

Manual del producto



Transportes CMR Plus



Índice

1.- Introducción	3
2.- Finalidad del producto	5
3.- Estructura del producto	6
3.1.- Código de producto y de riesgo	
4.- Procedimiento del producto	8
5.- Análisis del riesgo	8
6.- Garantía básica	10
7.- Garantías opcionales	10
7.1.- RC contractual por daños inmateriales	
7.2.- RC de la carga	
7.3.- Valor declarado	
7.4.- Interés especial en la entrega	
7.5.- Daños	
8.- Administración del contrato	14
9.- Normas de aceptación del riesgo	14
10.- Documentación del producto	14
11.- Anexos.	15
Anexo I: Legislación aplicable.	15
Anexo II: Términos más usados	16
Anexo III: Convenio de Ginebra de 19 de mayo de 1956.	18

1. INTRODUCCIÓN

El transporte de mercancías es una actividad socioeconómica trascendental.

Tras la entrada en la UE, especial importancia merece el transporte de mercancías para nuestro país. Puede afirmarse, sin temor a errar, que las actividades de transporte y comunicación constituyen actualmente algunos de los principales motores de la economía.

Hoy en día no existe un sistema económico que no se sustente en la comunicación de las ideas, pero también en el transporte de personas y de las mercancías.

El transporte terrestre de mercancías reviste mayor importancia que otros medios de transporte. El transporte marítimo o aéreo no podría completarse y ultimarse sin el terrestre. Sin embargo el transporte terrestre puede existir de forma independiente, pues no le es imprescindible el marítimo o aéreo.

En relación a las mercancías, son numerosos los conflictos que se originan por las averías, faltas y retrasos con ocasión de su transporte, con cuantiosas pérdidas para los intervinientes en la cadena de transporte y, lógicamente para los interesados en la carga.

El Convenio de Ginebra de 19 de mayo de 1956 relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (Convención CMR), nace por iniciativa de la Comisión económica para Europa de las Naciones Unidas. Se firmó el 19 de mayo de 1956 y entró en vigor el 2 de julio de 1961. España se adhirió al CMR el 12 de septiembre de 1973 publicándose en el BOE de 7 de mayo de 1974.

El CMR se aplica obligatoriamente a todo contrato de transporte de mercancías por carretera realizado a título oneroso por medio de vehículos, siempre que el lugar de la toma en carga de la mercancía y el lugar previsto para su entrega al destinatario, tal como están indicados en el contrato, estén situados en dos países diferentes, uno de los cuales al menos sea un país contratante, independientemente del domicilio y nacionalidad de las partes del contrato de transporte.

La aplicación del CMR ha supuesto un paso decisivo, no sólo en lo que respecta al transporte internacional de mercancías por carretera, sino al transporte internacional en general, debido a su aplicación extensiva a los transportes superpuestos (que combinan el transporte por carretera con el transporte por mar, ferrocarril, vías navegables interiores o aire). Es de vital importancia por tanto, que los estados firmantes no sólo potencien su aplicación, sino que además a través de las necesarias reformas del CMR y de las leyes internas, mejoren su regulación hasta tal punto que se constituya un derecho uniforme imperativo, sin lagunas legales, que rija en todos los estados miembros, que permita una simplificación en los trámites legales y que al mismo tiempo dote de total seguridad jurídica al sector del transporte internacional de mercancías.

2. FINALIDAD DEL PRODUCTO

La protección del patrimonio del profesional del transporte.

El segmento del mercado objetivo de “Transportes CMR Plus” es la **Micropyme** del transporte.

Este producto tiene como finalidad cubrir la responsabilidad civil contractual del transportista protegiendo el patrimonio del mismo de las eventuales reclamaciones de los perjudicados por las mercancías destruidas, deterioradas o desaparecidas durante el transporte y que además permite la contratación optativa de otras garantías (RC de la carga y Daños) que otorga protección financiera completa a la actividad del profesional del transporte de mercancías.

Como consecuencia del desarrollo de su actividad profesional (transporte de mercancías) y en base a un contrato de transporte puede recibir una reclamación por incumplimiento del contrato (entrega de mercancía dañada, entrega de mercancía con retraso, desaparición de la carga...) ya que se trata de un contrato de resultado.

El transportista siempre ha de responder por la carga dañada que se encuentra bajo su responsabilidad (salvo que concurran causas de exoneración, independencia de que tenga o no un seguro para ello). Además se trata de una responsabilidad que está prefijada, es decir, por cada kilogramo de mercancía dañada ha de pagar una cantidad preestablecida que variará además en función del ámbito del transporte: no podrá exceder de un tercio del Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples (IPREM¹) por día y por kilogramo de peso bruto de mercancía perdida o averiada (Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías) para nacional y 8,33 DEG/ kg (CMR) para internacional.

Si bien el producto “Transportes CMR Plus”, se basa en el Convenio que le da nombre, también da cobertura para el caso de que el transporte se desarrolle únicamente a lo largo del territorio nacional aumentando automáticamente el montante de la indemnización por kilogramo bruto de mercancía dañada que por definición correspondería a un tercio del IPREM por día y kilogramo a 8,33 DEG/ kg, cantidades que equivalen a 10 eur / kg aprox.

El tomador del seguro podrá optar por elegir las distintas modalidades definidas en el producto, siempre sujeto a las condiciones anteriormente indicadas.

3. ESTRUCTURA DEL PRODUCTO

¹ Es un índice oficial que viene a ser sustituto de lo que anteriormente era el salario mínimo interprofesional y se publica anualmente a través de la Ley de Presupuestos del Estado. Para el año 2010 se ha fijado por Ley 26/2009 de 23 de diciembre en 532,51 euros al mes.

El producto CMR Plus presenta varias modalidades, de manera que el tomador de la póliza puede ir contratando en función de sus necesidades, coberturas más completas.

El paquete básico y mínimo a contratar corresponde con la garantía de responsabilidad civil contractual por daños materiales (art. 17 y art. 23).

Al paquete básico se le pueden ir añadiendo garantías adicionales, conformando así paquetes de coberturas más completas, de este modo los paquetes que existen son el paquete B, que incluye las garantías de responsabilidad civil contractual por daños inmateriales (garantía B1) y responsabilidad civil de la carga (garantía B2) y el paquete C, que a la vez incluye la garantía de valor declarado (art. 24) (garantía C1), la de interés especial en la entrega (art. 26) (garantía C2) y finalmente la garantía de daños (garantía C3).

Garantía básica:

Garantía A: responsabilidad contractual por daños materiales (art.23 Convenio CMR).

Paquete RC:

Garantía B1: responsabilidad contractual por daños inmateriales, se trata de dar cobertura frente a daños consecutivos.

Garantía B2: responsabilidad civil de la carga. Para contratar esta garantía siempre se ha de contratar la anterior.

La garantía B2 no se contratará de forma independiente, si no que siempre se contrata con la garantía B1.

Paquete de daños:

Garantía C1: valor declarado (art. 24 Convenio CMR), que permite dar cobertura a una suma asegurada superior a la que se cubriría en base exclusivamente a los principios generales del convenio, se trata por tanto de un incremento de la suma asegurada previa declaración.

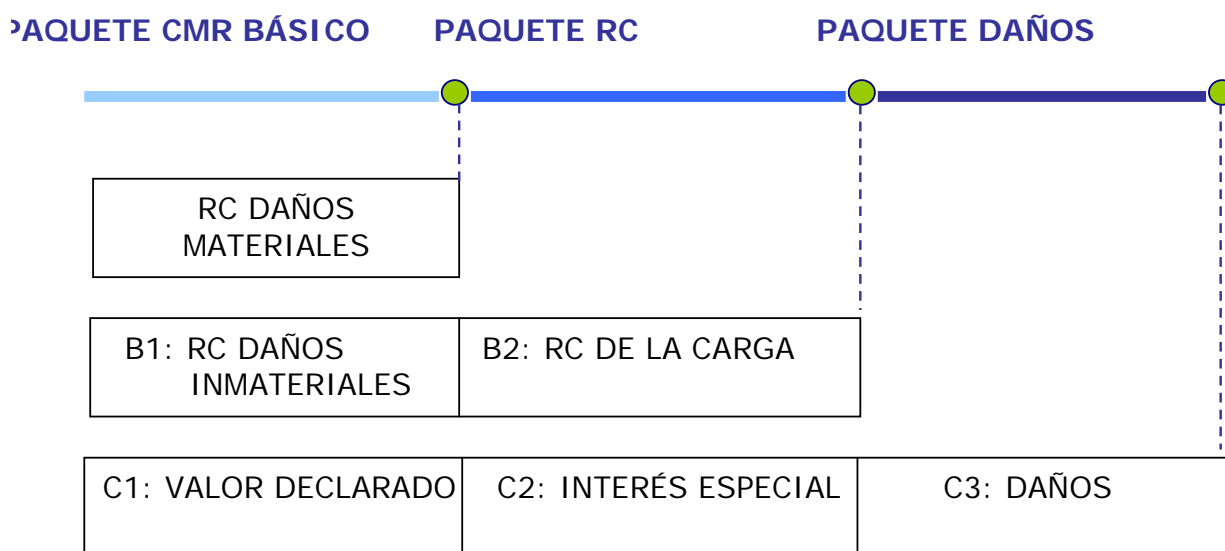
Garantía C2: interés especial en la entrega (art. 26 Convenio CMR), que da cobertura para los casos de retraso o demora en la entrega de la mercancía.

Desde el punto de vista del seguro, la póliza CMR en principio no debe cubrir los daños de la demora, a no ser que así se pacte y se haga constar expresamente en la póliza.

Garantía C3: daños, supone una ampliación de las coberturas con la finalidad de que el asegurador responda por los daños y averías de las mercancías siniestradas, y no sólo cuando se dan las circunstancias que lo permiten según el convenio.

La garantía C3 siempre se contratará con la garantía C1 y además las modalidades de C son compatibles con las del paquete B.

El esquema del producto es el siguiente:



4. PROCEDIMIENTO DEL PRODUCTO

La solicitud de cotización, de un riesgo de las características que estamos tratando en este manual, es competencia de la Dirección de Oferta Territorial/Empresas/Transportes y se canalizará a través del suscriptor de mercancías correspondiente.

De igual forma se tratará la documentación necesaria en el caso de solicitud de emisión de póliza, siempre a través de la Dirección Territorial correspondiente.

5. ANÁLISIS DEL RIESGO

Para un correcto conocimiento del riesgo que se pretende analizar, se deberán revisar una serie de aspectos objetivos y subjetivos que pasamos a analizar, siguiendo la estructura del producto de Transporte CMR Plus.

1.-Tipo de mercancía: es un dato objetivo para el análisis del riesgo, basado en los apartados de mercancías excluidas en el condicionado general de la póliza y los transportes excluidos.

Mercancías excluidas:

- Mercancías que por su propia naturaleza estén particularmente sujetas a combustión, explosión, corrosión o inflamabilidad.

- Materias o productos radiactivos.
- Metales preciosos, labrados, acuñados y/o sin acuñar, joyas, perlas finas o cultivadas, piedras preciosas o alhajas, pieles finas.
- Títulos, cupones, moneda corriente, cheques, efectos de comercio a la orden y/o al portador, documentos de toda clase.
- Objetos de arte, antigüedades y/o piezas de colección en general cualquier objeto de valor convencional notorio.
- Animales vivos.
- Plantas vivas.
- Vidrio plano y mármol.
- Vehículos de toda clase (nuevos y usados).
- Productos a granel.
- Mercancías averiadas y devueltas a origen.

Transportes excluidos:

En aplicación de lo dispuesto en el Artículo 1.4 del Convenio CMR, quedarán siempre y en todos casos excluidos:

- Los transportes efectuados bajo la regulación de Convenios Postales Internacionales.
- Los transportes funerarios.
- Los transportes de mudanzas.

Desde el punto de vista de la mercancía también se tendrá en cuenta si es *Mercancía nueva o usada*: las mercancías nuevas son susceptibles de contratación “a priori”, siempre y cuando, se cumplan el resto de requisitos establecidos para la contratación.

2.- Peso Máximo Autorizado (PMA): es un dato objetivo para el análisis del riesgo, ya que dependiendo del PMA del vehículo porteador, así será el capital máximo de indemnización en la garantía básica.

3.- Siniestro Máximo Posible (SMP): límite de indemnización máximo por evento establecido en el condicionado particular de la póliza.

4.- Figura Tomador/Asegurado: es un dato objetivo para el análisis del riesgo. Nos podemos encontrar con dos figuras definidas desde el punto de vista mercantil:

- Transportista autónomo. Esta figura la vamos a identificar rápidamente porque va a venir acompañada por un NIF, normalmente será el propietario del vehículo porteador. Es en la figura del transportista autónomo, donde normalmente coincidirá la figura de Tomador/Asegurado.

- Empresa Transportista. Esta figura la vamos a identificar porque va a venir acompañada de un CIF. Una empresa transportista contará con una flota de vehículos. Es aquí, en esta figura, donde

debemos ampliar más nuestro estudio, ya que es muy importante conocer los siguientes datos, para la mejor selección del riesgo:

- Fecha de constitución de la empresa. Para conocer si ha podido estar asegurado en otra Cía. y así solicitar antecedentes de siniestralidad.
- Actividad económica principal. Conocer si su actividad se centra en el transporte de mercancías por carretera ó a diversas actividades económicas.
- Volumen de facturación anual.

Como apuntábamos al inicio de este manual, el mercado objetivo del producto “Transportes CMR Plus” es la Micropyme del transporte. Empresas con menos de 10 trabajadores y menos de 2 mill de euros de volumen de facturación.

5.- *Ámbito territorial:* Para aplicar las condiciones CMR, como mínimo uno de los países entre los que se realiza el transporte de las mercancías debe ser firmante de dicho Convenio.

Quedarán excluidos aquellos envíos a, procedentes de, o en tránsito por países que se encuentren en situación de alerta por motivo terrorista, guerra o similar con o sin declaración oficial al respecto.

6. GARANTÍA BÁSICA

RC contractual por daños materiales [A]: esta garantía cubre la responsabilidad civil contractual por daños materiales a la mercancía transportada, del que el tomador/asegurado sea civilmente responsable, dentro de los límites siguientes:

- *Límite por transporte nacional:* 4,5 euros/kg. Según art. 23.1 Ley 29/2003 de 8 de agosto por la que modifica parcialmente a la Ley 16/1987 de 30 de julio (L.O.T.T.).
- *Límite por transporte internacional:* 8,33 DEG²/Kg. Según art. 23.3 del Convenio de Ginebra de 19 de mayo de 1956.

7. GARANTÍAS OPCIONALES

7.1 RC contractual por daños inmateriales [B1]: esta garantía cubre la responsabilidad civil contractual por daños inmateriales, es decir otorga cobertura frente a perjuicios consecutivos.

Quedarían excluidas de esta garantía, las reclamaciones por:

² Derecho Especial de Giro (DEG): es un activo de reserva internacional creado en 1969 por el Fondo Monetario Internacional (FMI) para complementar los activos de reserva existentes de los países miembros. Los DEG son asignados a los países miembros en proporción a sus cuotas en el FMI. El DEG también sirve como unidad de cuenta del FMI y otros organismos internacionales. Su valor está basado en una cesta de las monedas más importantes del mundo.

- a) Incumplimiento de obligaciones contractuales, de plazos de entrega pactados, salvo que se produzcan por un previo daño a las mercancías transportadas, del que el asegurado sea civilmente responsable.
- b) Daños morales que no sean una pérdida económica, tales como los basados en reclamación por la lesión de Derechos a la intimidad personal, familiar, la propia imagen u otros derechos de protección civil.

La cobertura que se otorga a través de esta garantía, es cubrir las pérdidas económicas como consecuencia directa de los daños materiales o personales amparados por la póliza y sufridos por el reclamante de dicha pérdida.

7.2 RC de la carga [B2]: esta garantía cubre los daños materiales causados involuntariamente a terceros, por la mercancía transportada en los vehículos reseñados en las condiciones particulares, cuando dicha responsabilidad no se encuentre comprendida dentro de la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor.

Igualmente se entenderá incluida la Responsabilidad Civil derivada de los trabajos realizados por el asegurado o personal a su servicio del que deba responder, con o sin empleo de volquete u otros aparatos que pudieran llevar incorporados los vehículos objeto del seguro, siempre que estos se encuentren sin circular.

Esta garantía otorga cobertura a los posibles daños materiales que se pudieran causar a un tercero, de forma involuntaria por parte del Asegurado con motivo de la mercancía transportada.

La garantía [B2] **siempre** se contrata con la garantía [B1]

7.3 Valor declarado [C1]: Esta garantía cubre, un valor de mercancía superior al límite establecido en la garantía básica de responsabilidad civil contractual por daños materiales, en el párrafo 3 del artículo 23 del CMR (8,33 DEG/kg de bulto). *Siendo requisito indispensable que este valor declarado quede expresamente indicado en la carta de porte.*

A través de esta garantía, el límite de indemnización según CMR se amplía, porque en determinados portes el transportista puede transportar mercancía por valor superior a los 8,33 DEG/kg de bulto.

7.4 Interés especial en la entrega [C2]: Esta garantía cubre el incremento o especial Responsabilidad del Asegurado si pacta con el cargador de la mercancía la fijación de un interés especial en la entrega de la misma de conformidad con el artículo 26 del CMR.

Esta garantía otorga cobertura a una posible demora o retraso en la entrega de la mercancía.

Con esta garantía se está otorgando cobertura a un posible retraso o demora en la entrega de la mercancía. Será necesaria la entrega por parte del Asegurado a la Cía Aseguradora de la carta de porte donde deben venir prefijadas las condiciones de la entrega de la mercancía.

7.5 Daños: La presente garantía cubre todos los riesgos de pérdida o daños materiales a las mercancías aseguradas como consecuencia de su transporte por carretera.

Siendo las causas de dicha pérdida o daños materiales las siguientes y además deben ser cumplidas por el Asegurado, cargador, receptor o quien legalmente le represente, las condiciones siguientes:

1. Los envases o embalajes serán nuevos o en buen estado y habrán de ser adecuados a la naturaleza de las mercancías, medio de transporte y viaje proyectado, provistos de los flejes, precintos, crampones u otros elementos de seguridad, así como de sus marcas de identificación.
2. Las mercancías cuyos envases o embalajes, no presenten señales exteriores de haber sido violentados, manipulados o rotos, no podrán ser objeto de reclamación.
3. El Asegurado o el receptor de las mercancías deberá hacer constar en la carta CMR, la reserva correspondiente, haciendo constar las faltas observadas a la entrega de la mercancía y, en su caso, ratificada mediante carta de reclamación al porteador y de conformidad con la legislación aplicable.

Daños por operaciones de Carga y Descarga

En virtud de esta garantía se responderá por las pérdidas y/o daños sufridos en las mercancías por la caída de bultos en las operaciones de carga y/o descarga.

Podredumbre por paralización por avería del aparato frigorífico

Durante el viaje asegurado, y en el caso de sufrir una paralización del aparato frigorífico por avería o a consecuencia de alguno de los riesgos amparados por las Condiciones Generales de la Póliza, se responderá de los daños sufridos por las mercancías, siempre y cuando dicha paralización exceda de la franquicia de 7 horas, contadas a partir del momento que se produjo la avería.

Será **condición indispensable** para la validez de la presente cobertura, que el Asegurado efectúe una revisión periódica de los equipos generadores de frío de su propiedad, con su personal o empresa especializada. Este compromiso no se exigirá en los medios de transporte subcontratados o que no sean de su propiedad.

En caso de siniestro será deducible una franquicia del 10% sobre el total del importe del siniestro.

Mojaduras

Esta garantía cubre las pérdidas y/o daños sufridos en las mercancías transportadas debidas a agua dulce, **excluyendo condensación, moho y vaho.**

Para que la garantía entre en vigor, la mercancía deberá ir debidamente acondicionada en camiones cerrados y/o contenedores cerrados o totalmente cubiertos con lonas en perfecto estado de conservación.

Mala Estiba o estiba inadecuada

Como ampliación a las condiciones generales de la póliza, quedan incluidos los riesgos de presiones de estiba o estiba inadecuada durante el transporte, en tanto resulten cumplidas por el asegurado, cargador o receptor, las siguientes condiciones:

Riesgos Extraordinarios

Por la presente cláusula se conviene en indemnizar los daños materiales que sufran las mercancías aseguradas, que se produzcan dentro del territorio español, directamente ocasionados por los fenómenos de la naturaleza de carácter extraordinario que se indican a continuación:

- Inundación.
- Terremoto.
- Erupción volcánica.
- Tempestad ciclónica atípica.
- Caída de cuerpos siderales o aerolitos.

La garantía de Daños [C3], funciona en exceso de la Suma Asegurada del CMR, según se estipula en las Condiciones Particulares que forman parte de la presente póliza.

La garantía [C3] **siempre** se contrata con la garantía [C1].

El límite de suma asegurada para la garantía de daños es de 300.000,00 euros.

Con esta garantía, lo que se pretende es cubrir son los daños a las mercancías transportadas con motivo de mojaduras, podredumbre por avería del aparato frigorífico, daños a las mercancías por operaciones de carga y descarga, mala estiba o estiba inadecuada y riesgos extraordinarios, y que siendo responsabilidad del Asegurado con el límite de indemnización establecido en CMR, no llegue a cubrir el daño causado de forma involuntaria.

9. ADMINISTRACIÓN DEL CONTRATO

Prima neta anual mínima por póliza

Se establece una prima neta anual mínima por póliza de 120 euros.

Fraccionamiento de prima

Se puede fraccionar la prima neta anual en recibos trimestrales y semestrales.

- La prima neta anual mínima para fraccionar el pago a semestral es de 600 euros.
- La prima neta anual mínima para fraccionar el pago a trimestral es de 1.000 euros.

Duración de la póliza

La duración de la póliza es anual renovable. De forma automática se renovará llegada su fecha de vencimiento anual.

Impuestos y recargos

Son de aplicación a la prima neta los siguientes impuestos:

Tasa D.G.S.: 0,15%

I.P.S.: 6%

Por fraccionamiento de pago de la prima neta son de aplicación los siguientes recargos:

- 2% sobre tasa DGS si la forma de pago es semestral.
- 2,5% sobre tasa DGS si la forma de pago es trimestral.

10. NORMAS DE ACEPTACIÓN DEL RIESGO

Riesgos de suscripción individualizada.- por las características del tipo de riesgo que nos ocupa los estudiaremos de forma individualizada, teniendo en cuenta todos los datos objetivos y subjetivos comentados en este manual y sin olvidar que el tipo de póliza es anual renovable y por matrícula ó por pequeña flota de vehículos.

Riesgos excluidos.- son aquéllos que en ningún caso deberán ser aceptados y están recogidos en el apartado de mercancías excluidas y transportes excluidos del presente manual.

11. DOCUMENTACIÓN DEL PRODUCTO

- Cuestionario solicitud (la podréis consultar en la web de distribución)
- Condicionado General (Modelo 220002534)
- Ficha producto (Modelo220002535)

- Manual del producto

Toda la documentación arriba indicada la podéis encontrar en la Web de distribución, en el producto de Transportes 43.

12. ANEXOS

ANEXO I

Legislación aplicable

- a. Ley 50/198, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.
- b. Real Decreto legislativo 6/2004 de 29 de octubre por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley 30/1995. de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados.
- c. Real Decreto 2486/1998, de 20 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados.
- d. Convenio de 19 de mayo de 1956, relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por carretera (CMR).
- e. Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los Transportes nacionales Terrestres (LOTT).
- f. Ley 29/2003, de 8 de octubre por la que se modifica parcialmente la Ley 16/1987, de 30 de julio.
- g. Ley 15/2009 de 11 de noviembre sobre el Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías
- h. Código de Comercio y demás legislación aplicable durante la vigencia de este contrato.

ANEXO II

TÉRMINOS MÁS UTILIZADOS

Tomador: es la persona física o jurídica que, conjuntamente con el Asegurador, suscribe esta póliza y al que corresponden las obligaciones que de la misma se deriven, salvo las que por su naturaleza deban ser cumplidas por el Asegurado.

Asegurado: la persona física o jurídica, que en el momento de concertarse la póliza es titular del interés objeto del seguro y que en defecto del tomador asume las obligaciones derivadas de la misma.

Beneficiario: la persona física o jurídica que, previa cesión del Asegurado, resulta titular del derecho a la indemnización.

Póliza: es el documento que contiene las condiciones reguladoras del seguro. Forman parte integrante de la póliza: las condiciones generales, las condiciones particulares que individualizan el riesgo, las condiciones especiales, si procedieren y los suplementos o apéndices que se emitan a la misma para complementarla o modificarla.

Prima: es el precio del seguro. El recibo contendrá los impuestos aplicables de conformidad con la legislación vigente.

Suma Asegurada para garantía daños: es la cantidad declarada por el Tomador del Seguro o Asegurado al Asegurador como valor del interés Asegurado en caso de siniestro.

Suma Asegurada para garantía de Responsabilidad Civil: el límite máximo de responsabilidad económica del Asegurador no excederá de la cantidad fijada como suma asegurada incluidos todo tipo de gastos por siniestro, y por siniestro y año, considerando todas las coberturas.

Franquicia: es la cantidad, porcentaje o magnitud pactada en póliza, que habrá de deducirse de la indemnización que corresponda satisfacer al Asegurador, en caso de siniestro.

Siniestro: es todo hecho cuyas consecuencias dañosas estén total o parcialmente cubiertas por las garantías de la póliza. Se considerará que constituye un solo y único siniestro el conjunto de daños derivados de un mismo acaecimiento.

Perjuicio Consecutivo: pérdidas económicas como consecuencia directa de los daños materiales o personales amparados por la póliza y sufridos por el reclamante de dicha pérdida.

Perjuicio no Consecutivo: pérdidas económicas que no son consecuencia directa de un daño personal o material, así como aquéllas pérdidas económicas que son consecuencia de un daño personal o material no amparado por la póliza.

Tercero/perjudicado: Cualquier persona física o jurídica distinta de: el asegurado, su cónyuge y otros familiares que convivan con él y a sus expensas, así como los socios, directivos, asalariados y personas que de hecho o derecho dependan del tomador del seguro o del asegurado, mientras actúen en el ámbito de dicha dependencia.

Gastos de defensa: el Asegurador se compromete a pagar por todos los gastos que se ocasionen con motivo de la dirección jurídica y defensa frente al conjunto de reclamaciones de un siniestro, como máximo, el límite de responsabilidad económica fijado en póliza.
Por lo tanto, en la suma máxima de la garantía de Responsabilidad Civil cubierta por el seguro quedan incluidos todos los gastos judiciales o extrajudiciales que, como consecuencia de la tramitación del expediente de siniestro se generen.

Fianzas: son los depósitos exigidos por los Tribunales a los Asegurados en causas criminales para garantizar responsabilidades pecuniarias con motivo del siniestro garantizado.

ANEXO III

Convenio de 19 de mayo de 1956 (al que se adhirió España por instrumento de 12 de septiembre de 1973) relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) (BOE n.º 109, de 7 de mayo de 1974; corrección de errores en BOE de 15 de junio de 1995).

Cumplidos los requisitos exigidos por la Legislación española, extendiendo el presente Instrumento de Adhesión de España al Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR), hecho en Ginebra el 19 de mayo de 1956, a efectos de que, mediante su depósito previo y de conformidad con lo dispuesto en el apartado tercero de su artículo 42, España pase a ser Parte en el Convenio, en relación con el que declara que no se considera obligada ni por el artículo 47 del mismo, ni por la comunicación del Reino Unido, recibida por el depositario el 31 de octubre de 1969, ya que no aplicará el Convenio a Gibraltar porque el artículo 10 del Tratado de Utrecht, firmado el 13 de julio de 1713, no concede a Gibraltar comunicación terrestre con España.

TEXTO DEL CONVENIO

PREÁMBULO

Las Partes Contratantes:

Habiendo reconocido la conveniencia de normalizar las condiciones que rigen el contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, especialmente en lo que se refiere a los documentos utilizados para este transporte, así como la responsabilidad del transportista,
Convienen lo que sigue

CAPÍTULO I - ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1.º

1. El presente Convenio se aplicará a todo contrato de transporte de mercancías por carretera realizado a título oneroso por medio de vehículos, siempre que el lugar de la toma de carga de la mercancía y el lugar previsto para la entrega, indicados en el contrato, estén situados en dos países diferentes, uno de los cuales al menos sea un país contratante, independientemente del domicilio y nacionalidad de las partes del contrato.
2. A efectos de aplicación de este Convenio se entenderán por "vehículos" los automóviles, vehículos articulados, remolques y semiremolques, según están definidos en el artículo 4 del Convenio sobre circulación por carretera de 19 de septiembre de 1949.
3. Este Convenio igualmente se aplica en el caso en que los transportes sometidos a este Convenio sean realizados por estados, instituciones u organismos gubernamentales.
4. Este Convenio no se aplicará: a) a los transportes efectuados bajo la regulación de convenios postales internacionales; b) a los transportes funerarios; c) a los transportes de mudanzas.
5. Las partes contratantes se comprometen a no modificar en absoluto este Convenio por medio de acuerdos particulares entre dos o varios de ellos, a no ser que tal modificación consista en la no aplicación del Convenio al tráfico fronterizo o en autorizar el uso de la carta de porte representativa de la mercancía a los transportes efectuados exclusivamente en su territorio.

Art. 2.º

1. En el caso de que el vehículo que contiene la mercancía sea transportado por mar, ferrocarril, vía navegable interior o aire en una parte de su recorrido, sin ruptura de carga -salvo en el caso en que eventualmente se aplique el artículo 14-, este Convenio se aplicará al conjunto del transporte. Sin embargo, en la medida en que se pruebe que una pérdida, avería o demora en la entrega de la mercancía ha sucedido durante el

transporte no realizado por carretera, no ha sido causada por algún acto u omisión del transportista por carretera, habiendo sido causada por un hecho que no ha podido producirse más que durante y por razón del transporte no realizado por carretera; en tal caso, la responsabilidad del transportista por carretera no será determinada por este Convenio, sino de la forma en que se haya determinado la responsabilidad del transportista que no efectúa el transporte por carretera en el contrato de transporte concluido entre el remitente y dicho transportista únicamente para el transporte de la mercancía, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes aplicables al transporte de mercancías por un medio distinto de la carretera. Si en todo caso tales disposiciones no existen, la responsabilidad del transportista por carretera será determinada por el presente Convenio.

2. Si ambos transportistas son una misma persona, su responsabilidad se determinará igualmente por el párrafo anterior, como si ambas funciones hubiesen sido efectuadas por dos personas distintas.

CAPÍTULO II - PERSONAS POR LAS CUALES RESPONDE EL TRANSPORTISTA

Art. 3.º

A efectos de aplicación de este Convenio, el transportista responderá de sus propios actos y omisiones y de los de sus empleados y de todas las otras personas a cuyo servicio él recurra para la ejecución del transporte, cuando tales empleados o personas realicen dichos actos y omisiones en el ejercicio de sus funciones.

CAPÍTULO III - CONCLUSIÓN Y EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

Art. 4.º

La carta de porte es documento fehaciente de la existencia de un contrato de transporte. La ausencia, irregularidad o pérdida de dicho documento no afectará ni a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que seguirá estando sometido a las disposiciones de este Convenio.

Art. 5.º

1. La "Carta de Porte" se expedirá en tres ejemplares originales, firmados por el remitente y el transportista. Dichas firmas podrán ir impresas o ser sustituidas por los sellos del remitente y del transportista en el caso de que ello esté permitido por la legislación del Estado en que se haya expedido la "carta de porte". El primer ejemplar será enviado al remitente, el segundo acompañará a la mercancía y el tercero será retenido por el transportista.

2. Cuando la mercancía a transportar deba ser cargada en vehículos diferentes, o cuando se trate de diferentes clases de mercancías o de lotes distintos, el remitente o el transportista tienen derecho a exigir la expedición de tantas cartas de porte como vehículos, clases o lotes de mercancías hayan de ser utilizados.

Art. 6.º 1.

La carta de porte debe contener los términos siguientes:

- a) Lugar y fecha de su redacción.
- b) Nombre y domicilio del remitente.
- c) Nombre y domicilio del transportista.
- d) Lugar y fecha en que se hace cargo de la mercancía y el lugar previsto para la entrega.
- e) Nombre y domicilio del destinatario.
- f) Denominación de la naturaleza de la mercancía y del modo de embalaje, así como denominación normal de la mercancía si ésta es peligrosa.
- g) Número de paquetes, sus marcas particulares y sus números.
- h) Cantidad de mercancía expresada en peso bruto o de otra manera.
- i) Gastos de transporte (precio del mismo, gastos accesorios, derechos de aduana y otros gastos que sobrevengan desde la conclusión del contrato hasta el momento de entrega).
- j) Instrucciones exigidas por las formalidades de aduana y otras.
- k) Indicación de que el transporte está sometido, aunque se haya estipulado lo contrario, al régimen establecido por el presente Convenio.

2. En su caso, la carta de porte debe contener además las indicaciones siguientes:

- a) Mención expresa de prohibición de transbordo.
- b) Gastos que el remitente toma a su cargo.
- c) Suma del reembolso a percibir en el momento de la entrega de la mercancía.
- d) Valor declarado de la mercancía y la suma que representa el interés especial en la entrega.
- e) Instrucciones del remitente al transportista concernientes al seguro de las mercancías.

- f) Plazo convenido en el que el transporte ha de ser efectuado.
 - g) Lista de documentos entregados al transportista.
3. Las partes del contrato pueden añadir en la carta de porte cualquier otra indicación que juzguen conveniente.

Art. 7.º

1. El remitente responde de todos los gastos y perjuicios que sufra el transportista por causa de inexactitud e insuficiencia:
- a) En las indicaciones mencionadas en el artículo 6.º, párrafos \.b), d), e),f), g), h) y j).
 - b) En las indicaciones mencionadas en el artículo 6.º, párrafo 2.
 - c) En cualesquiera otras indicaciones o instrucciones dadas por él en relación con la expedición de la carta de porte o para su inclusión en ésta.
2. Si a solicitud del remitente el transportista incluye dichas indicaciones del párrafo anterior en la carta de porte, se presumirá, salvo prueba en contrario, que ha actuado por cuenta del remitente.
3. Si la carta de porte no contiene la mención prevista en el artículo 6.º, párrafo 1.º, k), el transportista será responsable por causa de tal omisión de todos los gastos y daños sufridos por quien tenga derecho a la mercancía.

Art. 8.º

1. En el momento de hacerse cargo de la mercancía, el transportista está obligado a revisar:
- a) La exactitud de los datos de la carta de porte relativos al número de paquetes, así como de sus marcas y números.
 - b) El estado aparente de la mercancía y de su embalaje.
2. Si el transportista no tiene medios razonables para verificar la exactitud de los datos mencionados en el párrafo \.a) de este mismo artículo, anotará en la carta de porte sus reservas, las cuales deben ser motivadas. Asimismo debe expresar los motivos de las reservas que hagan respecto al estado aparente de la mercancía y de su embalaje. Estas reservas no comprometen al remitente si éste no las ha aceptado expresamente en la carta de porte.
3. El remitente tiene derecho a exigir la verificación por el transportista del peso bruto o de la cantidad expresada de otra manera de la mercancía. Puede también exigir la verificación del contenido de los paquetes, pudiendo el transportista, a su vez, reclamar el pago de los gastos de verificación. El resultado de las verificaciones se consignará en la carta de porte.

Art. 9.º

1. La carta de porte da fe, salvo prueba en contrario, de las condiciones del contrato y de la recepción de la mercancía por el transportista.
2. En ausencia de anotación en la carta de porte de las reservas motivadas del transportista se presumirá que la mercancía y su embalaje estarán en buen estado aparente en el momento en que el transportista se hizo cargo de la mercancía, y que el número de los paquetes, así como sus marcas y números, estarán conformes a los mencionados en la carta de porte.

Art. 10.

El remitente es responsable ante el transportista de los daños a personas, al material o a otras mercancías, así como de los gastos causados por defectos en el embalaje de la mercancía, a menos que tales defectos fuesen manifiestos o ya conocidos por el transportista en el momento en que se hizo cargo de la mercancía y éste no haya hecho las oportunas reservas.

Art. 11.

1. Con miras al cumplimiento de las formalidades de aduana y de las necesarias antes del momento de la entrega de la mercancía, el remitente deberá adjuntar a la carta de porte, o poner a disposición del transportista, los documentos necesarios y suministrarle todas las informaciones necesarias.
2. El transportista no está obligado a examinar si estos documentos e informaciones son exactos o suficientes. El remitente es responsable ante el transportista de todos los daños que pudiera resultar de la ausencia, insuficiencia o irregularidad de estos documentos e informaciones, salvo en el caso de culpa por parte del transportista.
3. El transportista es responsable, como agente, de las consecuencias de la pérdida o de la mala utilización de los documentos mencionados en la carta de porte, ya adjuntos a ésta, ya depositados en su mano; en todo caso, la indemnización a su cargo no podrá exceder de la que sería debida en caso de pérdida de la mercancía.

Art. 12.

1. El remitente tiene derecho a disponer de la mercancía, en particular solicitando al transportista que detenga el transporte, a modificar el lugar previsto para la entrega, o a entregar la mercancía a un destinatario diferente del indicado en la carta de porte.
2. Este derecho se extingue cuando el segundo ejemplar de la carta de porte se remite al destinatario o cuando éste hace valer el derecho previsto en el artículo 13, párrafo 1; a partir de este momento el transportista debe someterse a las órdenes del destinatario.
3. El derecho de disposición pertenece en todo caso al destinatario desde el mismo momento de redacción de la carta de porte, si así se hizo constar en dicha carta de porte por el remitente.
4. Si ejerciendo su derecho de disposición el destinatario ordena entregar la mercancía a otra persona, ésta, a su vez, no puede designar un nuevo destinatario.
5. El ejercicio del derecho de disposición está subordinado a las condiciones siguientes:
 - a) El remitente o el destinatario, en el caso en que éste quiera ejercer el derecho que se le concede en el párrafo 3 de este mismo artículo, debe presentar el primer ejemplar de la carta de porte, en la que deben estar inscritas las nuevas instrucciones dadas al transportista, y resarcir a éste de los gastos y daños que se ocasionen por la ejecución de tales instrucciones.
 - b) La ejecución de estas nuevas instrucciones debe ser posible en el momento en que se comunican al que debe realizarlas, y no dificultará la explotación normal de la empresa del transportista ni perjudicará a remitentes o destinatarios de otras consignaciones.
 - c) Las instrucciones no podrán tener como efecto la división de consignación.
6. Cuando en razón de las disposiciones establecidas en el párrafo 5 b) del presente artículo el transportista no pueda llevar a cabo las instrucciones recibidas deberá comunicarlo inmediatamente a la persona que se las dio.
7. El transportista que no ejecute las instrucciones que se le hayan dado en las condiciones establecidas en este artículo, o que las haya ejecutado sin haber exigido la presentación del primer ejemplar de la carta de porte, responderá ante quien tenga derecho de los perjuicios causados por este hecho.

Art. 13.

1. Después de la llegada de la mercancía al lugar establecido para la entrega, el destinatario tiene derecho a pedir que el segundo ejemplar de la carta de porte le sea remitido y que se le entregue la mercancía contra recibo. Si llegara a declararse perdida la mercancía o si ésta no es entregada al término del plazo de que se habla en el artículo 19, el destinatario está autorizado a hacer valer, en nombre propio frente al transportista, los derechos que resulten del contrato de transporte.
2. El destinatario que se prevale de los derechos que se le conceden en el párrafo anterior está obligado a hacer efectivos los derechos que resulten de la carta de porte. En caso de impugnación, el transportista no está obligado a efectuar la entrega de la mercancía, a no ser que se preste caución por el destinatario.

Art. 14.

1. Si por cualquier motivo la ejecución del contrato resulta irrealizable en las condiciones previstas en la carta de porte antes de la llegada de la mercancía al lugar de entrega, el transportista solicitará instrucciones a la persona que tenga el derecho de disponer de la mercancía conforme al artículo 12.
2. En todo caso, si las circunstancias permiten la ejecución del transporte en unas condiciones diferentes a las previstas en la carta de porte y el transportista no ha podido recibir en tiempo útil las instrucciones de la persona que tiene el derecho de disponer de la mercancía conforme al artículo 12, el transportista tomará las medidas que juzgue más convenientes en interés de la persona que tiene el poder de disposición sobre la mercancía.

Art. 15.

1. Cuando después de la llegada de la mercancía al lugar de destino se presenten impedimentos para la entrega, el transportista pedirá instrucciones al remitente. Si el destinatario rehusase la mercancía, el remitente tiene derecho a disponer de ésta sin necesidad de utilizar el primer ejemplar de la carta de porte.
2. Incluso en el caso de que el destinatario haya rehusado la mercancía, éste puede requerir, sin embargo, la entrega de la misma; siempre que el transportista no haya recibido instrucciones contrarias del remitente.
3. Si se presenta un impedimento en la entrega de la mercancía después de que el destinatario haya dado orden de entregar la mercancía a una tercera persona, usando del derecho que le concede el artículo 12, párrafo 3, el destinatario sustituye al remitente, y ese tercero al destinatario, a efectos de aplicación de los párrafos 1 y 2 de este mismo artículo.

Art. 16.

1. El transportista tiene derecho a exigir el pago de los gastos que le ocasione su petición de instrucciones o que impliquen la ejecución de las instrucciones recibidas, a menos que estos gastos sean causados por su culpa.

2. En los casos señalados en los artículos 14, párrafo 1, y 15, el transportista puede descargar inmediatamente la mercancía por cuenta del que tenga derecho sobre la misma; después de esta descarga, el transporte se considerará terminado. El transportista asumirá entonces la custodia de la mercancía. Puede, sin embargo, confiar la mercancía a un tercero, y no es entonces responsable más que de la ejecución juiciosa del tercero. Las mercancías quedan afectadas a las obligaciones y gastos resultantes de la carta de porte.
3. El transportista puede proceder a la venta de la mercancía sin esperar instrucciones del que tiene derecho sobre la misma, si así lo justifican la naturaleza perecedera o el estado de la mercancía y si los gastos de custodia son excesivos en relación al valor de la mercancía. En los demás casos, puede proceder a la venta si en un plazo razonable no ha recibido del que tiene poder de disposición sobre la mercancía instrucciones contrarias cuya ejecución pudiera ser exigida equitativamente.
4. Si la mercancía ha sido vendida en las condiciones del presente artículo, el producto de la venta deberá ser puesto a disposición del que tiene derecho, deducción hecha de los gastos que gravan la mercancía. Si estos gastos son superiores al producto de la venta, el transportista tiene derecho a la diferencia.
5. El modo de proceder en este caso de venta estará determinado por la ley o la costumbre del lugar donde se encuentra la mercancía

CAPITULO IV - RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA

Art. 17.

1. El transportista es responsable de la pérdida total o parcial o de las averías que se produzcan entre el momento de recepción de la mercancía y el de la entrega, así como del retraso en la entrega.
2. El transportista está exonerado de esta responsabilidad si la pérdida, avería o retraso ha sido ocasionado por culpa del que tiene derecho sobre la mercancía o por una instrucción de éste no derivada de una acción culposa del transportista, por vicio propio de la mercancía o por circunstancias que el transportista no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir.
3. El transportista no puede aducir, para exonerarse de responsabilidad, ni defectos en los vehículos de que se sirve para realizar el transporte ni culpa de las personas a las que haya alquilado el vehículo o empleados de éstas.
4. Teniendo en cuenta el artículo 18, párrafos 2 al 5, el transportista está exonerado de responsabilidad cuando la pérdida o la avería resulte de los riesgos particulares inherentes a uno de los hechos siguientes o a varios, entre ellos:
 - a) Empleo de vehículos abiertos y no provistos de toldo, cuando tal empleo ha sido expresamente pactado en la carta.
 - b) Ausencia o deficiencia en el embalaje de las mercancías expuestas por su naturaleza a deterioros o averías, cuando estuvieran mal embaladas o sin embalar.
 - c) Manipulación, carga o descarga de la mercancía y operaciones complementarias realizadas por el remitente o el destinatario o personas que obren por cuenta de uno y otro.
 - d) Naturaleza de ciertas mercancías expuestas por causas inherentes a esta misma naturaleza, a pérdida total o parcial o averías debidas a rupturas, moho, deterioro interno o espontáneo, desecación, derrames, pérdida normal o acción de las plagas o roedores.
 - e) Insuficiencia o imperfección de las marcas o números de los paquetes.
 - f) Transporte de animales vivos.
5. Si en virtud del presente artículo el transportista no responde de ciertos hechos que hayan causado el daño, su responsabilidad no está comprometida más que en la proporción en que los factores de que él responda en virtud del presente artículo han contribuido al daño.

Art. 18.

1. La prueba de que la pérdida, la avería o la mora ha tenido por causa uno de los hechos previstos en el artículo 17, párrafo 2, incumbe al transportista.
2. Cuando el transportista prueba que, habida la relación con las circunstancias de hecho, la pérdida o la avería han podido resultar de uno o varios riesgos particulares previstos en el artículo 17 párrafo 4, se presumirá que aquéllas fueron consecuencia de éstas. El que tiene derecho sobre la mercancía puede probar que el daño no ha tenido por causa total o parcial algunos de dichos riesgos.
3. La presunción del párrafo anterior no es aplicable al caso previsto en el artículo 17, párrafo 4
 - a) en el supuesto de que haya una falta anormal o pérdida de paquetes.
4. Si el transporte es efectuado por medio de un vehículo preparado para sustraer la mercancía a la influencia del calor, frío, variaciones de temperatura o de la humedad del aire el transportista no puede invocar el beneficio del artículo 17, párrafo 4.d), a no ser que pueda probar que teniendo en cuenta las circunstancias, ha tomado las medidas que le incumbían en relación con la elección, mantenimiento y empleo de las instalaciones del vehículo y que se ha sometido a las instrucciones especiales que se le hayan podido dar.
5. El transportista tampoco puede invocar el beneficio del artículo 17, párrafo 4.f), mas que en el caso de que pruebe que, habida cuenta de las circunstancias, ha tomado todas las medidas que le incumben normalmente y que él ha seguido las instrucciones especiales que le hayan podido ser dadas.

Art. 19

Hay demora de entrega cuando la mercancía no ha sido entregada en el plazo convenido o si no hay plazo convenido, cuando la duración efectiva del transporte sobrepase el tiempo que razonablemente se permitiera a un transportista diligente en el caso de carga parcial, si el tiempo de duración se reputara como el necesitado para una carga completa en condiciones normales.

Art. 20

1. El que tiene el poder de disposición sobre la mercancía puede, sin necesidad de prueba considerar la mercancía perdida cuando hayan transcurrido treinta días sin efectuar se la entrega después del plazo convenido para la misma o, si no se ha convenido plazo, a los sesenta días después de que el transportista se hizo cargo de la mercancía.
2. El que tiene derecho sobre la mercancía puede, al tiempo de recibir la indemnización por la pérdida de la mercancía pedir por escrito que se le avise en caso de que la mercancía reaparezca en el período de un año desde que recibió la indemnización. Deberá dársele por escrito recibo de dicha petición.
3. En el plazo de treinta días desde la recepción de tal aviso, el que tiene poder de disposición sobre la mercancía puede exigir su entrega previo pago de los gastos inherentes a la carta de porte y restitución de la indemnización recibida, deducción hecha, en su caso, de los gastos comprendidos en la indemnización y bajo reserva, en todo caso, del derecho a indemnización por mora en la entrega, tal como se prevé en el artículo 23, y si ha lugar, en el 26.
4. En defecto bien de la petición prevista en el párrafo 2, bien de instrucciones dadas en el plazo de treinta días del párrafo 3 o incluso en el caso de que la mercancía reaparezca después del año siguiente al pago de la indemnización, el transportista dispondrá de ella, de conformidad con la ley del lugar donde se encuentre la mercancía.

Art. 21.

Si la mercancía es entregada al destinatario sin percibirse el cobro debido por el transportista según las cláusulas del contrato de transporte, el transportista quedará obligado a indemnizar al remitente hasta la suma total, sin perjuicio de su derecho de repetir contra el destinatario.

Art. 22

1. Si el remitente entrega al transportista mercancías peligrosas, habrá de especificar la naturaleza exacta del peligro que ellas representan y le indicará, en su caso, las precauciones a tomar. En el caso de que este aviso no haya sido consignado en la carta de porte, correrá a cargo del remitente o destinatario la carga de la prueba por cualquier otro medio de que el transportista tuvo conocimiento de la naturaleza exacta del peligro que presentaba el transporte de dichas mercancías.
2. Las mercancías peligrosas cuya peligrosidad no fuera conocida por el transportista en las condiciones previstas en el párrafo 1 del presente artículo podrán, en cualquier momento y lugar, ser descargadas, destruidas o convertidas en inofensivas por el transportista y ello sin indemnización alguna; el remitente será, además, responsable de todos los gastos y daños que resulten de su entrega para transporte o con ocasión de su transporte.

Art. 23.

1. Cuando en virtud de las disposiciones de este Convenio el transportista se haga cargo de una indemnización por pérdida parcial o total de la mercancía, la indemnización será calculada de acuerdo con el valor que tenía la mercancía en el tiempo y lugar en que el transportista se hizo cargo de ella.
2. El valor de la mercancía se determinará de acuerdo con su cotización en Bolsa o en su defecto, de acuerdo con el precio comente en el mercado, y en defecto de ambos, de acuerdo con el valor comente de mercancías de su misma naturaleza y cualidad.
3. En todo caso, la indemnización no sobrepasará de 25 francos por kilo de peso bruto que falte. El franco se entiende que es e1 franco / oro, de un peso de 10/31 de gramo, con una ley de 0,900.
4. Serán, además, reembolsados el precio del transporte, los derechos de la Aduana y demás gastos incurridos con ocasión del transporte de la mercancía, en su totalidad en caso de pérdida total y a prorrata en caso de pérdida parcial; no así los daños y perjuicios.
5. En caso de mora, si el que tiene derecho sobre la mercancía prueba que resultó un perjuicio por la misma, el transportista quedará obligado a indemnizarlo. La suma en ningún caso excederá del precio del transporte.
6. Indemnizaciones de sumas superiores no podrán ser reclamadas a menos que exista declaración de valor de la mercancía o declaración de interés especial en la entrega, de conformidad con los artículos 24 y 26.

Art. 24.

El remitente puede declarar en la carta de porte, contra el pago de una sobreprima a convenir entre las partes, un valor de la mercancía superior al límite establecido en el párrafo 3 del artículo 23, y en este caso esta suma sustituirá aquel límite.

Art. 25.

1. En caso de avería el transportista pagará en total la suma de la depreciación, calculada de acuerdo con el valor de la mercancía, tal como esté fijado conforme al artículo 23, párrafos 1, 2 y 4.

2. En todo caso, la indemnización no podrá sobrepasar:

a) Si el conjunto total de lo expedido se deprecia por causa de avería, la suma que correspondiera en caso de pérdida total.

b) Si se deprecia sólo una parte de lo expedido por avería, la cantidad que correspondiera en caso de pérdida de la parte depreciada.

Art. 26.

1. El remitente puede fijar, incluyéndolo en la carta de porte, previo pago de una sobreprima a convenir, como suplemento del precio de transporte, la suma de un interés especial en la entrega de la mercancía, para sus efectos oportunos, en caso de pérdida avería o demora en la entrega después del plazo convenido.

2. Si ha habido declaración de interés especial en la entrega de la mercancía, el remitente podrá reclamar una indemnización igual al daño suplementario, del cual aportará prueba sin perjuicio de las indemnizaciones que le corresponden según los artículos 23, 24 y 25 y en concurrencia con la suma por interés especial declarado.

Art. 27.

1. El que tiene derecho de disposición sobre la mercancía podrá reclamar los intereses de la indemnización. Estos intereses se calcularán a razón del 5 por 100 anual a partir del día de la reclamación dirigida por escrito al transportista o del día en que se interpuso demanda judicial en defecto de la reclamación.

2. Cuando los elementos que sirven de base para el cálculo de la indemnización no estén expresados en la moneda del país donde se reclama el pago, la conversión se realizará de acuerdo con el valor de la moneda en el lugar y día de dicho pago.

Art. 28.

1. En el supuesto que, según la ley aplicable, la pérdida, avería o retrasos causados en el transporte regulado por este Convenio puedan dar lugar a una reclamación extracontractual, el transportista puede prevalecer de las disposiciones de este Convenio que determinen o limiten las indemnizaciones debidas o incluso excluyan su responsabilidad.

2. Cuando por pérdida, avería o retraso se demande en juicio por responsabilidad extracontractual a personas de las que responde el transportista bajo el artículo 3, estas personas pueden prevalecer de las disposiciones de este Convenio que determinen o limiten las indemnizaciones debidas o incluso excluyan la responsabilidad del transportista.

Art. 29.

1. El transportista no gozará del derecho de prevalecer de las disposiciones de este capítulo que excluyen o limitan su responsabilidad, o que invierten la carga de la prueba, si el daño ha sido causado por dolo o por falta que le sea imputable y que sea equiparada al dolo por la legislación del lugar.

2. Esto mismo se aplicará al dolo o culpa de los empleados del transportista o de cualesquiera otras personas a las que el transportista haya recurrido para la realización del transporte, siempre que éstos actúen en el desempeño de sus funciones. En este caso, estas personas o empleados no tendrán derecho a prevalecer, en lo que respecta a su responsabilidad personal, de las disposiciones de este capítulo mencionadas en el párrafo anterior

CAPÍTULO V - RECLAMACIONES Y ACCIONES

Art. 30.

1. Si el destinatario recibe la mercancía sin verificar contradictoriamente su estado y manifestar su protesta, o si en el mismo momento de la entrega en caso de pérdidas o averías manifiestas, o dentro de los siete días desde la fecha de la entrega en caso de averías o pérdidas no manifiestas, descontando domingos y festivos, no expresa sus reservas al transportista indicando la naturaleza general de la pérdida o avería, se presumirá, salvo prueba en contrario, que ha recibido las mercancías en el estado descrito en la carta de porte. Estas reservas deberán ser hechas por escrito en el caso de tratarse de averías o pérdidas no manifiestas.

2. Cuando el estado de la mercancía ha sido verificado contradictoriamente por el destinatario y el transportista, la prueba contraria al resultado de esta verificación no podrá ser realizada más que si se trata de pérdidas o averías no claras y siempre que el destinatario haya dirigido reservas escritas al transportista en el plazo de siete días, descontados domingos y festivos, a partir de esta constatación.
3. Un retraso en la entrega no dará lugar a indemnización más que en el caso de que se haya dirigido reserva por escrito en el plazo de veintidós días a partir de la puesta de la mercancía a disposición del destinatario.
4. La fecha de entrega o, según el caso, la de la contestación a la de la puesta a disposición, no está incluida en los plazos previstos en este artículo.
5. El transportista y el destinatario se darán recíprocamente toda clase de facilidades razonables para las constataciones y verificaciones necesarias.

Art. 31.

1. Para todos los litigios a que pueda dar lugar el transporte regulado por este Convenio, el demandante podrá escoger, fuera de las jurisdicciones de los países contratantes designadas de común acuerdo por las partes del contrato, las jurisdicciones del país en el territorio del cual:

- a) El demandado tiene su residencia habitual, su domicilio principal o sucursal de agencia por intermedio de la cual ha sido concluido el contrato de transporte; o
- b) Está situado el lugar en que el transportista se hizo cargo de la mercancía o el lugar de signado para la entrega de la misma, no pudiendo escogerse más que estas jurisdicciones

2. Cuando en un litigio de los mencionados en el párrafo 1 de este artículo una acción esté incoada ante una jurisdicción competente en los términos de este párrafo, o cuando en dicho litigio se ha pronunciado fallo por tal jurisdicción, no se podrá intentar ninguna nueva acción por la misma causa y entre las mismas partes, a menos que la decisión de la jurisdicción ante la que se utilizó la primera acción no sea susceptible de ser ejecutada en el país donde la nueva acción ha sido interpuesta.

3. Cuando en un litigio de los mencionados en el párrafo 1 de este artículo un juicio fallado por una jurisdicción de un país contratante ha llegado a ser ejecutorio en este país llega a ser igualmente ejecutorio en cada uno de los otros países contratantes, sobre todo después del cumplimiento de las formalidades prescritas a este efecto en el país interesado. Estas formalidades no pueden implicar revisión de la causa.

4. Las disposiciones del párrafo 3 del presente artículo se aplican a los juicios con oposición de partes, a los juicios por rebeldía y a las transacciones judiciales, pero no se aplicarán a los juicios que no sean ejecutorios, a no ser por provisión, ni a las condenas por daños y perjuicios que hubieran sido pronunciados en concepto de costas contra el demandante cuya demanda sea rechazada total o parcialmente.

5. No podrá ser exigida fianza a los nacionales de los países contratantes que tengan su domicilio o establecimiento en uno de estos países, a fin de asegurar el pago de las costas judiciales por las acciones a las que pueda dar lugar el transporte regulado por este Convenio.

Art. 32.

1. Las acciones a las que pueda dar lugar el transporte regulado por este Convenio prescriben al año. Sin embargo, en el caso de dolo o de falta equivalente a dolo según la Ley de la jurisdicción escogida, la prescripción es de tres años.

La prescripción corre:

- a) En el caso de pérdida parcial, avería o mora a partir del día en que se entregó la mercancía;
- b) En el caso de pérdida total, a partir de treinta días después de la expiración del plazo convenido, o, si no existe éste, a partir de sesenta días desde que el transportista se hizo cargo de la mercancía;

c) En todos los demás casos, a partir de la expiración de un plazo de tres meses a partir de la conclusión del contrato de transporte. El día indicado en este párrafo como punto de partida de la prescripción no está comprendido en el plazo.

2. La reclamación escrita interrumpe la prescripción hasta el día en que el transportista rechace la reclamación por escrito y devuelva los documentos que acompañan a la misma. En caso de aceptación parcial a la reclamación, la prescripción no vuelve a tomar su curso más que por la parte reclamada que continúa en litigio. La prueba de la recepción de la reclamación o de la respuesta y de la devolución de documentos corren a cargo de quien invoque este hecho. Las reclamaciones ulteriores que tengan el mismo objeto no interrumpen la prescripción.

3. Bajo reserva de las disposiciones del párrafo 2 de este artículo, la suspensión de la prescripción se regirá por la ley del territorio en el que se ejerce jurisdicción. Lo mismo se aplicará a la interrupción de la prescripción.

4. La acción prescrita no puede ser interpuesta de nuevo, ni siquiera bajo forma de demanda, conforme a derecho o de excepción.

Art. 33

El contrato de transporte puede contener una cláusula atribuyendo competencia a un Tribunal arbitral, a condición de que esta cláusula prevea que dicho Tribunal arbitral aplicará el presente Convenio.

CAPÍTULO VI - DISPOSICIONES RELATIVAS AL TRANSPORTE EFECTUADO POR TRANSPORTISTAS SUCESIVOS

Art. 34.

1. Si un transporte sometido a un solo contrato es ejecutado por sucesivos transportistas por carretera, cada uno de éstos asumirá la responsabilidad por la ejecución del transporte total. El segundo transportista y cada uno de los siguientes se obligan por la mera aceptación de la mercancía y de la carta de porte.

Art. 35.

1. El transportista que acepte la mercancía de otro precedente le entregará a éste un recibo firmado y fechado. Su nombre y domicilio deberán constar en la carta de porte. En el caso que corresponda, las reservas análogas a las previstas en el artículo 8, párrafo 2 se harán constar en el segundo ejemplar de la carta de porte, así como en el recibo.

2. Las disposiciones del artículo 9 se aplicarán a las relaciones entre transportistas sucesivos.

Art. 36.

1. A menos de que se trate de una demanda reconvenzional o de una excepción formulada en una instancia relativa a una demanda basada en el mismo contrato de transporte, la acción de responsabilidad por pérdida, avería o mora no podrá ser dirigida sino contra el primer transportista o contra el último, o contra aquel que ejecutó la parte del transporte en cuyo curso se produjo el hecho que dio lugar a la pérdida, mora o avería. La acción puede dirigirse contra varios transportistas a la vez.

Art. 37.

El transportista que haya pagado una indemnización en virtud de las disposiciones del presente Convenio tiene el derecho a repetir por el principal, intereses y gastos contra los transportistas que hayan participado en la ejecución del contrato de transporte, de acuerdo con las disposiciones siguientes:

a) El transportista por el hecho imputable al cual se ha causado el daño habrá de soportar él solo la indemnización, ya la haya pagado él, ya la haya pagado otro transportista.

b) Cuando el hecho causante del daño sea imputable a dos o vanos transportistas cada uno deberá pagar una suma proporcional a su parte de responsabilidad; si no cabe la posibilidad de valorar dicha proporción, cada uno pagará una suma proporcional al precio que cobraron por el transporte.

c) Si no se puede determinar quiénes son los responsables, la carga de indemnizar se repartirá entre todos los transportistas en la proporción fijada en el párrafo b) de este artículo.

Art. 38.

Si uno de los transportistas es insolvente, la parte que le corresponde y que no haya sido pagada se repartirá entre los demás transportistas en proporción a la remuneración de cada uno.

Art. 39.

1. El transportista contra el que se utilice el derecho de repetición previsto en los artículos 37 y 38 no podrá promover discusión sobre la validez del pago efectuado por el transportista que ejerce contra él el derecho de repetición, en el caso de que la indemnización haya sido fijada por decisión judicial y siempre que él haya sido debidamente informado del proceso y que haya podido intervenir en el mismo.

2. El transportista que quiera ejercer la repetición puede formularla ante el Tribunal competente del país en el que uno de los transportistas interesados tenga su residencia habitual, su domicilio principal o la sucursal o agencia por medio de la cual se concluye el contrato. La repetición puede ser impuesta en una sola instancia contra todos los transportistas interesados.

3. Las disposiciones del artículo 31, párrafos 3 y 4, se aplicarán a las sentencias recaídas sobre las repeticiones de que se trata en los artículos 37 y 38.

4. Las disposiciones del artículo 32 serán aplicables a las acciones de repetición entre los transportistas. La prescripción comienza a contarse a partir del día en que se haya dictado una sentencia definitiva que fije la indemnización a pagar en virtud de las disposiciones del presente Convenio, o bien, si no existe tal fallo, a partir del día en que se efectuó el pago.

Art. 40.

Los transportistas son libres de establecer entre ellos disposiciones que deroguen los artículos 37 y 38.

CAPÍTULO VII - NULIDAD DE LAS CLÁUSULAS CONTRARIAS AL CONVENIO

Art.41.

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 40, toda cláusula que, directa o indirectamente, derogue el presente Convenio será nula y no tendrá ningún efecto. La nulidad de tales cláusulas no lleva aparejada la nulidad de las demás cláusulas del contrato.
2. En particular serán nulas de pleno derecho todas las estipulaciones por las que el transportista se coloque como beneficiario del seguro de mercancía o análogas, así como las cláusulas que inviertan la carga de la prueba.

CAPÍTULO VIII - DISPOSICIONES FINALES

Art. 42.

1. El Presente convenio queda abierto a la firma o a la adhesión de los países miembros de la Comisión Económica para Europa u de los países admitidos en la Comisión a título consultivo, de conformidad con el párrafo 8 del mandato de dicha Comisión
2. Los países que pudieren eventualmente participar en ciertos trabajos de la Comisión Económica para Europa, de conformidad con el párrafo 11 del mandato de dicha Comisión, podrán llegar a ser partes contratantes del presente Convenio, adhiriéndose al mismo después de su entrada en vigor.
3. El Convenio quedará abierto a la firma hasta el 30 de agosto de 1.956 inclusive. Después de esta fecha quedará abierto a la adhesión.
4. El presente Convenio será ratificado.
5. La ratificación o la adhesión se efectuarán mediante el depósito de un instrumento ante el Secretario general de las Naciones Unidas.

Art. 43.

1. El presente Convenio entrará en vigor el nonagésimo día, después de que cinco de los países citados en el párrafo 1 del artículo 42 hayan depositado su instrumento de ratificación o de adhesión.
2. Para cada uno de los países que ratificare o se adhirió después que los cinco países hayan depositado su instrumento de ratificación o de adhesión, el presente Convenio entrará en vigor el nonagésimo día siguiente al depósito del instrumento de ratificación o de adhesión de dicho país.

Art. 44.

1. Cada parte contratante podrá denunciar el presente Convenio, mediante notificación dirigida al Secretario general de las Naciones Unidas.
2. La denuncia tendrá efecto doce meses después de la fecha en que el Secretario general haya recibido la notificación.

Art. 45.

Si después de la entrada en vigor del presente Convenio, el número de partes contratantes se encontrare reducido a cinco, a causa de denuncias del mismo, el presente Convenio cesaría de estar en vigor a partir de la fecha en que surtiere efecto la última de estas denuncias.

Art. 46.

1. En el momento de depositar su instrumento de ratificación o de adhesión o en cualquier momento ulterior, cualquier país podrá declarar, mediante notificación escrita al Secretario general de las Naciones Unidas que el presente Convenio será aplicable a todos o cualquiera de los territorios de cuyas relaciones internacionales sea responsable. El Convenio será aplicable al territorio o a los territorios citados en la notificación a partir del nonagésimo día siguiente al recibo por el Secretario general de dicha notificación o, si en ese día no hubiese aun entrado en vigor el Convenio, a partir de la fecha de su entrada en vigor.
2. Cualquier país que, en virtud del párrafo anterior, hubiere hecho una declaración que hiciera aplicable el presente Convenio a un territorio de cuyas relaciones internacionales fuere responsable, podrá denunciar el Convenio por lo que respecta a dicho territorio, de conformidad con las disposiciones del artículo 44.

Art. 47.

Cualquier divergencia entre una o varias partes contratantes respecto a la interpretación o a la aplicación del presente Convenio, que las partes no hubieren podido resolver por vía de negociación o de otro modo, podrá ser sometida a la Corte Internacional de Justicia para ser zanjada por la misma a petición de una cualquiera de las partes contratantes interesadas.

Art. 48.

1. En el momento de firmar o de ratificar el presente Convenio o de adherir al mismo cada parte contratante podrá declarar que no se considera ligada por el artículo 47 del mismo. Las demás partes contratantes no estarán ligadas por el artículo 47 con respecto a ninguna parte contratante que hubiere formulado tal reserva.
2. Cualquier parte contratante que hubiere formulado una reserva en virtud del párrafo 1, podrá retirar en cualquier momento tal reserva mediante notificación dirigida al Secretario general de las Naciones Unidas.
3. No será admitida ninguna otra reserva al presente Convenio.

Art. 49.

1. Después de que el presente Convenio haya estado en vigor durante tres años, cualquiera de las partes contratantes podrá pedir, mediante notificación al Secretario general de las Naciones Unidas, que se convoque una conferencia con el fin de revisar el presente Convenio. El Secretario general notificará esta petición a todas las partes contratantes y convocará una conferencia de revisión si, en el plazo de cuatro meses a partir de la fecha de notificación hecha por él la cuarta parte de las partes contratantes por lo menos, le haya notificado su asentimiento a dicha petición.

2. Si se convocare una conferencia de conformidad con el párrafo anterior, el Secretario general avisará de ello a todas las partes contratantes y las invitará a que, en un plazo de tres meses, presente las propuestas que desearían que examinara la conferencia. El Secretario general comunicará a todas las partes contratantes el programa provisional de la conferencia, así como el texto de dichas propuestas, por lo menos tres meses antes de la fecha en que se reunirá la conferencia.

3. El Secretario general invitará a cualquier conferencia convocada de conformidad con el presente artículo a todos los países a que se refiere el párrafo 1 del artículo 42, así como a todos los países que hayan llegado a ser partes contratantes en virtud del párrafo 2 del artículo 42.

Art. 50.

Además de las notificaciones previstas en el artículo 49, el Secretario general de las Naciones Unidas notificará a los países a que se refiere el párrafo 1 del artículo 42, así como a los países que han llegado a ser partes contratantes en virtud del párrafo 2 del artículo 42:

- a) Las ratificaciones y las adhesiones en virtud del artículo 42.
- b) Las fechas de entrada en vigor del presente Convenio, de conformidad con el artículo 43.
- c) Las denuncias efectuadas en virtud del artículo 44.
- d) La terminación del presente Convenio, de conformidad con el artículo 45.
- e) Las notificaciones recibidas de conformidad con el artículo 46.
- f) Las declaraciones y las notificaciones recibidas de conformidad con los párrafos 1 y 2 del artículo 48.

Art. 51.

Después del 31 de agosto de 1956, el original del presente Convenio será depositado en poder del Secretario general de las Naciones Unidas, el cual transmitirá copias certificadas conforme a cada uno de los países citados en los párrafos 1 y 2 del artículo 42.

En fe de lo cual el infrascrito, debidamente autorizado al efecto, firma el presente Convenio.

Hecho en Ginebra, en el día de hoy, diecinueve de mayo de mil novecientos cincuenta y seis en un solo ejemplar, en los idiomas francés e inglés, cada uno de ellos igualmente fehaciente.
(relación alfabética de Países y respectivos Representantes)

PROTOCOLO DE FIRMA

En el momento de proceder a la firma del Convenio relativo al contrato de transponte internacional de mercancías por carretera, los infrascritos, debidamente autorizados, convienen en las declaraciones y precisiones siguientes:

1. El presente Convenio no se aplicará a los transportes realizados entre el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la República de Irlanda.
2. Adición al párrafo 4 del artículo primero.

Los infrascritos se obligan a negociar convenios sobre el contrato de mudanza y sobre el contrato de transponte combinado.

En fe de lo cual el infrascrito, debidamente autorizado al efecto, ha firmado el presente Protocolo.

Hecho en Ginebra en el día de hoy, diecinueve de mayo de mil novecientos cincuenta y seis en los idiomas francés e inglés, cada uno de ellos, siendo igualmente fehaciente.

El Instrumento de Adhesión de España al presente Convenio fue depositado ante el Secretario general de las Naciones Unidas con fecha 12 de febrero de 1974.

El presente Convenio entrará en vigor el día 13 de mayo de 1974