la seda artificial.

Condiciones de transporte.

A.

Embalaje.

(1) Las materias citadas en 1.º y

2.º deberán embalsarse en recipientes de hojalata, sólidos, estancos y bien soldados, cada uno de ellos fuertemente sujeto en un cajón sólido, de madera bien cerrado. Para las materias citadas en 2.º, en cantidades de 2 kilogramos como máximo, los recipientes de hojalata podrán ser reemplazados por botellas de vidrio o de jarros que deberán igualmente embalsarse cada uno en un cajón de madera sólido y bien cerrado. El fósforo ordinario debe ser sumergido en agua. Los cajones llevarán en caracteres bien visible y duraderos la mención de su contenido; para el fósforo ordinario se añadirá la inscripción "Parte superior".

(2) Las materias enumeradas en 3.º deberán embalsarse en cajones que no permitan ningún escape, o fundirse en proyectiles no cargados.

(3) El cinc-etilo, el cinc-metilo (4.º) así como las disoluciones de estos productos en éter, deberán embalsarse en recipientes gruesos, sólidos, de tierra (asperón, etc.) o de vidrio, cerrados con lámpara o provistos de un cierre hermético, que ofrezca una seguridad equivalente.

Los envases de vidrio o asperón deberán embalsarse, o aisladamente, o varios reunidos, en recipientes sólidos, de palastro, llenos de ceniza o de tierra de infusorios seca, soldados herméticamente.

Cada bulto deberá llevar impreso sobre fondo rojo en caracteres muy visibles, la indicación "Inflamable". Las cubiertas que contengan bombonas de vidrio deberán además estar provistas de la inscripción muy visible: "Para llevar con precaución". No deberán transportarse en carretillas ni ser llevadas a hombros.

(4) Las materias citadas en 5.º y 6.º deberá embalsarse en recipientes estancos y que cierren bien. Los toneles de madera tendrán en su interior un revestimiento impermeable; se colocarán en otros recipientes sólidos (cestos, cajas, cubos).

(5) Las materias citadas en 7.º deberán embalsarse en cajones fuertes. Cuando dichos cajones tengan más de 12 centímetros de altura, las capas de seda se separarán unas de otras por espacios vacíos suficientes, por medio de enrejados de madera; agujeros practicados en las paredes, coincidiendo con los espacios vacíos, permitirán la circulación del aire. Se clavarán exteriormente unos listones para impedir que los agujeros de las cajas puedan ser tapados.

(6) Entre las materias citadas en

8.º a, la lana que haya servido para la limpieza y las estopas (trapos para limpiar) no secas deberán prensarse fuertemente y embalsarse en recipientes sólidos, estancos y bien cerrados.

(7) Las materias indicadas en 9.º deberán embalsarse, cuando estén prensadas en moldes, en recipientes de hojalata sólidos, estancos o en fuertes cajones de madera que lleven un revestimiento interior estanco de hojalata; y cuando no estén prensados en moldes, en recipientes fuertes, estancos y bien cerrados.

(8) Las materias citadas en 10.º deberán embalsarse en recipientes de metal, sólidos, estancos y bien cerrados. El embalaje no será necesario si el transporte se efectúa en vagones de hierro provistos de cubiertas, o en vagones de hierro, descubiertos, entoldados.

(9) Las materias citadas en 12.º deberán fundirse en tubos de vidrio, embalados en cajas de hojalata, soldadas, llenas de tierra de infusorios o de otras tierras secas análogas, apropiadas.

(10) El cinc en polvo deberá embalsarse en recipientes metálicos sólidos y herméticamente cerrados.

(11) Los sacos de levadura usados y que no se han limpiado (14), deberán embalsarse en recipientes bien cerrados.

(12) La materia que haya servido para purificar el gas de alumbrado sólo podrá expedirse en vagones de palastro, a menos que dicho artículo esté embalado en cajones gruesos de palastro. Si los citados vagones no estuviesen provistos de cubiertas de palastro, que cierren bien, el cargamento deberá estar perfectamente cubierto con toldos preparados de tal manera que no sean inflamables al contacto directo de la llama.

La carga y descarga se harán por el expedidor y el destinatario; corresponderá igualmente al expedidor suministrar los toldos, si lo pidiera la Administración del ferrocarril.

(13) Los hilos de nitrocelulosa que sirven para fabricar la seda artificial, deberán estar contenidos en recipientes metálicos o en toneles de madera herméticamente cerrados, y que contengan un exceso de agua, fácil de comprobar agitando el recipiente. En el caso de que los hilos estén embalados en recipientes metálicos bastará rodear cada bobina con una tela mojada, debiendo la carta de porte certificar que se ha cumplido dicha condición.

B.

Otras disposiciones.

(1) Las sustancias enumeradas a continuación podrán embalsarse con otros objetos en un cajón de madera sólido, estanco y bien cerrado, siempre que se observen las prescripciones relativas a los recipientes indicados en A:

a) El *fósforo ordinario* (1.º) en cantidades que no pasen de 250 gramos; dichas pequeñas cantidades podrán también ser encerradas en agua, dentro de vasos de vidrio, sólidos, herméticamente cerrados, y que deberán estar sólidamente sujetos en recipientes de hojalata, con materiales de embalaje apropiados; los recipientes que contengan fósforo deberán sujetarse sólidamente en una segunda caja de madera.

b) Las *materias enumeradas en 2.º* en cantidades que no excedan de 5 kilogramos.

c) El *cinc-etilo y el cinc-metilo* (4.º) en cantidades que no pasen de 2 kilogramos, a condición de que los envases estén sólidamente embalados en recipientes; se prohíbe, sin embargo, embalarlos con otras materias susceptibles de inflamación espontánea, así como con materias explosivas (1 a), municiones (1 b), inflamadores y fuegos artificiales (1 c), y con las materias inflamables citadas en la clase III a y b.

d) Las *sustancias enumeradas en 11.º y 12.º* sin ninguna restricción.

(2) Si las cartas de porte contienen una declaración afirmando que:

a) El *hollín* (5.º) y el *carbón vegetal en polvo, en granos o en pedazos* (6.º), no han sido recientemente apagados (es decir que se estén enfriando desde cuarenta y ocho horas antes por lo menos).

b) La *seda en madejas* (7.º) no esté muy cargada.

c) Las *materias citadas en 8.º y en 10.º* no estén impregnadas de grasa, barniz o aceite.

d) Los *sacos de levadura* (14.º) usados estén limpios.

e) La *materia que haya servido para purificar el gas, esté completamente oxidada; dichas materias se transportarán sin condiciones.*

f) Las *materias indicadas en 8.º, a excepción de la lana que haya servido para la limpieza y de las estopas (trapos para limpiar), embaladas con arreglo a las condiciones dictadas en el párrafo (6), deberán estar secas.*

g) Los *husos de papel citados en 17.º* no podrán ser transportados más

que si la carta de porte contiene una declaración certificando que han sido calentados después de haber estado embebidos en grasa o en aceite y luego enfriados por completo en agua.

(5) Deberán emplearse para el transporte:

a) Del *cinc-etilo y del cinc-metilo* (4.º) vagones descubiertos; las cantidades pequeñas hasta 10 kilogramos podrán ser cargadas aisladamente o (en cantidades que no pasen de 2 kilogramos, con otros objetos, en vagones cubiertos, sometiéndose a las condiciones dictadas en el apartado (1) c.

b) De las *materias enumeradas en 7.º, 8.º y 11.º*, vagones cubiertos o vagones descubiertos entoldados. Las *lanas para la limpieza y las estopas* (trapos de limpiar), embaladas en las condiciones prescritas en el capítulo A apartado (6), podrán también transportarse en vagones descubiertos.

c) Los *hilos de nitrocelulosa* que sirven para la fabricación de la seda artificial deberán cargarse en vagones cubiertos y sin aberturas.

(6) Deberán además observarse para el *cinc-etilo y el cinc-metilo* las prescripciones de III a B, apartado (4).

C.

Modo de transporte.

El *cinc-etilo y el cinc-metilo* no serán admitidos para el transporte en gran velocidad, más que en pequeñas cantidades de 10 kilogramos, si son expedidos aisladamente, o en cantidades que no pasen de 2 kilogramos, si se expiden con otros objetos.

CLASE III

Materias inflamables.

III a. Líquidos combustibles.

Los siguientes objetos serán admitidos al transporte con determinadas condiciones:

1.º Los *hidrocarburos*, a saber:

a) El *petróleo en bruto* (aceite mineral, el *petróleo rectificado*, los *aceites preparados con alquitrán de lignito*, los *aceites de turba y de esquisto*, el *asfalto-nafta* y los *productos de su destilación*, los *hidrocarburos de otras procedencias* (por ejemplo los residuos de la compresión del gas rico), si dichos líquidos no se inflaman a una temperatura menor de 21° C. del aparato Abel-Pensky, ni mayor de 100° C. del aparato Pensky-Martens, y esto a una altura barométrica de 760 milímetros referida al nivel del mar.

b) El *petróleo bruto* (aceite mi-

neral), el *petróleo rectificado*, el *petróleo nafta*, los *aceites preparados con alquitrán de lignito*, los *aceites de turba y de esquisto*, el *asfalto nafta* y los *productos de su destilación* (bencina, ligroina, esencia para limpiar, etcétera), los *hidrocarburos de otras procedencias*, por ejemplo, los residuos de la compresión del gas rico), cuando dichas materias despidan vapores inflamables a una temperatura de menos de 21° centígrados del aparato Abel-Pensky y a una altura de barómetro de 760 milímetros referida al nivel del mar y si tienen, a la temperatura de 15° centígrados, un peso específico de 0,680.

Los *aceites preparados con alquitrán de hulla* que, a una temperatura de 15° centígrados, tengan un peso específico menor de 0,950 (benzol, toluol, xylol, cumol, etc.).

c) La *esencia de petróleo* (gasolina, neolina, etc.), y los *otros productos fácilmente inflamables preparados con petróleo-nafta o alquitrán de lignito*, cuando dichas materias tengan un peso específico de 0,680 a lo sumo, a una temperatura de 15° centígrados.

2.º Los *líquidos formados por una mezcla de petróleo-nafta u otros líquidos análogos fácilmente inflamables, y por otra con resinas, caucho, gutapercha, jabón, asfalto, breu u otras materias análogas.*

3.º El *éter etílico* (éter sulfúrico) *puro o mezclado con otro líquido* (por ejemplo las gotas de Hoffmann), las *soluciones de nitro-celulosa en éter etílico* (colodión), *en alcohol etílico, en alcohol metílico, en éter amílico, en acetato de amilo, en acetona en nitro-benzol, en nitrotoluenol o en las mezclas de dichos líquidos* (por ejemplo en la lacca japón), *las soluciones de 1 por 100, a lo más, de nitro-glicerina en alcohol.*

4.º Las *soluciones de nitrocelulosa en ácido acético.*

5.º El *alcohol metílico* (alcohol de madera), *bruto o rectificado, el alcohol metílico, el paraaldeído, el aldeído acético* (solamente en solución alcohólica).

Las *esencias de cualquier clase*, por ejemplo el *acetato de amilo* (véase sin embargo en lo relativo a las esencias de petróleo 1.º c), los *éteres líquidos, de cualquier clase, salvo el éter etílico* (véase para este último el 3.º).

6.º La *sustancia empleada generalmente para desnaturalizar el alcohol* (combinación de espíritu de madera y de piridina).

7.º Las *mezclas de alcohol de madera y de benzol* (con o sin cera fósil, por ejemplo, el pansol).

8.º El sulfuro de carbono.

9.º Los aceites grasos, los barnices, los colores preparados con barniz, el aceite de trementina (esencia de pino) y otros aceites eféreos, el alcohol absoluto, el espíritu de vino (spiritus), así como los líquidos preparados con estas materias (barniz de alcohol, barniz de aceite, secativos, jabones en estado líquido, etc.), en cantidades superiores a 40 kilogramos.

A.**Embalaje.**

(1) El embalaje deberá hacerse en recipientes de vidrio, de tierra (asperón, etc.), o de metal, sólidos, estancos y bien cerrados. Las soluciones de nitrocelulosa en ácido acético no podrán ser expedidas en recipientes de metal.

Se permitirá igualmente emplear para los líquidos citados en primero, a y b, segundo, cuarto, quinto, sexto, séptimo, y noveno, recipientes de madera (toneles) sólidos, estancos y bien cerrados.

(2) Los recipientes de vidrio o de asperón que contenga los líquidos enumerados en el primero y noveno, así como los recipientes de hoja de lata que sirvan para el transporte de los enumerados en el tercero y octavo, deberán estar sólidamente embalados, bien aislados o reunidos en una segunda envoltura (cestos metálicos, cubos o cajones) sólida. Dichas envolturas (con excepción de los cajones) llevarán asas fuertes. Los cestos, cubos y cajones descubiertos deberán llevar una cubierta, y si ésta es de paja, cañas, juncos u otras materias análogas fácilmente inflamables, deberá estar impregnada de lechada de arcilla o de cal, etc., mezclada con vidrio soluble.

(3) Cada bullo que contenga los líquidos enumerados en primero, b y c, tercero, cuarto y octavo, deberán llevar impreso sobre un fondo encarnado en caracteres muy visibles la indicación "Inflamable". Los cestos y los cubos que contengan recipientes de vidrio deberán, además, estar provistos de la inscripción, muy visible, "Para llevar con precaución". No deberán transportarse en carretillas ni a hombros.

B.**Otras disposiciones.**

(1) Se permitirá embalar juntamente con otros objetos, en cajones de madera sólidos, estancos y bien cerrados, siempre que se observen las

prescripciones relativas a los recipientes, enumerados en el capítulo A.:

a) Los líquidos enumerados en noveno, sin restricción.

b) Los enumerados desde el primero al séptimo, en cantidades que no excedan de 10 kilogramos.

c) El sulfuro de carbono (octavo), en cantidades que no excedan de dos kilogramos.

Los envases que contengan líquidos de los enumerados en primero y octavo, deberán ser cuidadosamente apuntalados en los cajones.

(2) Para los hidrocarburos citados en primero, a y b, la carta de porte deberá mencionar que han sido cumplidas todas las condiciones relativas a su punto de inflamación y a su peso específico. A falta de tal requisito, estas materias se considerarán como esencia de petróleo (primero, c).

(3) Deberán emplearse, para el transporte, vagones descubiertos: Para los líquidos citados en primero al octavo; las pequeñas cantidades, hasta 10 kilogramos de las materias enumeradas en primero al séptimo, y el sulfuro de carbono (octavo) hasta dos kilogramos podrán cargarse también en vagones cubiertos, bien sea aisladamente o con otros objetos, de acuerdo con las disposiciones del párrafo (1), d y e.

(4) También deberá observarse lo que sigue para los líquidos citados desde el primero al octavo:

a) Antes de comenzar la carga se colocará en ambos lados de los vagones (véase al final del anejo el modelo de dichas etiquetas), etiquetas encarnadas que lleven visiblemente las indicaciones "Inflamable" y "Para manipular, con precaución".

b) Los bultos deberán estar sólidamente estibados en los vagones. Los cestos y cubos descubiertos se sujetarán a las paredes; no deberán quedar superpuestos.

c) Los envases que se deterioren durante el transporte serán inmediatamente descargados, y si no es posible repararlos en breve plazo, podrán ser vehididos con el contenido que en ellos haya quedado, sin más formalidades, por cuenta del expedidor.

d) Los envases de hojalata vacíos, bien cerrados, que contengan dichas materias, deberán transportarse en vagones cubiertos, los demás recipientes en vagones descubiertos; se consignará en la carta de porte el uso a que hayan sido destinados dichos recipientes.

(5) Se aplicarán a los líquidos transportados en vagones-cubos las

prescripciones indicadas anteriormente en (A), párrafo (1), y B, párrafos (2) y (4), a.

C.**Modo de transporte.**

Quedarán excluidos del transporte en gran-velocidad:

a) Las materias enumeradas del primero al séptimo, en cantidades superiores a 10 kilogramos.

b) El sulfuro de carbono (octavo), en cantidades superiores a dos kilogramos.

c) Los recipientes vacíos que hayan contenido materias de las enumeradas del primero al octavo, a excepción de los recipientes de palastro bien cerrados.

III b) Materias sólidas inflamables.

Los objetos siguientes se admitirán para el transporte, con ciertas condiciones:

1.º Aquellas materias que fácilmente puedan inflamarse por contacto de las chispas de la locomotora, tales como el heno, el carbón vegetal en pedazos, el serrín de madera, las virutas de madera, la pasta de madera, los residuos de papel, el junco (con exclusión del junco de España), las materias textiles, vegetales y sus desechos, la paja (incluyendo la de maíz, arroz y lino), la turba (con exclusión de la turba mecánica o comprimida), así como las mercancías fabricadas con una mezcla de residuos de petróleo, de resina y de otras sustancias parecidas con cuerpos porosos e inflamables, y, además, el azufre.

2.º La celoidina, producto de la evaporación imperfecta del alcohol contenido en el colodión, con apariencia de jabón y consistente esencialmente en fulmi-algodón para colodión.

3.º El celuloide en placa, hojas, tallos, objetos manufacturados o residuos.

Condiciones de transporte.**A.****Embalaje.**

(1) Las materias enumeradas en primero deberán, en caso de no estar embaladas, transportarse en vagones cubiertos o en vagones descubiertos entoldados. El ferrocarril podrá exigir al expedidor que proporcione los toldos.

(2) Las laminas de celoidina deberán embalarsé de manera que impida su desecación completa.

(3) Las materias citadas en terce-

no (celuloide) deberán embalsarse, bien sea en cajones de paredes unidas, o bien en bultos formados por un embalaje de papel resistente comprimido entre dos platillos de madera con un orificio central.

B.

Modo de transporte.

Las materias enumeradas en primero no se admitirán en gran velocidad por expediciones parciales.

CLASE IV.

Sustancias venenosas.

Los siguientes objetos se admitirán para el transporte, en determinadas condiciones:

1.º Las *sustancias arsenicales no líquidas*, especialmente el *ácido arsenioso* (humo arsenical), el *arsénico amarillo* (sulfuro de arsénico, oropigmento), el *arsénico rojo* (rejalgar), el *arsénico nativo* (cobalto arsenical oscameoso o piedra de moscas, etc.).

2.º El *ferrosilicio* y el *manganosilicio* obtenidos por la electricidad.

3.º El *cianuro potásico* y el *cianuro sódico en estado sólido*.

4.º Las *sustancias arsenicales líquidas*, particularmente el *ácido arsenico*.

5.º Las *soluciones de cianuro potásico* y de *cianuro sódico*.

6.º Los *productos metálicos venenosos*:

a) El *sublimado*, el *cinabrio* (bermelión), los *colores a base de cobre*, particularmente el *cardenillo*, *pigmentos de cobre verdes y azules* y *acetato de plomo*.

b) Las *demás preparaciones de plomo*, particularmente el *litargirio* (masicote), el *minio*, la *cerusa* y otros *colores a base de plomo*, los *residuos de plomo*.

7.º El *sulfato de cobre* y las *mezclas de sulfato de cobre con cal, sosa* y otras *sustancias análogas* (caldo bordelés, etc.), el *ácido oxálico* y el *oxalato potásico*, y el *oxalato en estado sólido*.

8.º Los *cloratos*, el *bisulfito de bario*, el *nitruro sódico*.

9.º La *anilina* (aceite de anilina).

Condiciones de transporte.

A.

Embalaje.

(1) Los recipientes utilizados para el embalaje deberán ser sólidos,

estancos y cerrados de manera que no pueda haber ni fuga ni filtración.

(2) Las *materias citadas en primero y tercero* deberán embalsarse como sigue:

a) En fuertes toneles de hierro, con tapa atornillada y provistos de aros para rodaje; o

b) En toneles dobles, hechos con madera seca y sólida, reforzada por medio de aros o en cajones dobles contruados de la misma forma y rodeados de bandas, estando revestidos los recipientes interiores de un tejido apretado. Los recipientes interiores de madera podrán ser también reemplazados por recipientes de hojalata soldados o por frascos de vidrio o de grés. Los frascos de vidrio o de grés deberán ser sólidamente embalsados en los otros recipientes, provistos de materias apropiadas para embalar. En estas condiciones se podrán reunir en un bulto varios recipientes.

c) Las *materias citadas en primero* podrán embalsarse también en sacos de tela embreados contenidos en toneles sencillos de madera seca y fuerte.

(3) El *ferrosilicio* y el *manganosilicio* (2) deben ser embalsados en fuertes recipientes de madera o metal, impermeables al agua.

(4) Las *materias citadas en cuarto* deberán embalsarse como sigue:

a) En recipientes de metal, de madera o de caucho, provistos de buenos cierres; o

b) En recipientes de vidrio o de grés cuidadosamente apuntalados en otros recipientes (cajones o cestos de metal), barriles o cajones sólidos con materias de embalaje apropiados a estas cubiertas (con excepción de las cajas) estarán provistos de asas fuertes.

(5) Las *materias citadas en quinto* deberán embalsarse en recipientes de hierro bien cerrados y cuidadosamente apuntalados en otros recipientes de madera o de metal sólidos, provistos de arena de infusorios, de serrín o de otras sustancias absorbentes.

(6) Las *materias citadas en sexto* deberán embalsarse como sigue:

a) En toneles de hierro o toneles estancos hechos con madera seca y fuerte, reforzados por medio de aros, o en cajones reforzados por medio de bandas, o

b) En cajones de hierro (llamados Hebbseks), o

c) En recipientes de vidrio o de grés, o, para cantidades que no excedan de 10 kilogramos, en envolturas

dobles de papel fuerte (bolsas). Los recipientes y las bolsas deberán ser apuntalados cuidadosamente en recipientes de madera sólidos, estancos, bien cerrados y llenos de materias de embalaje apropiadas.

d) Estará permitido también embalar los *colores a base de plomo* de todas clases en recipientes de hoja de lata o de hierro laminado.

e) Se permitirá asimismo transportar *cualesquiera compuestos de cobre o de plomo en soluciones acuosas*, en compartimientos estancos contruados con materiales que estas mezclas no puedan atacar.

(7) Las *sustancias citadas en séptimo* deberán embalsarse en recipientes de madera (toneles o cajones) sólidos, estancos y bien cerrados, o en sacos sólidos, estancos y bien cerrados.

(8) Las *sustancias citadas en octavo*, con excepción del *nitruro sódico*, deberán embalsarse en recipientes de madera o de palastro, ondulada, fuertes, estancos y bien cerrados. Cuando se empleen recipientes de madera (toneles o cajones), deberán estar éstos revestidos interiormente de un forro entero de papel flexible, con el fin de impedir eficazmente la filtración. Los recipientes de palastro ondulado, que deberán tener al menos un espesor de 0,6 milímetros, y estarán rodeados de dos bandas de madera sostenidas por seis aros de mimbre, por lo menos.

El *nitruro sódico* deberá embalsarse en recipientes de hierro (o de hojalata), sólidos, estancos y bien cerrados.

(9) Los bultos que contengan *sustancias enumeradas en primero al octavo*, deberán llevar en letra muy clara y duradera la indicación de su contenido. Las designaciones genéricas, como *sustancias arsenicales*, *preparaciones de plomo*, *colores venenosos*, se admitirán. Además, las *sustancias enumeradas en primero, tercero, cuarto, quinto y sexto*, deberán llevar la indicación de "Veneno", y si se trata de *ferrosilicio* o *manganosilicio* (segundo), la indicación "Evítese la humedad", "No se derrame".

Los recipientes que contengan *sustancias enumeradas en octavo*, deberán llevar una inscripción muy clara y duradera: "Peligro de incendio". Los que contengan *nitruro sódico* llevarán además la indicación de "Evítese la humedad".

(10) La *anilina* (aceite de anilina) deberá estar contenida en bultos

de hierro o en barriles de madera (por ejemplo, toneles para petróleo), muy resistentes y perfectamente estancos.

B.

Otras disposiciones.

(1) Se permitirá embalar con otros objetos en recipientes sólidos de madera, estancos y bien cerrados, mediante la observancia de las prescripciones enumeradas en el capítulo A.:

a) Las *sustancias citadas en cuarto*, en cantidades que no pasen de un kilogramo; deben estar contenidas en recipientes de vidrio sólidamente sujetos con tierra de infusorios seca en un recipiente estanco de hojalata.

c) Las *sustancias citadas en primero, tercero y octavo*, en cantidades que no excedan de cinco kilogramos; sin embargo, se prohíbe embalar cianuro potásico, cianuro sódico, clorato, bióxido de bario y nitruro de sodio con ácidos o sales ácidas.

e) Las *sustancias citadas en sexto a*, en cantidades que no excedan de 10 kilogramos.

d) Las *sustancias citadas en segundo, sexto b y séptimo*, sin límite de peso.

Quando el recipiente contenga *sustancias citadas en primero, tercero, cuarto, quinto o sexto a*, deberá llevar la indicación "Veneno".

(2) Se prohíbe cargar las *sustancias citadas en primero, tercero, cuarto, quinto y sexto a*, con géneros alimenticios u otras sustancias de consumo.

(3) Se prohíbe asimismo cargar las *sustancias citadas en tercero, quinto y octavo*, con ácidos, y, además, las enumeradas en quinto con sales ácidas.

(4) Las *sustancias citadas en quinto* no deberán transportarse más que en vagones-cubas o en vagones descubiertos. El *nitruro de sodio* no deberá transportarse más que en vagones cubiertos.

(5) El *ferrosilicio* o el *manganesilicio* deberán entregarse para el transporte en estado absolutamente seco y en recipientes completamente secos; si debieran transportarse en vagones descubiertos, los recipientes estarán recubiertos con toldos impermeables.

(6) Los recipientes y sacos vacíos que hayan servido al transporte de *sustancias venenosas en primero, tercero, cuarto, quinto o sexto a*, deberán estar perfectamente cerrados. Los recipientes y la carta de porte deberán mencionar lo que contienen an-

teriormente. Es aplicable igualmente la disposición citada en el apartado (2).

(7) Son aplicables a los recipientes de los vagones-cubas destinados a transportar *sustancias venenosas* o sus *soluciones acuosas*, las prescripciones contenidas en A., apartado (1) y (9) y B., apartado (6). Esos recipientes no deberán estar contruidos más que con materiales inatacables por las sustancias citadas o por sus soluciones acuosas. Los recipientes de los vagones-cubas que estén destinados al transporte de las *sustancias citadas en quinto*, no deberán tener ninguna junta remachada, o, de lo contrario, deberán tener doble pared. No deberán llevar además ningún orificio en su parte interior (grifos, válvulas, etc.). Las aberturas deberán cerrarse y protegerse por medio de chapas metálicas, fuertemente atornilladas. Los vagones-cubas, llenos de las *sustancias citadas en quinto*, deberán colocarse en los trenes de manera que estén separados por un vehículo, al menos, de los demás vagones que contengan ácidos líquidos.

C.

Modo de transporte.

Se excluirán del transporte en gran velocidad, como expediciones parciales, las *sustancias enumeradas en primero, tercero, cuarto, quinto, sexto a y octavo*, así como los recipientes vacíos, incluso los sacos, que hayan contenido *sustancias de las citadas en primero, tercero, cuarto, quinto y sexto a*.

D.

Excepciones a las disposiciones comprendidas en A., B. y C.

No se someterán a estas prescripciones los productos citados en la clase IV, destinados a investigaciones científicas o a usos farmacéuticos, expedidos al detalle en cantidades que no excedan de medio kilogramo de cada producto, con tal de que estén embalados con cuidado en cajones sólidos, y que los recipientes de vidrio o de grés estén taponados de manera que el tapón no pueda desplazarse durante el trayecto.

CLASE V.

Sustancias cáusticas.

Los objetos siguientes estarán admitidos al transporte, con ciertas condiciones:

1.º El ácido sulfúrico, el ácido

sulfúrico fumante (ácido sulfúrico que contenga anhídrido, óleo, aceite de vitriolo, ácido sulfúrico de Nordhansen), el ácido azoico o nítrico (aguafuerte) y sus mezclas, el ácido clorhídrico o muriático, el ácido fluorhídrico y las soluciones del ácido acético a más de 40 por 100 de acidez.

2.º El cloruro de azufre, así como el nitrato ferroso y el sulfato ferroso (mordiente de hierro).

3.º La lejía cáustica (lejía de sosa o de potasa, etc.), los residuos de las resineras de aceite, el agua amoniacal, que no contenga más de un 25 por 100 de amoníaco.

4.º El bromo.

5.º El anhídrido sulfúrico.

6.º El cloruro de acetilo, el pentacloruro de antimonio, el cloruro de cromita, el oxiclорuro de fósforo, el pentacloruro de fósforo (supercloruro de fósforo), el triclорuro de fósforo, el cloruro de sulfurilo, el cloruro de tionilo y el ácido clorurosulfónico.

7.º El bióxido de hidrógeno (agua oxigenada).

8.º El sulfuro de sodio y los coques a base de sosa.

9.º El bisulfato de sosa.

10. La cal viva (óxido de calcio).

Condiciones de transporte.

A.

Embalaje.

(1) El embalaje de las *sustancias enumeradas en primero al cuarto* deberá hacerse en recipientes sólidos, estancos y bien cerrados, que no puedan ser atacados por el contenido. Para el ácido fluorhídrico (1.º) véase el apartado (5). El cierre deberá estar en condiciones de que no pueda deteriorarse ni por sacudidas ni por el contenido. El empleo de recipientes de vidrio o de grés está supeditado a las condiciones siguientes:

a) Los recipientes que sirvan para transportar las *sustancias enumeradas del primero al tercero* estarán bien sujetos en otros recipientes (cestos de metal, cubos, cajones), sólidos, llenos de materiales de embalaje apropiados. Los recipientes exteriores (con excepción de los cajones) deberán estar provistos de asas fuertes.

b) Para el ácido nítrico concentrado de un peso específico de por lo menos 1,48 a 15º centígrados (46,8º Baumé), y el ácido nítrico rojo fumante, los recipientes de vidrio o de grés deberán estar rodeados en los recipientes por un volumen al menos igual a un contenido de litro de infusorios

o de otras sustancias térreas secas apropiadas.

c) El material de embalaje previsto en a) y b) no será necesario, si los recipientes de vidrio están colocados en envolturas de metal que los rodeen por completo y apuntalados con buenos muelles recubiertos de amianto, de tal forma que no puedan moverse en las envolturas.

d) Para el bromo (cuarto), los recipientes de vidrio o de grés deberán estar encerrados en recipientes sólidos de madera o de metal, y rodeados hasta el cuello con ceniza, arena, tierra de infusorios u otras sustancias análogas incombustibles.

(2) Los extintores de incendios que contengan ácidos de los enumerados en primero, deberán estar contruidos de forma que el ácido no pueda derramarse.

(3) Los acumuladores eléctricos, cargados con ácido sulfúrico (primero), deberán colocarse en una caja de batería, de manera que los vasos no puedan moverse. La caja de batería se embalará sólidamente en otra caja con sustancias de embalaje absorbentes. Las tapas de las cajas llevarán claramente las indicaciones "Acumuladores eléctricos", "Parte superior". Si los acumuladores estuviesen cargados, los polos deberán estar protegidos de manera que se eviten los cortocircuitos.

Si los vasos estuviesen contruidos por materias resistentes, como la madera con revestimiento de plomo o el caucho endurecido, y su parte superior estuviere acondicionada de tal forma que el ácido no pueda salir de una manera peligrosa, se podrá dejar sin embalar los vasos o las baterías de acumuladores, a condición de que dispositivos apropiados, como cuadros, tabiques o refuerzos, les impidan volcarse o moverse y les protejan contra las averías que puedan ocasionarse al caer algún bulto sobre las baterías. Los vasos o baterías que constituyan un todo con coches, no necesitarán tampoco un embalaje especial, cuando estos vehículos estén fuertemente sujetos y colocados en los vagones del ferrocarril.

(4) No podrán emplearse recipientes de madera para los caldos de plomo que contengan ácido sulfúrico, procedentes de acumuladores y de cámaras de plomo, a menos que sea posible impedir que rezume el ácido.

(5) Los recipientes que contengan ácido fluorhídrico (primero), serán de plomo o de gutapercha para el ácido oxidado. Se admitirán asimismo re-

ipientes de madera con guarnición interior sólida de parafina. Los recipientes de hierro con tapón de cierre estanco con tornillo podrán igualmente emplearse para el ácido concentrado, a 70 por 100 por lo menos de ácido puro. Estos recipientes de hierro no deberán entregarse, llenos o vacíos, en las estaciones expendedoras, sino después de haber lavado todo vestigio de ácido en su superficie exterior. Los recipientes de ácido fluorhídrico, llenos o vacíos, deberán llevar una etiqueta o una inscripción clara y duradera, con la indicación "Ácido fluorhídrico, concentrado a 70 por 100 de ácido puro".

(6) El anhídrido sulfúrico (quinto), deberá embalsarse:

a) En cajas sólidas de palastro, estañadas y bien soldadas; o

b) En botellas fuertes de hierro o de cobre, provistas de cierre sólido y hermético.

Las cajas y las botellas deberán embalsarse sólidamente en recipientes fuertes de madera o de hojalata, con tierra de infusorios u otras sustancias análogas incombustibles.

(7) Las sustancias enumeradas en sexto deberán embalsarse:

a) En recipientes de hierro forjado, de hierro fundido, de acero fundido, de plomo o de cobre, completamente estancos y provistos de un buen cierre; o

b) En recipientes de vidrio. En este último caso deberán observarse las disposiciones siguientes:

a) Los recipientes de vidrio deberán tener paredes gruesas y estar tapados herméticamente con tapones de vidrio esmerilado, sujetos de manera que no puedan desprenderse.

b) Si los recipientes de vidrio contienen más de cinco kilogramos, deberán colocarse en envolturas metálicas. Las botellas de menor contenido podrán embalsarse en cajas sólidas de madera, divididas interiormente en tantos compartimentos como botellas se expidan. Cada caja no podrá contener más de cuatro compartimentos.

c) Los recipientes de vidrio deberán estar colocados en las envolturas de tal manera que quede un espacio vacío de 30 milímetros, por lo menos, entre ellos y las paredes. Los espacios vacíos se rellenarán cuidadosamente con tierra de infusorios u otras sustancias análogas incombustibles; para el cloruro de acetilo se podrá emplear serrín de madera.

d) La tapa de los recipientes exteriores deberá llevar la indicación del

contenido, con la mención de "Fragil" u otro signo equivalente.

(8) Para el bicóxido de hidrógeno (agua oxigenada) (séptimo), deberán emplearse recipientes que no estén herméticamente cerrados. Los botellones, botellas y cántaras, deberán estar bien embalsados en cajones o cestos sólidos, provistos unos y otros de asas. Los botellones deberán estar provistos de un cierre de seguridad, que pueda ceder a un exceso de presión que se desarrolle en el interior.

(9) Para el sulfuro sódico refinado cristalizado (octavo), se deberán emplear recipientes impermeables al agua; para el sulfuro sólido bruto, así como para el coque a base de sosa, recipientes estancos de palastro.

(10) El bisulfato de sosa deberá estar encerrado en recipientes estancos, inatacables por el contenido. Podrá también cargarse en vagones volquetes, revestidos interiormente de plomo, cubiertos con un toldo y provistos de un dispositivo que impida el contacto inmediato del toldo con el bisulfato.

(11) La cal viva deberá estar encerrada en sacos fuertes y estancos. Por lo que se refiere a la cal viva a granel, véase después en B. otras disposiciones.

B.

Otras disposiciones.

(1) Se permitirá embalar con otros objetos, en recipientes sólidos de madera, estancos y bien cerrados, mediante la observancia de las disposiciones que conciernen a los recipientes, citadas en el capítulo A.:

a) Hasta 500 gramos de bromo (cuarto).

b) El anhídrido sulfúrico (5), en cantidades que no excedan de los kilogramos; podrá también encerrarse en fuertes tubos de vidrio cerrados al completo, que se apuntalarán sólidamente en recipientes de hojalata sólidos, bien cerrados y llenos de tierra de infusorios.

c) Hasta cinco kilogramos de las sustancias enumeradas en (6).

d) Hasta 10 kilogramos de las sustancias enumeradas en primero, segundo y tercero.

Estas sustancias deberán estar sólidamente calzadas en los recipientes.

(2) La carta de porte deberá llevar las indicaciones siguientes:

a) Para el ácido nítrico (quinto), en recipientes de vidrio, el peso específico para una temperatura de 15° centígrados; a falta de esta indicación en la carta de porte, el ácido se con-

siderará concentrado (A., apartado (1), b) y c).

b) Para los caldos de plomo que contengan ácido sulfúrico procedente de acumuladores y de cámaras de plomo, se deberá certificar que el ácido sulfúrico no puede derramarse.

c) Para los residuos de ácido sulfúrico procedentes de la fabricación de nitroglicerina, se deberá certificar que están completamente desnitrificados; de lo contrario, quedarán excluidos del transporte.

Esta declaración no será necesaria para los residuos de ácidos procedentes de la fabricación de nitrocelulosa; no se tendrá en cuenta un contenido mínimo de nitrocelulosa.

(3) Las sustancias enumeradas en primero al quinto, deberán transportarse en vagones descubiertos. Pero podrán también emplearse vagones cubiertos:

a) Para el transporte de las sustancias enumeradas en tercero, si están embaladas en barriles de hierro, fuertes y estancos, que no podrán llenarse más que hasta las nueve décimas de su capacidad.

b) Para el transporte de bromo (cuarto), en cantidades que no excedan de 500 gramos; para el del anhídrido sulfúrico (quinto), en cantidades que no excedan de dos kilogramos, y para el de las sustancias enumeradas en primero, segundo y tercero, en cantidades que no excedan de 10 kilogramos; sea aisladamente o bien con otros objetos, a condición de que los recipientes estén cuidadosamente calzados en una fuerte envoltura de madera.

(4) El bióxido de hidrógeno (agua oxigenada), (séptimo), así como el sulfuro de sodio y los coques a base de sosa (octavo) se transportarán en vagones cubiertos o en vagones descubiertos entoldados.

(5) Los recipientes vacíos que hayan contenido sustancias de las enumeradas en primero al quinto, deberán, cuando sean entregadas para el transporte como expediciones parciales, estar bien cerrados y limpios. La carta de porte deberá mencionar lo que contenían anteriormente.

(6) Las prescripciones de los apartados (3) y (5), no serán aplicables a los extintores de incendios ni a los acumuladores eléctricos (A), apartados (2) y (3).

(7) Los recipientes que contengan ácido fluorhídrico (primero), deberán estar colocados con el tapón de cierre en alto.

(8) Son aplicables a los recipientes

de los vagones-tanques destinados al transporte de sustancias cáusticas, las disposiciones consignadas en A., apartado (1), a excepción de las que figuran de a) al d).

(9) La cal viva en sacos no deberá transportarse más que en vagones cubiertos, y la cal viva a granel no podrá transportarse más que en vagones metálicos.

C.

Modo de transporte.

(1) Las materias enumeradas en tercero, se admitirán al transporte en gran velocidad en expediciones parciales, si están embaladas conforme a las disposiciones indicadas en B., apartado tercero, a); las de primero al tercero, en cantidades que no excedan de 10 kilogramos; el bromo hasta 500 gramos, y el anhídrido sulfúrico hasta dos kilogramos, se admitirán igualmente con el embalaje provisto en B., apartado (3), b).

(2) Esta restricción no se aplicará a los extintores de incendios ni a los acumuladores eléctricos [A., apartados (2) y (3)].

CLASE VI

Productos repugnantes y de mal olor.

Se admitirán para el transporte:

1.º Los tendones frescos, los retazos de pieles frescas que sirvan para la fabricación de la cola, no encalados, así como los desperdicios de estas dos clases de sustancias; los cuernos y pezuñas frescas y los huesos frescos, así como las demás sustancias nauseabundas y repugnantes, mientras no sean las mencionadas a continuación:

2.º Las pieles frescas sin salar.

3.º Los huesos limpios y secos, los cuernos y las pezuñas secos.

4.º Los cuajarones de ternera frescos, libres de todo residuo de alimento.

5.º Los residuos comprimidos procedentes de la fabricación de la cola de piel (residuos calcáreos, residuos del encalado de los retazos de piel, o residuos utilizados como abono).

6.º Los residuos no comprimidos de la clase enumerada en quinto.

7.º El estiércol mezclado con paja.

8.º Las demás materias fecales, inclusive las procedentes de alcantarillas o pozos negros.

Condiciones de transporte.

A.

Embalaje.

(1) Las sustancias enumeradas a continuación, entregadas para el trans-

porte como expediciones parciales, deberán embalsarse de la manera siguiente:

a) Las enumeradas en primero, quinto y sexto:

en recipientes de madera (toneles, cubetas o cajas), sólidos, estancos y bien cerrados; el contenido no deberá revelarse de una manera desagradable por su olor.

b) Las enumeradas en segundo: en recipientes de madera (toneles, cubetas o cajas), sólidos, estancos y bien cerrados, o en sacos sólidos, impermeables y bien cerrados, impregnados con desinfectantes apropiados, como el ácido fénico, lisol, para que el olor metálico del contenido no se note; el empleo de estos sacos estará, sin embargo, limitado a los meses de Noviembre, Diciembre, Enero y Febrero.

c) Las enumeradas en tercero: en recipientes (toneles o cubetas), estancos o en sacos sólidos.

d) Los cuajarones de ternera (cuarto):

en recipientes de madera (toneles o cubetas), sólidos, estancos y bien cerrados; durante los meses de Abril a Septiembre, inclusive los cuajarones de ternera deberán salarse, en tal forma que se hayan empleado de 15 a 20 gramos de sal común por cuajaron; deberá, además, extenderse en el fondo de los recipientes que se empleen para el embalaje, así como sobre la capa superior de los cuajarones, una capa de sal de un centímetro de espesor, por lo menos; la carta de porte deberá llevar una declaración, en que conste que se han observado estas disposiciones.

e) Los excrementos de perro (octavo):

en recipientes de metal o de madera, sólidos, estancos y bien cerrados.

f) La palomina (8.º):

en recipientes de madera (toneles o cubetas), sólidos, estancos y bien cerrados; la palomina seca podrá también embalsarse en sacos sólidos e impermeables. No deberá quedar adherida exteriormente a los recipientes que sirvan para el embalaje, vestigio alguno del contenido.

(2) Las prescripciones siguientes se aplicarán a los cargamentos por vagón completo:

a) Sustancias enumeradas en primero y segundo:

1.º Si se utilizan vagones cubiertos, especialmente preparados, que tienen instalaciones de ventilación eficaces, no será necesario el embalaje. Las sustancias deberán estar impregnadas de ácido fénico, al 5 por 100, por lo

menos, o de otros desinfectantes apropiados, de tal manera que el olor mefítico del contenido no se note.

2.º Si se emplean vagones de mercancías, *corrientes descubiertos*:

a) Del 1.º de Marzo al 31 de Octubre, las sustancias deberán embalarsé en sacos sólidos e impermeables, que estén impregnados con desinfectantes de los citados en 1.º, para que el olor mefítico del contenido no se note. Todo envío de este género deberá estar recubierto con un toldo de tejido muy fuerte (llamado tela de lúpulo) impregnado con una solución de los desinfectantes precitados; este toldo deberá estar a su vez, recubierto con un gran toldo impermeable no embreado.

β) Del primero de Noviembre a fin de Febrero, el embalaje en sacos no será necesario. Sin embargo, los envíos deberán recubrirse, asimismo con un toldo de tejido de lúpulo y dicho toldo estar a su vez recubierto con otro impermeable no embreado. El primer toldo deberá impregnarse, si es necesario, con uno de los desinfectantes enumerados en 1.º de tal manera que no pueda notarse ningún olor mefítico.

γ) Si los desinfectantes no bastasen para impedir los olores mefíticos, los envíos deberán embalsarse en toneles o cubetas sólidos, estancos y bien cerrados, de tal manera que el olor del contenido no se note.

b) Las *sustancias enumeradas en 3.º y 7.º*:

Que no requieran embalaje especial; si fuesen entregadas sin embalaje, el cargamento deberá, sin embargo, cubrirse enteramente con toldos impermeables.

e) Los *cuañarones de ternera (4.º)*: Se embalarán en la forma prescrita en el apartado (4) d.

d) Las *sustancias enumeradas en 5.º*:

Deberán estar recubiertas por completo con dos toldos superpuestos, impermeables y no embreados. El toldo inferior estará impregnado con desinfectantes apropiados (ácido fénico, lisol, etc.), de tal forma que no se note ningún olor mefítico. Se derramará entre los toldos una capa de cal seca, apagada, de polvo de turba o de tanino que ya se haya usado.

e) Las *sustancias citadas en 6.º*: Deberán embalsarse conforme a las disposiciones del apartado (4) a.

f) Las *sustancias citadas en 8.º*: Deberán embalsarse en recipientes sólidos, estancos y bien cerrados. Los *excrementos secos de perro* y la *palomina* podrán también embalsarse en sacos sólidos impermeables.

B.

Otras disposiciones.

(1) El ferrocarril podrá limitar el transporte a determinados trenes, hacerse pagar por adelantado el precio del transporte y adoptar, igualmente disposiciones especiales referentes a la hora y al plazo de carga y de descarga, así como en el camionaje, a la salida y la llegada. El ferrocarril podrá exigir que los toldos sean suministrados por el expedidor.

(2) Las *sustancias citadas en 7.º y 8.º*:

(con excepción de los *excrementos de perro y la palomina*) no se aceptarán como expediciones parciales.

(3) Los recipientes que contengan *excrementos de perro* no deberán hacerse rodar sino que se transportarán de pie.

(4) El ferrocarril que sea el último en hacer el transporte de cargamento de *sustancias citadas en 1.º, 2.º, 3.º y 7.º*, a granel, o de cargamento de *sustancias citadas en 8.º*, deberá someter los vagones, cada vez que hayan sido utilizados en este transporte, a una limpieza o desinfección, con arreglo a las disposiciones legales, aplicables en el Estado contratante al que pertenezca la estación de destino. Los gastos de desinfección gravarán la mercancía.

(5) Si se notase un olor nauseabundo durante el camino, el ferrocarril podrá someter, en cualquier tiempo, las sustancias a los desinfectantes apropiados, para hacer desaparecer el olor; los gastos serán de cuenta del expedidor o del destinatario.

(6) Las *sustancias enumeradas en 3.º y 4.º* podrán transportarse en vagones cubiertos. Se prohibirá cargarlas con géneros alimenticios u otros de consumo. Las *sustancias citadas en 1.º, 2.º, 5.º, 6.º, 7.º y 8.º* deberán transportarse en vagones descubiertos (véase a este respecto A. (2) a, 1.º). El transporte de *excrementos secos de perro*, cuando se embalen conforme a las disposiciones prescritas en A. (2) f último concepto, se efectuará en vagones cubiertos o descubiertos revestidos de toldos que cierran bien.

(7) Los recipientes vacíos y los toldos de regreso deberán limpiarse completamente y tratarse con desinfectantes apropiados, de manera que no desprendan ningún olor mefítico. La carta de porte deberá mencionar el uso a que hayan servido. El transporte deberá efectuarse en vagones descubiertos.

(8) Por lo demás, los envíos se

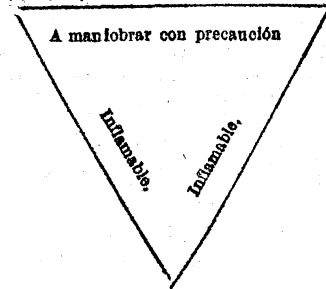
someterán a las disposiciones de policía en vigor de cada Estado.

C.

Modo de transporte.

Las sustancias citadas en la Clase VI, los recipientes vacíos que hayan contenido dichas sustancias, y los toldos de regreso que hayan servido para esos transportes no podrán ser transportados en gran velocidad por expediciones parciales.

Modelo de la etiqueta prescrita para los objetos de la clase III a. B



Escala: 1/3.

Papel rojo.

Hecho en Berna el 23 de Octubre de 1924.

(Siguen las firmas.)

ANEXO III (Artículo 12.)

FALTA DE EMBALAJE O DEFECTOS EN EL MISMO

Declaración general.

La estación de ... del ferrocarril de ..., acepta para el transporte, a petición mía, a partir de esta fecha, las mercancías designadas a continuación, que la entregaré para ser expedidas, a saber:

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

Reconozco que estas mercancías, cuando están acompañadas de una carta de porte en la que se menciona la presente declaración, se entregan para su transporte sin embalaje * con embalaje defectuoso, cuya descripción sigue.

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

... de ... de 19...

(Firma.)

(Siguen las firmas.)

ANEXO VI (Artículo 57.)

* tachar la disposición que no convenga.

REGLAMENTO RELATIVO A LA OFICINA CENTRAL DE TRANSPORTES INTERNACIONALES POR FERROCARRIL

ARTÍCULO 1.

1.—La Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril tiene su sede en Berna. Su organización en el cuadro establecido por las disposiciones del artículo 57 del Convenio, así como la vigilancia de su actividad se confían al Consejo Federal Suizo.

2.—Los gastos de la Oficina central son de cuenta de los Estados contratantes, proporcionalmente a la longitud de las líneas de ferrocarril o de los recorridos servidos por otras empresas admitidas a participar en los transportes efectuados en las condiciones fijadas por el Convenio Internacional. No obstante, las Compañías de Navegación contribuirán a los gastos, proporcionalmente a la mitad solamente de sus recorridos. Para cada Estado, la contribución es de francos 1,40 como máximo por cada kilómetro. El total del crédito anual correspondiente a cada kilómetro de ferrocarril, se fijará, para cada ejercicio, por el Consejo Federal Suizo, dando cuenta a la Oficina central y teniendo en cuenta las necesidades del momento. Se percibirá siempre en su totalidad. Cuando los gastos efectivos de la Oficina central no hayan alcanzado el total del crédito calculado sobre esta base, la cantidad que no se haya gastado se destinará a los fondos de retiro y pensiones, cuyos intereses servirán para conceder socorros o indemnizaciones a los funcionarios y empleados de la Oficina central para el caso de que, como consecuencia de edad avanzada, accidente o enfermedad, fuesen definitivamente incapaces de continuar en el desempeño de sus funciones.

Con motivo del envío a los Estados contratantes de la Memoria de la gestión y del presupuesto anual, la Oficina central les invitará a depositar su cuota contributiva por gastos del ejercicio pasado. El Estado que no haya entregado su cuota en 1.º de Octubre, será invitado por segunda vez a hacerlo. Si este llamamiento no surtiese efecto, la Oficina central lo repetirá al comienzo del año siguiente, con motivo del envío de la Memoria del nuevo ejercicio transcurrido. Si para el 1.º de Julio siguiente no ha dado resultado este nuevo llamamiento, se hará una cuarta gestión cerca del Estado moroso, a fin de que se avenga

a pagar las dos anualidades transcurridas; en caso de que no tuviese éxito, la Oficina central le avisará, tres meses después, que si el pago esperado no se ha efectuado antes de fin de año, su abstención se interpretará como una manifestación tácita de su voluntad de retirarse del Convenio.

Quando esta gestión no produzca un resultado positivo antes del 31 de Diciembre, la Oficina central tomará nota de la voluntad tácitamente expresada por el Estado contumaz, de retirarse del Convenio y procederá a la cancelación de las líneas de este Estado de la lista de líneas admitidas al servicio de transportes internacionales.

Las cantidades percibidas, deberán, en lo que sea posible, cubrirse con créditos de los que disponga la Oficina central y podrán repartirse en cuatro ejercicios. La parte de déficit que no hubiese podido ser cubierta de esta manera, será llevada, en cuenta especial, al débito de los demás Estados en proporción al número de kilómetros de vías férreas sometidas al Convenio en el momento del cargo en cuenta y para cada uno en la medida en que durante el período de dos años que haya terminado con el retiro del Estado deudor, haya sido con él parte en el Convenio. Un Estado cuyas líneas hayan sido canceladas en las condiciones indicadas en el párrafo precedente, no podrá hacer que sean readmitidas en el servicio de los transportes internacionales más que pagando previamente las sumas de que sea deudor dicho Estado durante los años necesarios y ello con interés del 5 por 100, a contar desde el término del sexto mes transcurrido desde el día en el que la Oficina central le haya invitado la primera vez a pagar las cuotas contributivas que le correspondan.

ARTÍCULO 2.

1. La Oficina central publicará un boletín mensual que contenga las informaciones necesarias para la aplicación del Convenio, principalmente las comunicaciones relativas a la lista de las líneas de ferrocarril y de otras empresas y a los objetos excluidos de transporte o admitidos con ciertas condiciones, así como los documentos de jurisprudencia y estadística que juzgase oportuno insertar.

2. El boletín se redacta en francés y alemán. Se enviará gratuitamente un ejemplar a cada Estado y a cada una de las administraciones interesadas. Los demás ejemplares que se soli-

citen se pagarán a un precio fijado por la Oficina central.

ARTÍCULO 3

1. Las facturas y créditos para transportes internacionales que hayan quedado sin pagar pueden enviarse por la administración acreedora a la Oficina central, a fin de que ésta facilite el cobro de los mismos. A este efecto la Oficina central obligará a la administración deudora a pagar la cantidad debida o a exponer los motivos de su negativa al pago.

2. Si la Oficina central estima que los motivos de negativa alegados están suficientemente fundados, remitirá las partes a usar de su derecho ante el Juez competente.

3. Cuando la Oficina central estime que la totalidad o parte de la suma se debe en efecto, puede, después de consultar a un experto, declarar que la Empresa de transportes deudora debe depositar en la Oficina central todo o parte del crédito; la cantidad depositada deberá quedar consignada hasta que el Juez competente decida sobre el fondo del asunto.

4. En el caso de que una Empresa de transportes no obedeciese en el término de quince días a los requerimientos de la Oficina central, se le remitirá otro apremio, indicándole las consecuencias de su negativa.

5. Cinco días después de este nuevo emplazamiento, si resultase infructuoso, la Oficina central dirigirá al Estado del que depende la Empresa de transportes un aviso motivado, invitándole a que indique las medidas a tomar y principalmente a examinar si debe mantener en la lista las líneas de la Empresa de transporte deudora.

6. Si el Estado del que depende la Empresa de transportes deudora declarase que, a pesar de la falta de pago, no cree que se deba cancelar esta Empresa de la lista, o si dejase sin contestación durante seis semanas la comunicación de la Oficina central, se considerará de pleno derecho, que acepta la garantía de solvencia de la citada Empresa en lo que respecta a los créditos que resultan de los transportes internacionales.

Hecho en Berna el 23 de Octubre de 1924.

(Siguen las firmas.)

ANEXO VII

Artículo 60

REGLAMENTO RELATIVO A LA COMISION DE PERITOS

ARTÍCULO 1.

Alemania, Francia e Italia estarán

representadas permanentemente en la Comisión de Peritos. Los demás Estados contratantes podrán, si lo juzgan necesario, hacerse representar en las Sesiones de la Comisión.

ARTÍCULO 2.

Los Gobiernos de los Estados contratantes comunicarán sus deseos y sus proposiciones motivadas relativas al anejo 1, a la Oficina central de Transportes Internacionales por Ferrocarril, la cual los pondrá inmediatamente en conocimiento de los demás Estados contratantes. Siempre que se estime necesario, la Oficina central invitará a la Comisión a que se reúna. Todos los Estados contratantes recibirán aviso de las sesiones de la Comisión con dos meses de anticipación. El aviso deberá indicar los asuntos que constituyan el orden del día.

ARTÍCULO 3.

La Comisión estará válidamente constituida cuando estén representados tres Estados contratantes.

ARTÍCULO 4.

La Comisión designará para cada sesión su Presidente y Vicepresidente.

ARTÍCULO 5.

Las decisiones de la Comisión se tomarán por mayoría de votos de los Estados representados. En caso de empate, el Presidente tendrá voto de calidad.

ARTÍCULO 6.

Cada Estado tendrá a su cargo los gastos de sus representantes.

ARTÍCULO 7.

La Oficina central asumirá el servicio de la Secretaría y de la correspondencia de la Comisión.

ARTÍCULO 8.

El Director, o en su defecto el Vice-director de la Oficina central, asistirá a las sesiones de la Comisión con voto consultivo.

Hecho en Berna el 23 de Octubre de 1924.

PROTOCOLO

En el momento de proceder a la firma del Convenio sobre el transporte de mercancías por ferrocarril, concertado en esta fecha, los Plenipotenciarios abajo firmantes, en presencia y con la participación del Delegado de la Comisión del Gobierno del terri-

torio de la Cuenca del Sarre, han declarado y estipulado lo que sigue:

I.—Ratificación y entrada en vigor.

El Convenio será ratificado; los instrumentos de ratificación deberán depositarse en Berna lo antes posible; entrará en vigor entre los Estados que lo hayan ratificado desde el momento en que un acuerdo de este género se haya concertado entre los Gobiernos de dichos Estados.

II.—Disposiciones transitorias.

Puesto que el valor respectivo de las monedas en curso en los diferentes Estados está sujeto a bruscas variaciones, cada Estado podrá, por un periodo que no deberá exceder de cuatro años, a contar desde la entrada en vigor del Convenio, tener por disposiciones insertas en las tarifas, bien por actos del Poder público, derogar las disposiciones de los artículos 17, 19, 21, 29 y 36 del Convenio, decidiendo para cierto recorrido:

1.º a) Que las expediciones, al partir de ese Estado, no se admitirán sino con porte pagado hasta sus fronteras.

b) Que las expediciones no se gravarán con ningún gasto al entrar en dicho Estado, o que las expediciones con destino a dicho Estado no podrán estar franqueadas al partir más que hasta sus fronteras.

c) Que el porte de las expediciones en tránsito por dicho Estado se pagará, según acuerdo de los interesados, bien sea en el país de partida, bien en el de llegada.

2.º Que los transportes que utilizan las líneas de dicho Estado no podrán gravarse con ningún reembolso y que no se admitirán los desembolsos.

3.º Que no se permitirá al expedidor modificar el contrato de transporte en lo que concierne al franqueo y al reembolso.

4.º Que el máximo de 50 francos y de 100 francos fijado por los artículos 29 y 36 se rebajará, respectivamente, a 25 y 50 francos.

El presente Protocolo, que será ratificado al mismo tiempo que el Convenio concertado en esta fecha, se considerará como formando parte integrante del mismo y tendrá el mismo valor y duración que este Convenio.

En testimonio de lo cual, los Plenipotenciarios y el Delegado de la Comisión del Gobierno del territorio de la Cuenca del Sarre han firmado este Protocolo.

Hecho en Berna el 23 de Octubre de 1924, en un solo ejemplar, que quedará depositado en los archivos de la Confederación Suiza y del cual se remitirá una copia auténtica a cada una de las Potencias signatarias.

Hecho en Berna el 23 de Octubre de 1924.

(Siguen las firmas.)

Acta del depósito de ratificaciones y de entrada en vigor del Convenio Internacional de 23 de Octubre de 1924 sobre transporte de mercancías por ferrocarril.

En cumplimiento del Protocolo final del Convenio Internacional de 23 de Octubre de 1924 sobre transporte de mercancías por ferrocarril, concertado entre Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Dinamarca, la ciudad libre de Danzitz, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania, Reino de los Serbios, Croatas y Eslovenos, Suecia, Suiza y Checoslovaquia, con participación de la Comisión de Gobierno de la Cuenca del Sarre, y como consecuencia de la invitación dirigida por el Consejo Federal Suizo a las Altas Partes Contratantes, los infrascriptos Plenipotenciarios se han reunido hoy en Berna, en el Palacio Federal, en presencia y con participación del Sr. Pierrotet, Delegado de la Comisión de Gobierno del territorio de la Cuenca del Sarre para proceder al depósito de ratificaciones del citado Convenio, por sus anejos y su Protocolo final, y constituyen un todo de nueve actos y para fijar la fecha de entrada en vigor de este acta internacional.

Después de haberselo comunicado sus poderes, hallados en buena y debida forma, han exhibido sus instrumentos de ratificación en un solo ejemplar por cada país, y habiendo sido encontrados dichos instrumentos, después de examinados, exactos y concordantes, han sido entregados al Gobierno de la Confederación Suiza para ser depositados en sus Archivos, con la presente Acta.

Según los términos del Protocolo final del citado Convenio, éste entrará en vigor entre los Estados que lo hayan ratificado desde que se llegue a un acuerdo entre los Gobiernos de dichos Estados a este respecto.

En consecuencia, los infrascriptos Plenipotenciarios han convenido con esta fecha lo que sigue:

1. El párrafo 2 del artículo 60 y el Anejo VII del Convenio Internacio-

nal de 23 de Octubre de 1924 sobre transporte de mercancías por ferrocarril (C. I. M.), entrarán en vigor el día siguiente de esta fecha, es decir, el 19 de Octubre de 1927.

2. Las demás disposiciones del Convenio Internacional de 23 de Octubre de 1924 sobre transporte de mercancías por ferrocarril entrará en vigor el 1.º de Octubre de 1928.

A partir de esta fecha, el Convenio Internacional de 14 de Octubre de 1890, sobre transporte de mercancías por ferrocarril, incluso las modificaciones introducidas anteriormente en el citado Convenio y la declaración adicional de 20 de Septiembre de 1893, quedará abrogado y reemplazado por el Convenio Internacional de 23 de Octubre de 1924, sobre transporte de mercancías por ferrocarril.

3. Queda entendido que las decisiones de la Comisión de Peritos prevista en el apartado 2 del artículo 60 del referido Convenio, tales como han sido comunicadas a los Gobiernos interesados por Nota de la Oficina central, número 697, de 28 de Febrero de 1927, se consideran como notificadas a los efectos del citado artículo 60, apartado 2 del (C. I. M.) con fecha del 19 de Octubre de 1927. Por consiguiente, el plazo de dos meses, previsto en el artículo 60, apartado 2, comenzará a contarse el 19 de Octubre de 1927.

Sin embargo, a fin de permitir a las Administraciones de los ferrocarriles que comiencen desde ahora los trabajos preparatorios indispensables para la entrada en vigor de las nuevas disposiciones, los infrascritos declararán desde luego que su Gobierno respectivo no formulará objeción al texto que resulte de las decisiones de la Comisión de Peritos que les fué comunicado por la Oficina central el 28 de Febrero de 1927. Queda entendido que la Oficina central tomará las medidas necesarias para que el Anejo 1.º entre en vigor el mismo día que el Convenio.

La presente acta queda abierta, hasta el 1.º de Enero de 1928, a la firma de los Gobiernos de los Estados contratantes que, en el día de la fecha, no hayan podido firmar. Para los Estados que depositen sus instrumentos de ratificación después del 1.º de Enero de 1928, el presente Convenio entrará en vigor en un plazo de tres meses, a contar desde la fecha de la notificación del depósito por el Gobierno suizo a los demás Estados contratantes, quedando entendido que la fecha de esta entrada en vigor no podrá ser anterior al 1.º de Octubre de 1928.

En testimonio de lo cual, los infrascritos Plenipotenciarios y el Delegado de la Comisión de Gobierno del territorio de la Cuenca del Sarre, han levantado y firmado la presente acta.

Hecho en Berna el 18 de Octubre de 1927 en un solo ejemplar, del que se remitirá una copia certificada conforme, a cada una de las Partes.

Alemania, Dr. Adolf Müller.

Por Austria, Dr. Leo di Pauli.

Por España, Mauricio López Robert y Terry, Marqués de la Torrehermosa.

Por Finlandia, Hugo Valvanne.

Por Bélgica, Fernand Peltzer.

Por Bulgaria, D. Mikoff.

Por Dinamarca, A. Oldemburg.

Por a ciudad libre de Dantzing, J. de Modzelewski.

Por Luxemburgo, Lefort.

Por Noruega, J. Irgens.

Por los Países Bajos, W. Doude van Troostwijk.

Por Francia, Pierre Buerlet.

Por Hungría, Félix Parcher de Terjé-Kfalva.

Por Italia, B. Pignatti.

Por Letonia, Charles Duzmans.

Por la Comisión de Gobierno del territorio de la Cuenca del Sarre, Pirotet.

Por Suecia, Kumlin.

Por Suiza, Dr. Haab.

Por Polonia, J. de Modzewki.

Por Rumania, L. B. Comnène.

Por Checoslovaquia, Dr. Veverka.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

REALES ORDENES

Núm. 968.

Excmo. Sr.: De acuerdo con la propuesta formulada por el Comité regulador de la Producción industrial,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido conceder a D. Juan Sánchez Pala, de Madrid, la autorización para instalar en el pueblo del Tiemblo (Avila), una fábrica de aserrar maderas, compuesta de una sierra de carro de 110 centímetros, dos sierras de cinta, de un metro, y una máquina de vapor con sus elementos auxiliares y complementarios.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 9 de Mayo de 1928.

P. D.,

El Director general,

CASTEDO

Señor Gobernador civil de Madrid.

Núm. 969.

Excmo. Sr.: De acuerdo con la propuesta formulada por el Comité regulador de la Producción industrial,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido conceder a D. Teodoro Jiménez Fernández, de Peñaranda de Bracamonte, la autorización para instalar una fábrica de alpargatas de piso de goma, empleando como primeras materias los gomas y los desperdicios de neumáticos.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 9 de Mayo de 1928.

P. D.,

El Director general,

CASTEDO

Señor Gobernador civil de Salamanca.

Núm. 970.

Excmo. Sr.: De acuerdo con la propuesta formulada por el Comité regulador de la Producción industrial,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido conceder a la Sociedad anónima "Azucarera de Zujaira", de Granada, la autorización para instalar en la sección de lechada de cal de su fábrica "San Pascual" un aparato purificador, con objeto de completar la sección del depósito decantador, sin aumentar la producción.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 9 de Mayo de 1928.

P. D.,

El Director general,

CASTEDO

Señor Gobernador civil de Granada.

Núm. 971.

Excmo. Sr.: De acuerdo con la propuesta formulada por el Comité regulador de la Producción industrial,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido conceder a D. Emilio Pailhez Morros, de Barcelona, la autorización para instalar en Hospitalet de Llobregat una industria para refinar, neutralizar, desodorar y blanquear los aceites de toda clase de pescados, con aplicación a usos industriales y médicos.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios

guarde a V. E. muchos años. Madrid, 9 de Mayo de 1928.

P. D.,
El Director general,
CASTEDO

Señor Gobernador civil de Barcelona.

Núm. 972.

Excmo. Sr.: De acuerdo con la propuesta formulada por el Comité regulador de la Producción industrial,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido conceder a "Industrial Zarracina", de Gijón, la autorización para renovar su fábrica de sidra champagne substituyendo por otras más modernas las actuales corchadoras, saturadoras, etiquetadoras, alambradoras para el lavado de botellas, planta de refrigeración, etc., etc.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 9 de Mayo de 1928.

P. D.,
El Director general,
CASTEDO

Señor Gobernador civil de Gijón.

Núm. 973.

Excmo. Sr.: De acuerdo con la propuesta formulada por el Comité regulador de la Producción industrial,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido conceder a D. Andrés Domínguez Quintero, de Tejada de Tietar, la autorización para instalar una pequeña fábrica para la producción de harinas panificables y piensos con una producción inferior a 1.000 kilos cada veinticuatro horas, compuesta de un par de piedras de 1,30 metros de diámetro y un motor de aceites pesados de 11 HP.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 9 de Mayo de 1928.

P. D.,
El Director general,
CASTEDO

Señor Gobernador civil de Cáceres.

Núm. 974.

Excmo. Sr.: De acuerdo con la propuesta formulada por el Comité regulador de la Producción industrial,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido conceder a D. Ramón de Artaza Malvarez, de Muros, la autorización para instalar un molino mecánico con

una piedra para la molturación de granos en el punto denominado Louro, término municipal de Muros, accionando por motor de explosiones de aceites pesados de 10 a 12 HP, con una capacidad de 100 kilos por hora.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 9 de Mayo de 1928.

P. D.,
El Director general,
CASTEDO

Señor Gobernador civil de Orense.

Núm. 975.

Excmo. Sr.: De acuerdo con la propuesta formulada por el Comité regulador de la Producción industrial,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido conceder a La Unión Agrícola, de Beas de Segura, la autorización para instalar en su tejera a mano de un molino de cilindros y una galletera movida por un motor de aceites pesados, con una capacidad de producción de 10.000 piezas diarias de material corriente o especial para construcciones.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 9 de Mayo de 1928.

P. D.,
El Director general,
CASTEDO

Señor Gobernador civil de Jaén.

Núm. 976.

Excmo. Sr.: De acuerdo con la propuesta formulada por el Comité regulador de la Producción industrial,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido conceder a D. Jaime Sauret Marsal, de Barcelona, prórroga de tres meses para poner en práctica la autorización que le fué concedida por Real orden publicada en la GACETA de 21 de Enero de 1928 para instalar una fábrica de bañeras de chapa de acero esmaltada.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 9 de Mayo de 1928.

P. D.,
El Director general,
CASTEDO

Señor Gobernador civil de Barcelona.

Núm. 977.

Excmo. Sr.: De acuerdo con la propuesta formulada por el Comité re-

gulador de la Producción industrial, S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido conceder a D. Rogelio González, de Nasalfasar, prórroga de tres meses para poner en práctica la autorización que le fué concedida por Real orden publicada en la GACETA de 21 de Enero para instalar un aparato destilador con objeto de transformar la glicerina industrial en glicerina destilada.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 9 de Mayo de 1928.

P. D.,
El Director general,
CASTEDO

Señor Gobernador civil de Valencia.

Núm. 978.

Excmo. Sr.: De acuerdo con la propuesta formulada por el Comité regulador de la Producción industrial,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido conceder a D. José González Victoria, de Valencia, prórroga de tres meses para poner en práctica la autorización que le fué concedida por Real orden de 14 de Marzo de 1928, para instalar dos fábricas de anhídrido carbónico, una en Valencia y otra en Madrid.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 9 de Mayo de 1928.

P. D.,
El Director general,
CASTEDO

Señor Gobernador civil de Valencia.

Núm. 979.

Excmo. Sr.: De acuerdo con la propuesta formulada por el Comité regulador de la Producción industrial,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido desestimar la denuncia formulada por D. Rufino Entrena Ecenarro, de Eibar, contra los Sres. Olave y Sotozabal y Beistegui Hermanos por haber establecido la fabricación de revólveres sin previa autorización. Se desestima la denuncia por resultar acreditada la fabricación de los revólveres con anterioridad a la creación del Comité regulador.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. E. muchos años.
Madrid, 9 de Mayo de 1928.

P. D.,
El Director general,
CASTEDO

Señor Gobernador civil de Guipúzcoa.

Núm. 930.

Excmo. Sr.: De acuerdo con la propuesta formulada por el Comité regulador de la Producción Industrial,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido desestimar la denuncia formulada por Alambres del Cadagua, S. A., de Bilbao, contra la Sociedad Trefilería Teutonia, instalada en Remtería, por fabricar y vender puntas de París sin autorización del Comité, por haberse comprobado, previa visita de inspección, que el artículo objeto de la misma se fabricaba con anterioridad a la creación del Comité.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 9 de Mayo de 1928.

P. D.,
El Director general,
CASTEDO

Señor Gobernador civil de Bilbao.

MINISTERIO DE LA GUERRA

REALES ORDENES CIRCULARES

Núm. 80.

Excmo. Sr.: En virtud de haberse aceptado la invitación del Ministro de la Guerra de Inglaterra para que nuestro Agregado militar en Londres, Teniente Coronel de Infantería, D. Fermín Espallargas Barber, visite diversos Centros y Escuelas militares de dicha nación,

S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido a bien aprobar la comisión desempeñada por el expresado Agregado al visitar el Colegio Militar, en Sandhurst; Academia Militar, en Woolwich; Escuela de Guerra, en Camberley, y Escuela de Armas de pequeño calibre, en Hythe y Netheravon; teniendo derecho durante los cinco días invertidos en esta comisión, a las dietas y viáticos reglamentarios, con cargo al capítulo 1.º, artículo único de la Sección cuarta del vigente presupuesto.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. E. muchos años.
Madrid, 14 de Mayo de 1928.

El General encargado del despacho,
ANTONIO LOSADA ORTEGA

Señor ...

Núm. 81.

Excmo. Sr.: S. M. el REY (q. D. g.) ha tenido a bien disponer se dé a la amortización la vacante de General de división producida el día 15 del actual por pase a situación de primera reserva de D. Santiago Cullén Verdugo, por existir excedencia en dicha escala y corresponder aquélla al turno indicado.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 16 de Mayo de 1928.

El General encargado del despacho,
ANTONIO LOSADA ORTEGA

Señor ...

MINISTERIO DE MARINA

REAL ORDEN

Núm. 77.

Excmo. Sr.: S. M. el REY (q. D. g.), de conformidad con lo informado por esa Dirección general y su Junta consultiva, se ha servido disponer que, a partir de la publicación de esta disposición en la GACETA DE MADRID y *Boletín Oficial* de este Ministerio, los candidatos para plazas de Prácticos de número de los puertos abonen las cantidades que a continuación se expresan en concepto de derechos de examen: 50 pesetas para los opositores que sean Capitanes de la Marina mercante, 25 para los Pilotos, 10 para los Patrones de primera o segunda de cabotaje y 5 cuando se trate de Patrones de pesca o tráfico, cuya cuantía total será repartida entre los Vocales que compongan el Tribunal de exámenes en la misma forma que se hace con lo recaudado en los exámenes de Capitanes y Pilotos.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 11 de Mayo de 1928.

CORNEJO

Señor Director general de Navegación. Señores Capitanes generales de los Departamentos de Ferrol, Cádiz y Cartagena. Señores Directores locales de Navegación. Señores.

REAL ORDEN CIRCULAR

Núm. 73.

Excmo. Sr.: Reorganizados por Real decreto de 7 de Diciembre de 1927 los Servicios Hidrográficos de la Armada creando la cuarta Sección del Instituto y Observatorio de Marina con residencia en San Fernando (Cádiz), y con el fin de evitar demoras en asuntos como "Avisos a los Navegantes" y otros de igual importancia,

S. M. el REY (q. D. g.) se ha servido disponer se recuerde a los Centros y entidades relacionados con la referida Sección de Hidrografía o que tengan que dirigirse a ella, la nueva residencia de esta Sección a los efectos indicados.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 14 de Mayo de 1928.

CORNEJO

Señores ...

ADMINISTRACION CENTRAL

MINISTERIO DE HACIENDA

DIRECCION GENERAL DE TESORERIA Y CONTABILIDAD

LOTERIA NACIONAL

Nota de los números y poblaciones a que han correspondido los 166 premios mayores del sorteo celebrado hoy, con arreglo a lo dispuesto por Decreto-ley de 17 de Mayo de 1927, entre los denantes para la iniciación de las obras de la Ciudad Universitaria de España.

Núms.	Pesetas.	Poblaciones.
5.936	5.000.000	Barcelona.
48.833	3.000.000	Madrid.
8.076	2.000.000	Carmona.
1.490	1.500.000	Madrid.
18.150	1.000.000	Madrid.
29.071	750.000	Madrid.
22.688	750.000	Madrid.
1.605	500.000	Sevilla.
42.585	500.000	Madrid.
29.293	500.000	Segovia.
6.475	250.000	Madrid.
39.853	250.000	Madrid.
8.079	250.000	Rute.
29.048	250.000	Barcelona.
42.612	250.000	Madrid.
33.426	250.000	Barcelona.
4.959	100.000	Valladolid.
22.523	100.000	Barcelona.
237	100.000	Madrid.
2.164	100.000	Cádiz.
41.819	100.000	Madrid.
39.625	100.000	Madrid.
43.994	100.000	Madrid.
33.685	100.000	Madrid.
44.212	100.000	Valencia.

Núms.	Pesetas.	Poblaciones.
54.722	100.000	Madrid.
32.049	100.000	Bilbao.
43.855	100.000	Madrid.
37.305	100.000	Madrid.
34.338	100.000	Valmaseda.
39.809	100.000	Madrid.
12.063	100.000	Valladolid.
16.546	50.000	Valencia.
20.772	50.000	Valencia.
24.359	50.000	San Sebastián.
52.063	50.000	Elizendo.
15.428	50.000	Madrid.
3.881	50.000	Madrid.
20.873	50.000	Valencia.
32.528	50.000	Barcelona.
32.827	50.000	Madrid.
19.079	50.000	Barcelona.
12.405	50.000	Borja.
12.505	50.000	Ceuta.
40.142	50.000	Madrid.
43.355	50.000	Madrid.
7.591	50.000	Alicante.
31.975	50.000	Madrid.
33.207	50.000	Alicante.
23.932	50.000	Madrid.
6.806	50.000	Madrid.
52.037	50.000	Málaga.
27.367	25.000	Madrid.
46.959	25.000	Madrid.
27.298	25.000	Madrid.
14.065	25.000	Sevilla.
45.001	25.000	Murcia.
40.337	25.000	Sevilla.
31.546	25.000	Madrid.
42.549	25.000	Córdoba.
25.717	25.000	Madrid.
10.200	25.000	Alicante.
17.875	25.000	Madrid.
36.981	25.000	Madrid.
44.132	25.000	Madrid.
52.173	25.000	Santander.
10.586	25.000	Madrid.
751	25.000	Madrid.
54.208	25.000	Madrid.
22.602	25.000	Torrelavega.
18.291	25.000	Sevilla.
27.515	25.000	Madrid.
45.825	25.000	Madrid.
4.579	25.000	Madrid.
7.919	25.000	Madrid.
46.461	25.000	Madrid.
28.349	20.000	Coruña.
50.639	20.000	Madrid.
44.635	20.000	Madrid.
38.224	20.000	Zaragoza.
56.971	20.000	Madrid.
45.020	20.000	Madrid.
15.112	20.000	Las Palmas.
43.560	20.000	Madrid.
17.664	20.000	Línea de la Concepción.
13.616	20.000	Coruña.
46.884	20.000	Madrid.
49.976	20.000	Barcelona.
42.159	20.000	Madrid.
10.092	20.000	Valencia.
52.594	20.000	Línea de la Concepción.
42.780	20.000	Madrid.
50.852	20.000	Madrid.
46.791	20.000	Madrid.
51.881	20.000	Madrid.
36.873	20.000	Madrid.
27.034	20.000	Madrid.
54.313	20.000	Salamanca.
51.235	20.000	Madrid.
50.805	20.000	Madrid.
36.670	20.000	Madrid.
19.146	20.000	Sevilla.
24.899	20.000	Coruña.

Núms.	Pesetas.	Poblaciones.
35.627	20.000	Barcelona.
25.300	20.000	Madrid.
35.484	20.000	Madrid.
46.054	20.000	Córdoba.
18.066	20.000	Madrid.
44.259	20.000	Madrid.
52.841	20.000	Madrid.
28.471	20.000	Murcia.
34.391	20.000	Zaragoza.
47.013	20.000	Madrid.
14.123	20.000	Sevilla.
18.952	20.000	Barcelona.
32.525	20.000	Madrid.
32.921	10.000	Albacete.
39.931	10.000	Madrid.
17.484	10.000	Barcelona.
27.883	10.000	Madrid.
55.255	10.000	Madrid.
19.119	10.000	Madrid.
28.231	10.000	Málaga.
35.000	10.000	Campillos.
44.029	10.000	Madrid.
54.569	10.000	Barcelona.
47.669	10.000	Badajoz.
46.909	10.000	Madrid.
25.083	10.000	Madrid.
4.902	10.000	Barcelona.
55.248	10.000	Madrid.
11.345	10.000	Málaga.
10.265	10.000	Madrid.
52.974	10.000	Madrid.
27.927	10.000	Martos.
52.157	10.000	Alicante.
1.153	10.000	Barcelona.
34.622	10.000	Fuente del Alamo.
45.557	10.000	Barcelona.
8.499	10.000	Madrid.
38.816	10.000	Barcelona.
18.080	10.000	Madrid.
46.013	10.000	Barcelona.
50.614	10.000	Madrid.
27.924	10.000	Madrid.
5.110	10.000	Madrid.
54.933	10.000	Madrid.
32.822	10.000	Sevilla.
20.427	10.000	Madrid.
45.740	10.000	Madrid.
24.031	10.000	Toro.
24.455	10.000	Madrid.
7.833	10.000	Madrid.
16.550	10.000	Madrid.
21.942	10.000	Alicante.
15.108	10.000	Astorga.
307	10.000	Valencia.
18.315	10.000	San Feliú de Llobregat.
17.209	10.000	Barcelona.
34.901	10.000	Madrid.
45.900	10.000	Madrid.
47.295	10.000	Lora del Río.
25.409	10.000	Madrid.
4.734	10.000	Bilbao.
5.902	10.000	Madrid.
4.164	10.000	Madrid.

Madrid, 17 de Mayo de 1928.
 En el sorteo celebrado hoy, con arreglo al artículo 57 de la Instrucción general de Loterías de 25 de Febrero de 1893, para adjudicar los cinco premios de 125 pesetas cada uno, asignados a las doncellas acogidas en los Establecimientos de Beneficencia provincial de Madrid, han resultado agraciadas las siguientes:
 Concepción Coronado Ramos, Asunción Romeral García, Pilar Barbolla Bona y Manuela Elvira Pozuelo, del Asilo de Nuestra Señora de las Mer-

cedes, y Dolores Ramírez González, del Colegio de la Paz.
 Lo que se anuncia para conocimiento del público y demás efectos.
 Madrid, 17 de Mayo de 1928.—El Director general, Arturo Forcat.

PROSPECTO DE PREMIOS PARA EL SORTEO QUE SE HA DE CELEBRAR EN MADRID EL DÍA 23 DE MAYO DE 1928

Ha de constar de tres series de 40.000 billetes cada una, al precio de 50 pesetas el billete, divididos en décimos a cinco pesetas; distribuyéndose 1.383.200 pesetas en 2.029 premios para cada serie, de la manera siguiente:

PREMIOS DE CADA SERIE	PESETAS
1 de	150.000
1 de	80.000
1 de	60.000
1 de	20.000
20 de 3.000.....	60.000
1.700 de 500.....	850.000
99 aproximaciones de 500 pesetas cada una para los 99 números restantes de la centena del premio primero.....	49.500
99 idem de 500 idem id. para los 99 números restantes de la centena del premio segundo.....	49.500
99 idem de 500 idem id. para los 99 números restantes de la centena del premio tercero.....	49.500
2 idem de 3.000 pesetas cada una para los números anterior y posterior al del premio primero.....	6.000
2 idem de 2.000 idem idem para los del premio segundo.....	4.000
2 idem de 1.850 idem idem para los del premio tercero.....	3.700
2 idem de 500 idem idem para los del premio cuarto.....	1.000
2.029	1.383.200

Las aproximaciones son compatibles con cualquier otro premio que pueda corresponder al billete; entendiéndose, con respecto a las señaladas para los números anterior y posterior al de los premios primero, segundo, tercero y cuarto, que si saliese premiado el número 1, su anterior es el 40.000, y si fuese éste el agraciado, el billete número 1 será el siguiente.
 Para la aplicación de las aproximaciones de 500 pesetas, se sobreentiende que si el premio primero corresponde por ejemplo, al número 25, se considerará agraciado los 99 números restantes de la centena; es decir, desde el 1 al 24 y desde el 26 al 100, y en igual forma las aproximaciones de los premios segundo y tercero.

El sorteo se efectuará en el local destinado al efecto, con las solemnidades prescritas por la Instrucción del Ramo. En la propia forma se harán después sorteos especiales para adjudicar cinco premios de 125 pesetas entre las doncellas acogidas en los Establecimientos de Beneficencia provincial de Madrid.

Estos actos serán públicos, y los concurrentes interesados en el sorteo tienen derecho, con la venia del Presidente, a hacer observaciones sobre dudas que tengan respecto a las operaciones de los sorteos. Al día siguiente de efectuados éstos, se expone el resultado al público, por medio de listas impresas, únicos documentos fehacientes para acreditar los números premiados.

Los premios se pagarán en las Administraciones donde hayan sido expendidos los billetes respectivos, con presentación y entrega de los mismos.

Madrid, 18 de Octubre de 1927.—El Director general, Arturo Forcat.

MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN

DIRECCION GENERAL DE ADMINISTRACION

Con esta fecha se ha acordado, en el expediente de jubilación incoado por el Ayuntamiento de Amusquillo (Valladolid) a su Secretario, D. Anastasio Soladana López, el siguiente prorrateo, con arreglo a los tres quintos del sueldo anual de 2.500 pesetas:

El Ayuntamiento de Villaco de Esgueva deberá abonar 64,30 pesetas mensuales.

El de Amusquillo, 60,70.

El Ayuntamiento de Amusquillo tendrá a su cargo el recaudar del de Villaco de Esgueva la cantidad que le ha correspondido y abonará al interesado el importe íntegro de su jubilación mensual.

Madrid, 14 de Mayo de 1928.—El Director general, Rafael Muñoz.

MINISTERIO DE FOMENTO

CIRCUITO NACIONAL DE FIRMES ESPECIALES

Debiendo celebrarse el próximo día 25 la apertura de pliegos presentados a un concurso, anunciado en la GACETA DE MADRID del día 27 de Abril próximo pasado, y seis subastas, anunciadas en la GACETA DE MADRID de los días 1, 2 y 3 del corriente, se advierte para conocimiento general que dichos actos tendrán lugar en el nuevo local de las oficinas del Patronato, plaza del Progreso, número 5, así como también que en dicho local se hallan expuestos al público los proyectos correspondientes.

Madrid, 14 de Mayo de 1928.—El Presidente del Patronato, el Duque de Arión.

MINISTERIO DE TRABAJO, COMERCIO E INDUSTRIA

DIRECCION GENERAL DE ACCION SOCIAL Y EMIGRACION

Instruido expediente de devolución de la fianza constituida para garantizar la gestión de D. Juan Pallás Ro-

dríguez, como Agente encargado de una oficina de Información y despacho de pasajes para emigrantes establecida en Carballo (Coruña), dependiente del consignatario D. Felipe R. Rey, que deja de funcionar, y en virtud de lo prevenido en el artículo 73 del Reglamento de Emigración vigente,

Esta Dirección general ha acordado acceder provisionalmente a la devolución solicitada, publicando el acuerdo en la GACETA DE MADRID para que en el plazo de dos meses, a contar de la publicación, puedan reclamar contra la devolución de la expresada fianza quienes a ello se crean con derecho.

Madrid, 16 de Mayo de 1928.—El Director general, P. D., Francisco Galiay.

Instruido expediente de devolución de la fianza constituida para garantizar la gestión de D. Luis López López, como Agente encargado de una oficina de Información y despacho de pasajes para emigrantes establecida en Sarria (Lugo), dependiente de la Compañía Trasatlántica, que deja de funcionar, y en virtud de lo prevenido en el artículo 73 del Reglamento de Emigración vigente,

Esta Dirección general ha acordado acceder provisionalmente a la devolución solicitada, publicando el acuerdo en la GACETA DE MADRID para que en el plazo de dos meses, a contar de la publicación, puedan reclamar contra la devolución de la expresada fianza quienes a ello se crean con derecho.

Madrid, 16 de Mayo de 1928.—El Director general, P. D., Francisco Galiay.