

I. Disposiciones generales

JEFATURA DEL ESTADO

1622

INSTRUMENTO de ratificación de España del Convenio Internacional sobre transporte de viajeros y equipajes por ferrocarril (C. I. V.), hecho en Berna el 7 de febrero de 1970.

FRANCISCO FRANCO BAHAMONDE
JEFE DEL ESTADO ESPAÑOL,
GENERALISIMO DE LOS EJERCITOS NACIONALES

Por cuanto el día 7 de febrero de 1970, el Plenipotenciario de España, nombrado en buena y debida forma al efecto, firmó en Berna el Convenio Internacional sobre transporte de viajeros y equipajes por ferrocarril (C. I. V.),

Vistos y examinados los sesenta y cinco artículos que integran dicho Convenio y sus Anejos I, II y III,

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

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

Dado en Madrid a trece de julio de mil novecientos setenta y cuatro.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Asuntos Exteriores,
PEDRO CORTINA MAURI

CONVENIO INTERNACIONAL sobre Transporte de Viajeros y Equipajes por Ferrocarril (CIV)

LOS PLENIPOTENCIARIOS INFRASCritos,

habiendo reconocido la necesidad de revisar el Convenio Internacional relativo al transporte de viajeros y equipajes por ferrocarril, firmado en Berna el 25 de febrero de 1961, han decidido, de conformidad con el artículo 68 de dicho Convenio, concertar un nuevo Convenio a tal efecto y han convenido los siguientes artículos:

TITULO PRIMERO

Objeto y alcance del Convenio

ARTICULO PRIMERO

Ferrocarriles y transportes a los cuales se aplicará el Convenio

§ 1. El presente Convenio se aplicará, sin perjuicio de las excepciones previstas en los párrafos siguientes, a todos los transportes de viajeros y equipajes con títulos de transporte internacionales para un recorrido que afecta a los territorios de dos, por lo menos, de los Estados contratantes y que se efectúen exclusivamente por líneas inscritas en la lista establecida conforme al artículo 55.

§ 2. Los transportes respecto de los cuales la estación (1) de partida y la estación de llegada estén situadas en el territorio de un mismo Estado, y que no circulen por el territorio de otro sino en tránsito, no estarán sometidos al presente Convenio.

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

a) cuando las líneas por las que se efectúe el tránsito se exploten exclusivamente por un ferrocarril del Estado de partida;

b) aun cuando las líneas por las cuales se efectúe el tránsito no sean explotadas exclusivamente por un ferrocarril del Estado de partida, si los Estados o los ferrocarriles interesados han estipulado acuerdos en virtud de los cuales dichos transportes no se consideren internacionales.

§ 3. Los transportes entre estaciones de dos Estados limítrofes y entre estaciones de dos Estados, en tránsito por el territorio de un tercer Estado, cuando las líneas por las que se efectúa el transporte se exploten exclusivamente por ferrocarriles de uno de dichos tres Estados y no se pongan a ello las Leyes y Reglamentos de ninguno de dichos Estados, quedarán sometidos al derecho del Estado a que pertenezcan los ferrocarriles que explotan las líneas por las cuales se efectúa el transporte.

§ 4. Las tarifas internacionales fijarán las relaciones para las cuales se expidan los títulos de transporte internacionales.

ARTICULO 2.º

Disposiciones relativas a los transportes mixtos

§ 1. Podrán inscribirse en la lista prevista en el artículo 1.º, además de las líneas de ferrocarriles, las líneas regulares de servicios automóviles o de navegación que completen recorridos por vía férrea y en las cuales se efectúen transportes internacionales, con la salvedad de que tales líneas, en la medida en que unan dos Estados contratantes por lo menos, sólo podrán inscribirse en la lista con el consentimiento común de dichos Estados.

§ 2. Las empresas de dichas líneas estarán sujetas a todas las obligaciones impuestas, y se hallarán investidas de todos los derechos reconocidos a los ferrocarriles por el presente Convenio, sin perjuicio de las excepciones que necesariamente resulten de las distintas modalidades del transporte. Sin embargo, las reglas de responsabilidad establecidas por el presente Convenio no podrán ser objeto de excepción.

§ 3. Cualquier Estado que desee hacer que se inscriba en la lista una de las líneas señaladas en el § 1, deberá tomar las medidas oportunas para que las excepciones previstas en el § 2 se publiquen en la misma forma que las tarifas.

§ 4. Para los transportes internacionales que afecten a la vez ferrocarriles y servicios de transporte distintos de los definidos en el § 1, podrán establecer los ferrocarriles, de común acuerdo con las empresas de transporte interesadas, disposiciones tarifarias que prevean la aplicación de un régimen jurídico diferente al del presente Convenio, a fin de tener en cuenta las particularidades de cada modalidad de transporte. En este caso podrán establecer el empleo de un título de transporte distinto del previsto por el presente Convenio.

ARTICULO 3.º

Obligación para el ferrocarril de transportar

§ 1. El ferrocarril estará obligado a efectuar, de acuerdo con las condiciones del presente Convenio, cualquier transporte de viajeros o equipajes, siempre que:

a) el viajero se atenga a las prescripciones del presente Convenio y de las tarifas internacionales;

b) el transporte sea posible con los medios ordinarios de transporte;

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

§ 2. Cuando la autoridad competente haya decidido que el servicio se suprima o suspenda en su totalidad o en parte, las medidas tomadas a dicho efecto deberán, sin demora, ponerse en conocimiento del público y de los ferrocarriles, teniendo éstos la obligación de comunicárselas a los ferrocarriles de los otros Estados a los efectos de su publicación.

§ 3. Cualquier infracción de las disposiciones del presente artículo por parte del ferrocarril podrá motivar una acción de indemnización del perjuicio causado.

TITULO II

Del contrato de transporte

CAPITULO PRIMERO

Transporte de viajeros

ARTICULO 4.º

Derecho al transporte

El viajero, desde el comienzo de su viaje, y salvo las excepciones previstas en las tarifas, deberá ir provisto de un título válido de transporte, que estará obligado a conservar durante todo el viaje, a presentar, si fuese requerido para ello, a cualquier agente encargado de la revisión, y a entregar al término del viaje.

ARTICULO 5.º

Billetes

§ 1. Los billetes expedidos para un transporte internacional que se rija por el presente Convenio, deberá llevar el signo Φ .

§ 2. Serán obligatorias en los billetes las menciones siguientes, salvo las excepciones previstas en las tarifas internacionales:

- la indicación de las estaciones de salida y de destino;
- el itinerario; si estuviera autorizado el empleo de diferentes itinerarios o medios de transporte, deberá mencionarse esta facultad;
- la categoría del tren y la clase del coche;
- el precio de transporte;
- el día en que comienza la validez;
- la duración de la validez.

§ 3. Las tarifas internacionales o los acuerdos entre los ferrocarriles determinarán el idioma en que deban imprimirse los billetes, así como su forma y contenido.

§ 4. Los carnets de cupones expedidos a base de una tarifa internacional constituyen un título de transporte único en el sentido del presente Convenio.

§ 5. Un billete no será transferible, salvo excepción prevista por las tarifas internacionales, sino cuando no sea nominativo y no haya dado comienzo el viaje.

§ 6. El viajero tendrá la obligación de asegurarse, al recibir el billete, de que éste concuerda con sus indicaciones.

ARTICULO 6.º

Reducción de precios para niños

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

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

Dicha reducción no será obligatoriamente aplicable a los precios de los billetes que llevan ya en sí otra, con relación al precio normal del billete sencillo.

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

ARTICULO 7.º

Duración de validez de los billetes. Paradas en las estaciones intermedias. Utilización de las plazas

La duración de validez de los billetes y las detenciones en ruta se regularán por las tarifas internacionales.

La ocupación, la asignación y la reserva de plazas se regularán por las tarifas o por las prescripciones de los ferrocarriles.

ARTICULO 8.º

Cambio de clase o de tren

El viajero podrá ocupar un asiento de clase superior o pasar a un tren de categoría más elevada a la que se halle indicada en el billete, o hacer modificar el itinerario, en las condiciones fijadas por las tarifas internacionales.

ARTICULO 9.º

Viajero sin billete válido

§ 1. El viajero que no pueda presentar un billete válido estará obligado a pagar un recargo, además del precio del viaje; se calculará este recargo conforme a los Reglamentos del ferrocarril en que se exija el pago del recargo.

§ 2. Los billetes que hayan sufrido una modificación ilícita serán considerados como no válidos y retirados por el personal de servicio.

§ 3. El viajero que rehúse el pago inmediato del precio del viaje o del recargo podrá ser excluido del viaje. El viajero excluido no podrá exigir que sus equipajes sean puestos a su disposición en una estación que no sea la de destino.

ARTICULO 10

Personas excluidas del tren o admitidas con condiciones

§ 1. No serán admitidas en el tren o podrán ser excluidas del mismo en ruta:

a) Las personas en estado de embriaguez y las que se conduzcan de manera inconveniente o no observen las prescripciones de las Leyes y Reglamentos; dichas personas no tendrán derecho al reembolso del precio del billete ni del que hubieren pagado por el transporte de sus equipajes;

b) Las personas que, por razón de enfermedad o por otras causas, pudieran aparentemente incomodar a sus vecinos, a menos que se hubiese reservado de antemano para ellas un compartimiento entero o que pueda ponerse uno a su disposición mediante pago; sin embargo, las personas que enfermen en ruta deberán ser transportadas hasta la primera estación, por lo menos, donde sea posible prestarles los cuidados necesarios. El precio del viaje les será restituído en las condiciones señaladas en el artículo 23, previa deducción de la parte correspondiente al recorrido efectuado; lo mismo regirá, en su caso, por lo que concierne al transporte de equipajes.

§ 2. El transporte de las personas afectadas de enfermedades contagiosas se regirá por los Convenios y Reglamentos internacionales o, en su defecto, por las Leyes y Reglamentos vigentes en cada Estado.

ARTICULO 11

Introducción de bultos de mano y de animales en los coches

§ 1. Los viajeros estarán autorizados para llevar consigo, gratuitamente en los coches, objetos portátiles (bultos de mano). Cada viajero sólo dispondrá para sus bultos de mano del espacio situado encima y debajo del asiento que ocupe.

Esta regla se aplicará, por analogía, cuando los coches sean de tipo especial, señaladamente cuando lleven un pañol para equipajes.

§ 2. No podrán introducirse en los coches:

a) Las materias y objetos excluidos del transporte como equipajes en virtud del artículo 15, letra c), salvo las excepciones previstas en las tarifas; sin embargo, los viajeros que en el ejercicio de un servicio público o mediante una autorización legal o administrativa lleven un arma de fuego estarán autorizados para llevar consigo municiones, sin rebasar el límite mínimo de los señalados por los reglamentos vigentes en los territorios afectados; se permitirá a los guardias que acompañen a presos y que viajen en estos coches o compartimientos especiales llevar consigo armas de fuego cargadas;

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

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

d) Los animales vivos. Sin embargo, los perros serán admitidos si se llevan sobre las rodillas o en el suelo del coche atados cortos y con bozal, de forma que no puedan suponer peligro para quienes les rodean. Se admitirán también otros animales de pequeño tamaño, encerrados en jaulas, cajas, cestas u otros embalajes adecuados concebidos de forma que se evite cualquier herida o mancha a los viajeros así como también daños o suciedad al coche y a los bultos de mano que en él se transpor-

ten, siempre que tales embalajes puedan llevarse sobre las rodillas o colocarse como los bultos de mano.

Los perros y los demás animales pequeños serán admitidos sólo si no incomodan a los viajeros por su olor o su ruido, si no se oponen las Leyes y Reglamentos de los diferentes Estados y si ningún viajero hace objeciones a ello. Las tarifas y los horarios podrán prohibir o autorizar la admisión de animales en ciertas categorías de coches o de trenes. Las tarifas indicarán si debe pagarse un precio de transporte por los animales y por cuáles de ellos.

§ 3. Sin embargo, las tarifas internacionales podrán prever las condiciones en que pueden transportarse como bultos de mano o como equipajes los objetos que se introduzcan en los coches contraviniendo las disposiciones de los §§ 1 y 2, letra b).

§ 4. Los empleados del ferrocarril tendrán derecho a cerciorarse, en presencia del viajero, de la naturaleza de los objetos introducidos en los coches cuando existan motivos serios para presumir una contravención de las disposiciones del § 2, salvo las que se refieren al § 2, letra c). Si no fuese posible determinar la persona que llevó consigo los objetos sometidos a comprobación, el ferrocarril la realizará en presencia de dos testigos ajenos al ferrocarril.

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

Será responsable de cualquier daño causado por los objetos y animales que lleve consigo en el coche, a menos que pruebe que los daños fueron causados por una falta del ferrocarril.

ARTICULO 12

Trenes. Horarios

§ 1. Quedan adscritos al transporte los trenes regulares previstos en los horarios y los trenes que se pongan en circulación según las necesidades.

§ 2. Los ferrocarriles deberán poner en conocimiento del público, de manera apropiada, el horario de los trenes.

§ 3. Los horarios o las tarifas deberán indicar las restricciones para la utilización de determinados trenes o de determinadas clases.

ARTICULO 13

Enlaces perdidos. Supresiones de trenes

Cuando, a consecuencia del retraso de un tren, se pierde el enlace con otro tren, o cuando se suprime un tren en todo o en parte de su recorrido y el viajero quiera continuar su viaje, el ferrocarril estará obligado a conducirlo, con sus equipajes, en la medida de lo posible y sin recargo alguno, en un tren que se dirija hacia el mismo destino por la misma línea o por otra ruta perteneciente a las Administraciones que participen en el itinerario del transporte primitivo, de manera que le permita llegar a su destino con menos retraso. El Jefe de estación deberá, si procede, certificar en el billete que se ha perdido el enlace o que se ha suprimido el tren, prorrogar su validez en la medida necesaria y validarlo para la nueva ruta, para una clase superior o para un tren de tasas más elevadas. Sin embargo, el ferrocarril estará en su derecho de rehusar, por medio de sus tarifas u horarios, la utilización de ciertos trenes.

CAPITULO II

Transporte de equipajes

ARTICULO 14

Objetos admitidos al transporte

§ 1. Se admitirán al transporte como equipajes los objetos contenidos en baúles, cestas, maletas, sacos de viaje, sombrereras y otros embalajes de este género, así como los mismos embalajes.

§ 2. Las tarifas internacionales podrán autorizar el transporte como equipajes de otros objetos y animales, en determinadas condiciones.

§ 3. El ferrocarril tendrá derecho a no admitir o a limitar el transporte de equipajes en ciertos trenes o categorías de trenes.

ARTICULO 15

Objetos excluidos del transporte

Quedarán excluidos del transporte como equipajes:

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

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

c) Las materias y objetos peligrosos, especialmente las armas cargadas, las materias y objetos explosivos e inflamables, las materias comburentes, tóxicas, radiactivas, corrosivas, así como las materias repugnantes o susceptibles de producir una infección.

Las tarifas internacionales podrán admitir al transporte como equipajes, en condiciones determinadas, ciertas materias y ciertos objetos que estén excluidos del mismo en la letra c).

ARTICULO 16

Responsabilidad del viajero en lo que respecta a sus equipajes. Recargos

§ 1. El portador del talón de equipajes será responsable de la observancia de las prescripciones de los artículos 14 y 15, y sufrirá todas las consecuencias de la infracción de dichas prescripciones.

§ 2. Si las Leyes o Reglamentos del Estado en cuyo territorio tiene lugar el hecho no lo prohibieran, el ferrocarril tendrá derecho, en caso de presunción grave de contravención, a comprobar si el contenido de los equipajes responde a las prescripciones. Se invitará al portador del talón a presenciar la comprobación; si no se presentare, o si no se le hallare, y a falta de otras Leyes o Reglamentos vigentes en el Estado en que tenga lugar la comprobación, deberá hacerse ésta en presencia de dos testigos extraños al ferrocarril. Si se probare la infracción, los gastos ocasionados por la comprobación deberán ser abonados por el portador del talón de equipajes.

§ 3. En caso de infracción de las disposiciones de los artículos 14 y 15 el portador del talón de equipajes deberá pagar un recargo, que fijarán las tarifas internacionales, sin perjuicio del suplemento del precio del transporte, y, si hubiere lugar, de las indemnizaciones por el daño.

ARTICULO 17

Acondicionamiento, embalaje y rotulación de los equipajes

§ 1. Los equipajes cuyo estado o acondicionamiento sea defectuoso, o el embalaje insuficiente, o los que presentan señales manifiestas de avería, podrán ser rechazados por el ferrocarril. Si, a pesar de ello, fueren aceptados, el ferrocarril tendrá derecho a consignar una mención apropiada en el talón de equipajes. La aceptación, por parte del viajero, del talón de equipajes que contenga tal mención se considerará como prueba de que el viajero ha reconocido la exactitud de la misma.

§ 2. El viajero vendrá obligado a rotular cada bulto, en lugar bien visible, con su nombre, dirección, estación de destino y país de destino, en condiciones suficientes de seguridad, de forma clara, indeleble y que no dé lugar a confusión alguna. El ferrocarril tendrá derecho a rehusar los bultos que no lleven las indicaciones prescritas. El viajero deberá retirar o hacer ilegibles las indicaciones caducadas.

ARTICULO 18

Facturación y transporte de equipajes

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

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

Si las tarifas lo previeran, el viajero podrá, mientras dure el plazo de validez de su billete, hacer facturar los equipajes, bien sea directamente por el recorrido total desde la estación de salida hasta la de llegada, o bien por cualesquiera fracciones del recorrido total.

Las tarifas indicarán si pueden admitirse, y en qué condiciones, equipajes para el transporte por un itinerario distinto del señalado en el billete presentado, o sin presentación de billetes. Cuando las tarifas prevean que pueden admitirse equipajes para el transporte sin presentación de billete, se aplicarán al expedidor de equipajes facturados sin presentación de billetes las disposiciones del presente Convenio, por las que se determinan los derechos y obligaciones del viajero al cual acompañan sus equipajes.

§ 2. El precio del transporte de los equipajes deberá abonarse en el momento de la facturación.

§ 3. Por lo demás, las formalidades para la facturación de los equipajes se determinarán por las Leyes y Reglamentos vigentes en la estación de salida.

§ 4. El viajero podrá indicar, en las condiciones vigentes en la estación de salida, el tren por el que hayan de ser expedidos sus equipajes. Si no hiciera uso de esta facultad, el transporte se efectuará por el primer tren adecuado.

Si los equipajes han de cambiarse de tren en una estación de enlace, el transporte deberá realizarse por el primer tren que deba asegurar, en las condiciones fijadas por los reglamentos nacionales, el servicio normal de equipajes.

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

ARTICULO 19

Talón de equipajes

§ 1. Al hacerse la facturación de los equipajes se expedirá un talón al viajero.

§ 2. Los talones de equipajes expedidos para los transportes internacionales regidos por el presente Convenio deberán llevar el signo Φ y, salvo excepciones previstas en las tarifas internacionales, contener las menciones siguientes:

- La indicación de las estaciones de salida y de destino.
- El itinerario.
- La fecha de entrega al transporte y el tren para el cual se efectúe dicha entrega.
- El número de billetes, a menos que los equipajes hayan sido entregados al transporte sin presentación de billete.
- El número de bultos y su peso.
- El importe del precio de transporte y de los demás gastos.

§ 3. Las tarifas internacionales o los acuerdos entre ferrocarriles determinarán el idioma en que deban imprimirse y rellenarse los talones de equipaje y su forma.

§ 4. El viajero deberá cerciorarse, al recibir el talón de equipajes, de que éste se ha formalizado conforme a sus indicaciones.

ARTICULO 20

Entrega

§ 1. La entrega de los equipajes se efectuará mediante devolución del talón correspondiente y previo pago, en su caso, de los gastos que graven el envío. El ferrocarril no estará obligado a comprobar si el portador del boletín está facultado para hacerse cargo de la entrega.

Se asimilan a la entrega de los equipajes al portador del talón la entrega de éstos, de acuerdo con las disposiciones vigentes a las autoridades de Aduanas o de Consumos en sus locales de expedición o en sus almacenes, cuando éstos no se hallaren bajo la guarda del ferrocarril, así como el hecho de confiar animales vivos a tercero.

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

§ 3. A falta de entrega del talón de equipajes, el ferrocarril sólo estará obligado a entregar los equipajes si el reclamante justifica su derecho; si dicha justificación pareciera insuficiente, el ferrocarril podrá exigir una garantía.

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

§ 5. El portador del talón a quien no se haya entregado el equipaje en las condiciones indicadas en el § 2, podrá exigir que se haga constar en el boletín de equipaje el día y la hora en que haya reclamado la entrega.

§ 6. El ferrocarril estará obligado a proceder a la comprobación de los equipajes, a requerimiento del portador del talón y en su presencia, con objeto de comprobar un daño alegado. Si

el ferrocarril no atendiera su petición, el portador del talón tendrá derecho a rehusar la recepción de los equipajes.

§ 7. Por lo demás, la entrega queda sometida a las Leyes y Reglamentos vigentes en el ferrocarril encargado de la misma.

CAPITULO III

Disposiciones comunes a los transportes de viajeros y equipajes

ARTICULO 21

Tarifas.—Acuerdos particulares

§ 1. Las tarifas internacionales que establezcan los ferrocarriles deberán comprender todas las condiciones especiales que constituyan regla para el transporte y todas las indicaciones necesarias para el cálculo de los precios de transporte y de los gastos accesorios y especificar, en su caso, las condiciones en que debe tenerse en cuenta el cambio.

§ 2. La publicación de las tarifas internacionales sólo será obligatoria en los Estados cuyos ferrocarriles participen en estas tarifas como redes de partida y de llegada. Dichas tarifas y sus modificaciones entrarán en vigor en la fecha indicada en el momento de su publicación. Los aumentos de tarifas y otras disposiciones que tuvieren por efecto hacer más rigurosas las condiciones de transporte previstas por estas tarifas no entrarán en vigor hasta seis días después, como mínimo, de su publicación.

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

§ 3. En cada estación abierta al tráfico internacional, el viajero podrá informarse de las tarifas internacionales o de sus extractos que indiquen los precios de los billetes internacionales que se hallan a la venta en la misma y las tasas correspondientes para los equipajes.

§ 4. Las tarifas internacionales deberán aplicarse a todos en las mismas condiciones.

Los ferrocarriles podrán concertar acuerdos particulares que impliquen reducciones de precio u otras ventajas, sin perjuicio de la aprobación de sus Gobiernos, en tanto que se concedan condiciones análogas a los viajeros que se encuentren en situaciones semejantes.

Podrán concederse reducciones de precio u otras ventajas, ya sea en beneficio del ferrocarril, ya en beneficio de las Administraciones Públicas, o ya para las obras de beneficencia, de educación y de instrucción.

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

ARTICULO 22

Formalidades exigidas por las Aduanas u otras autoridades administrativas

El viajero estará obligado a atenerse a las prescripciones dadas por las Aduanas o por otras autoridades administrativas, tanto en lo que respecta a su persona como a la inspección de sus equipajes y de sus bultos de mano. Deberá asistir a dicha inspección, salvo las excepciones admitidas por las Leyes y Reglamentos. El ferrocarril no asumirá ninguna responsabilidad para con el viajero en el caso de que éste no tenga en cuenta tales obligaciones.

ARTICULO 23

Restituciones y pagos suplementarios

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

- el billete no haya sido utilizado o lo haya sido parcialmente,
- a consecuencia de la falta de asiento, se haya utilizado el billete en una clase o en una categoría de tren inferior a aquella para la que se expidió,
- hayan sido retirados los equipajes, ya en la estación de facturación o ya en una intermedia.

Las tarifas internacionales determinarán los documentos y certificaciones que se hayan de presentar en apoyo de la petición de reembolso, los importes que hayan de reembolsarse y las cantidades excluidas de restitución.

§ 2. No obstante, dichas tarifas podrán excluir, en casos determinados, el reembolso del precio de transporte o subordinarlo a ciertas condiciones.

§ 3. Toda petición de restitución basada en las disposiciones

del presente artículo, así como en las del artículo 10, letra b), será inadmisibles si no ha sido presentada al ferrocarril en un plazo de seis meses, contados para los billetes, a partir de la expiración de su validez, y para los talones de equipaje, a partir del día de su expedición.

§ 4. En el caso de aplicación irregular de la tarifa o de error en la determinación de los gastos de transporte y de los gastos diversos, deberá ser reembolsado el exceso por el ferrocarril y pagada por el viajero la insuficiencia, cuando exceda de dos francos por billete o por talón de equipajes.

§ 5. Para el cálculo del exceso que ha de reembolsar el ferrocarril, o de la insuficiencia que ha de abonar el viajero, conviene aplicar el tipo de cambio oficial en que se hubiere percibido el precio del transporte; si el pago se efectuara en moneda distinta de la de cobro, el tipo de cambio aplicable será el del día en que tenga lugar este pago.

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

ARTICULO 24

Disputas

Las disputas entre viajeros, o entre éstos y los agentes, serán zanjadas provisionalmente, en las estaciones, por el Jefe de servicio, y en ruta, por el Jefe de tren.

TÍTULO III

Responsabilidad. Acciones

CAPITULO PRIMERO

Responsabilidad

ARTICULO 25

Responsabilidad resultante del transporte de los viajeros, de los bultos de mano y de los animales

§ 1. La responsabilidad del ferrocarril por la muerte, heridas y cualquier otro daño contra la integridad corporal de un viajero, así como por los perjuicios causados por el retraso o la supresión de un tren o por falta de enlace, quedará sometida a las Leyes y Reglamentos del Estado en que se produzca el hecho.

§ 2. Por lo que respecta a los bultos de mano y a los animales, cuya vigilancia incumbe al viajero en virtud del artículo 11, § 5, el ferrocarril no será responsable sino de los daños causados por su culpa.

§ 3. Los artículos siguientes del presente título no serán aplicables a los casos de los §§ 1 y 2.

ARTICULO 26

Responsabilidad colectiva de los ferrocarriles en cuanto a los equipajes

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

§ 2. Cada ferrocarril subsiguiente, por el mero hecho de hacerse cargo de los equipajes, participará en el contrato de transporte y asumirá las obligaciones que de él se deriven, sin perjuicio de lo que dispone el artículo 39, § 2, con respecto al ferrocarril destinatario.

ARTICULO 27

Extensión de la responsabilidad

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

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

§ 3. El ferrocarril quedará exento de dicha responsabilidad cuando la pérdida o la avería resulte de riesgos particulares inherentes a la naturaleza especial del equipaje, a la ausencia o a defectos del embalaje o por el hecho de que objetos excluidos del transporte hayan sido, no obstante, facturados como equipajes.

ARTICULO 28

Carga de la prueba

§ 1. La prueba de que el retraso en la entrega, la pérdida o la avería tuvo por causa uno de los hechos previstos en el artículo 27, § 2, incumbirá al ferrocarril.

§ 2. Cuando el ferrocarril, teniendo en cuenta las circunstancias de hecho, pruebe que la pérdida o la avería ha podido resultar de uno o de varios de los riesgos particulares previstos en el artículo 27, § 3, existe presunción de que resulta de dichas causas. El derecho-habiente conservará, sin embargo, el derecho de probar que el perjuicio no ha sido motivado total o parcialmente por uno de dichos riesgos.

ARTICULO 29

Presunción de pérdida de los equipajes. Casos en que fueren encontrados

§ 1. El derecho-habiente podrá considerar perdido un bulto, sin tener que presentar otras pruebas, cuando no haya sido entregado o puesto a su disposición dentro de los catorce días siguientes a la petición de entrega, presentada conforme al artículo 20, § 2.

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

Dentro del plazo de treinta días que siga a la recepción de dicho aviso, podrá exigir el derecho-habiente que el equipaje le sea entregado en una de las estaciones del recorrido, mediante pago de los gastos correspondientes al transporte desde la estación de salida hasta aquella en que tenga lugar la entrega, a cambio de restituir la indemnización que hubiera percibido, deduciendo, si procede, los gastos que se comprendieran en aquella y sin perjuicio de cualesquiera derechos a la indemnización por retraso prevista en el artículo 32.

Si el bulto encontrado no hubiese sido reclamado en el plazo de treinta días previsto, o si el bulto no se encontrara hasta transcurrido un año de la petición de entrega, el ferrocarril dispondrá del mismo conforme a las Leyes y Reglamentos del Estado de que dependa.

ARTICULO 30

Importe de la indemnización en caso de pérdida de los equipajes

Cuando, en virtud de las disposiciones del presente Convenio, tenga que pagar el ferrocarril una indemnización por pérdida total o parcial de equipajes, se podrá reclamar:

a) Si se halla probado el importe del daño:

Una cantidad igual a dicho importe, sin que aquella pueda, sin embargo, exceder de 40 francos por kilogramos de peso bruto que falte;

b) Si no se halla probado el importe del daño:

Una cantidad calculada a tanto alzado, a razón de 20 francos por kilogramo de peso bruto que falte.

Se reembolsarán, además, el precio de transporte, los derechos de Aduanas y las restantes cantidades desembolsadas con ocasión del transporte del equipaje perdido, sin otros daños y perjuicios.

ARTICULO 31

Importe de la indemnización en caso de avería de los equipajes

En caso de avería deberá pagar el ferrocarril el importe de la depreciación sufrida por los equipajes, sin otros daños ni perjuicios.

Sin embargo, la indemnización no podrá exceder:

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

b) De la cantidad a que habría ascendido en caso de pérdida de la parte depreciada, si solamente una parte de los equipajes resulta depreciada por la avería.

ARTICULO 32

Importe de la indemnización por retraso en la entrega de los equipajes

§ 1. Cuando exista retraso en la entrega, y si el derecho-habiente no prueba que de ello ha resultado perjuicio, estará obligado el ferrocarril a pagar una indemnización fijada en veinte céntimos por kilogramo de peso bruto de los equipajes

entregados con retraso y por período indivisible de veinticuatro horas, a contar desde la petición de entrega, con un máximo de catorce días.

§ 2. Si se presentaran pruebas de haber resultado perjuicio del retraso, se pagará por este daño una indemnización que no podrá exceder del cuádruplo de la indemnización a tanto alzado determinada en el § 1.

§ 3. Las indemnizaciones previstas en los párrafos 1 y 2 no podrán acumularse a las que corresponderían por pérdida total de los equipajes.

En caso de pérdida parcial se abonarán, si ha lugar, por la parte no perdida.

Si se trata de avería, se acumularán, en su caso, a la indemnización prevista en el artículo 31.

En todos los casos, la acumulación de las indemnizaciones previstas en los párrafos 1 y 2, con las figuradas en los artículos 30 y 31, no podrán dar lugar al pago de una indemnización total superior a la que correspondería en caso de pérdida total de los equipajes.

§ 4. En el caso de retraso en la entrega de automóviles, remolque y motocicletas con «sidecar» transportadas como equipajes, no estará obligado el ferrocarril a pagar una indemnización, sino cuando se hubiere probado un daño; el precio de transporte constituirá la indemnización máxima.

ARTICULO 33

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

En todos los casos en que el retraso en la entrega, la pérdida total o parcial o la avería de los equipajes tengan por causa el dolo o una falta grave imputable al ferrocarril, deberá éste indemnizar completamente al derechohabiente por el perjuicio probado. En caso de falta grave, la responsabilidad quedará, sin embargo, limitada al doble de los máximos previstos en los artículos 30, 31 y 32.

ARTICULO 34

Intereses de la indemnización. Restitución de las indemnizaciones

§ 1. El derechohabiente podrá pedir los intereses de la indemnización. Dichos intereses, calculados a razón del 5 por 100 anual, sólo se adeudarán si la indemnización excediera de diez francos por cada talón de equipajes; se devengarán a partir del día de la reclamación administrativa prevista en el artículo 37, o de no existir reclamación, desde el día de la demanda en juicio.

§ 2. Si el derechohabiente no entregara al ferrocarril, dentro de un plazo conveniente que le sería fijado, los documentos justificativos necesarios para la liquidación definitiva de la reclamación, no correrán los intereses entre la expiración del plazo fijado y la entrega efectiva de los documentos.

§ 3. Deberá restituirse toda indemnización indebidamente percibida.

ARTICULO 35

Responsabilidad del ferrocarril por sus agentes

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

No obstante, si a petición de los viajeros los agentes del ferrocarril les prestaren servicios que no incumbieren al ferrocarril, se considerará que obran por cuenta de los viajeros a los cuales presten tales servicios.

ARTICULO 36

Ejercicio de acciones extracontractuales

En todos los casos regidos por el presente Convenio, toda acción de responsabilidad, por cualquier título que fuere, sólo podrá ejercitarse contra el ferrocarril en las condiciones y dentro de los límites previstos en aquél.

Lo mismo regirá para toda acción que se ejercite contra las personas de las que responda el ferrocarril en virtud del artículo 35.

CAPITULO II

Reclamaciones administrativas. Acciones judiciales. Procedimiento y prescripción

ARTICULO 37

Reclamaciones administrativas

§ 1. Las reclamaciones administrativas referentes al contrato de transporte deberán dirigirse por escrito al ferrocarril designado en el artículo 39.

§ 2. El derecho a presentar la reclamación corresponderá a las personas que lo tengan para entablar acción contra el ferrocarril en virtud del artículo 38.

§ 3. Los billetes, talones de equipajes y demás documentos que el derechohabiente juzgue conveniente unir a su reclamación, deberán presentarse, ya en original, ya en copias, debidamente legalizadas éstas si así lo solicitare el ferrocarril.

Al liquidar la reclamación, podrá exigir el ferrocarril la restitución de los billetes o talones de equipajes.

ARTICULO 38

Personas que pueden ejercitar la acción judicial contra el ferrocarril

La acción judicial contra el ferrocarril, que dimana del contrato de transporte, no pertenecerá sino a la persona que exhiba el billete o el talón de equipajes, según el caso, o que, a falta de ello, justifique su derecho.

ARTICULO 39

Ferrocarriles contra los cuales puede ejercitarse la acción judicial

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

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

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

§ 3. Si el demandante estuviera facultado para elegir entre varios ferrocarriles, se extinguirá su derecho de opción en el momento en que se haya interpuesto la acción contra uno de estos ferrocarriles.

§ 4. La acción judicial podrá ejercitarse contra un ferrocarril distinto de los indicados en los §§ 1 y 2, cuando se presente como demanda reconvenzional o como excepción en la instancia relativa a una demanda principal fundada en el mismo contrato de transporte.

ARTICULO 40

Competencia

Las acciones judiciales fundadas en el presente Convenio sólo podrán entablarse ante el Juez competente del Estado de que dependa el ferrocarril demandado, a menos que se decidiera de otro modo en acuerdos entre Estados o en las escrituras de concesión.

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

ARTICULO 41

Comprobación de la pérdida parcial o de una avería sufrida por los equipajes

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

Deberá entregarse gratuitamente una copia del acta al derechohabiente.

§ 2. Si el derechohabiente no aceptara las comprobaciones del acta podrá pedir la comprobación judicial del estado y del peso de los equipajes, así como de las causas e importe del daño; el procedimiento quedará sometido a las Leyes y Reglamentos del Estado en que tenga lugar la comprobación judicial.

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

ARTICULO 42

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

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

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

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

b) En caso de reclamación por retraso, cuando se formule contra uno de los ferrocarriles designados en el artículo 39, § 2, en un plazo que no exceda de veintidós días, sin contar el de recepción de los equipajes por el derechohabiente.

c) En caso de reclamación por pérdida parcial o avería:

1.º Si la pérdida o avería se hubiera comprobado antes de la recepción de los equipajes por el derechohabiente, conforme al artículo 41.

2.º Si la comprobación que hubiera procedido realizar de acuerdo con el artículo 41 sólo se hubiere omitido por culpa del ferrocarril.

d) En caso de reclamación por daños no aparentes, cuya existencia se comprobará después de la recepción de los equipajes por el derechohabiente, con la doble condición:

1.º De que inmediatamente después de descubrirse el daño y, a más tardar, dentro de los tres días siguientes a la recepción de los equipajes, se formule por el derechohabiente la petición de comprobación, conforme al artículo 41. Cuando dicho plazo deba terminar en un domingo o día festivo legal, su expiración se remitirá al primer día de trabajo siguiente.

2.º De que el derechohabiente pruebe que el daño se ha producido en el intervalo entre la aceptación al transporte y la entrega.

ARTICULO 43

Prescripción de la acción

§ 1. La acción nacida del contrato de transporte prescribirá al año. Sin embargo, prescribirá a los dos años si se trata:

a) De la acción fundada en un daño que tenga por causa el dolo.

b) De la acción fundada en un caso de fraude.

§ 2. El plazo de prescripción correrá:

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

b) Para las acciones de indemnización por pérdida total: Desde el decimocuarto día siguiente al de expiración del plazo previsto en el artículo 20, § 2.

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

d) Para las acciones en pago de un suplemento de derechos reclamado por la Aduana u otras autoridades administrativas; desde el día de la reclamación de la Aduana o de dichas autoridades.

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

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

§ 3. En el caso de reclamación administrativa dirigida al ferrocarril conforme al artículo 37, se suspenderá la prescripción hasta el día en que el ferrocarril rechace por escrito la reclamación y restituya los documentos a ella unidos. En el caso de aceptación parcial de la reclamación, la prescripción no reanudará su curso sino para aquella parte de la reclamación que siga en litigio. La prueba de la recepción de la reclamación o de la respuesta y la de la restitución de los documentos correrán a cargo de la parte que invoque este hecho.

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

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

§ 5. Sin perjuicio de las disposiciones que anteceden, la suspensión y la interrupción de la prescripción se regularán por las Leyes y Reglamentos del Estado en que se incoe la acción.

CAPITULO III

Liquidación de cuentas. Recursos de los ferrocarriles entre sí

ARTICULO 44

Liquidación de cuentas entre ferrocarriles

Todo ferrocarril estará obligado a pagar a los demás ferrocarriles interesados la parte que les corresponda del precio

de transporte que hubieran cobrado o que hubieran debido cobrar.

ARTICULO 45

Recursos en casos de indemnización por pérdida o por avería

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

a) Será único responsable el ferrocarril causante del daño.

b) Si son varios los ferrocarriles causantes del daño, cada uno de ellos responderá del daño por él causado. Si la distinción fuese imposible en el caso de que se trate, se repartirá entre ellos la carga de la indemnización, de acuerdo con los principios enunciados en la letra c).

c) Si no pudiese probarse que el daño ha sido causado por uno o varios ferrocarriles, se repartirá la carga de la indemnización correspondiente entre todos los ferrocarriles que intervinieron en el transporte, a excepción de aquellos que demostraren que el daño no se produjo en sus líneas. El reparto se hará proporcionalmente al número de kilómetros de las distancias de aplicación de las tarifas.

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

ARTICULO 46

Recurso en caso de indemnización por retraso en la entrega

Las reglas enunciadas en el artículo 45 se aplicarán en el caso de indemnización pagada por retraso. Si el retraso hubiera sido motivado por irregularidades comprobadas en varios ferrocarriles, se repartirá la carga de la indemnización entre dichos ferrocarriles, proporcionalmente a la duración del retraso en sus respectivas redes.

ARTICULO 47

Procedimiento para el recurso

§ 1. El ferrocarril contra el cual se entable uno de los recursos previstos en los artículos 45 y 46 nunca estará facultado para impugnar el fundamento de un pago efectuado por la Administración que interponga el recurso cuando la indemnización haya sido fijada por la autoridad judicial, después de habersele citado debidamente y de facilitársele su oportunidad de intervenir en el proceso. El Juez encargado de la acción principal fijará, según las circunstancias de hecho, los plazos concedidos para la notificación y para la intervención.

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

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

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

§ 5. No se autorizará la inclusión de recursos de garantía en la instancia relativa a la demanda principal de indemnización.

ARTICULO 48

Competencia para los recursos

§ 1. El Juez del domicilio del ferrocarril contra el que se ejerza el recurso será el único competente para todas las acciones de recurso.

§ 2. Cuando la acción haya de incoarse contra varios ferrocarriles, tendrá derecho el ferrocarril demandante a elegir entre los Jueces competentes, en virtud del § 1, aquel ante el que haya de presentar su demanda.

ARTICULO 49

Acuerdos relativos a los recursos

Los ferrocarriles podrán derogar mediante acuerdos las reglas para los recursos recíprocos definidos en el capítulo III.

TITULO IV

Disposiciones diversas

ARTICULO 50

Aplicación del derecho nacional

A falta de estipulaciones en el presente Convenio, en las disposiciones complementarias y en las tarifas internacionales serán de aplicación las disposiciones de las Leyes y Reglamentos nacionales relativos al transporte en cada Estado.

ARTICULO 51

Reglas generales de procedimiento

Para todos los litigios a que den lugar los transportes sometidos al presente Convenio, el procedimiento que ha de seguirse será el del Juez competente, sin perjuicio de las disposiciones contrarias incluidas en el Convenio.

ARTICULO 52

Ejecución de las sentencias. Embargos y cauciones

§ 1. Cuando las sentencias pronunciadas en juicio contradictorio o en rebeldía por el Juez competente, en virtud de las disposiciones del presente Convenio, lleguen a ser ejecutivas, según las Leyes aplicadas por dicho Juez, serán también ejecutivas en cada uno de los demás Estados contratantes tan pronto se cumplan las formalidades prescritas en el Estado interesado. No se admitirá la revisión del asunto en cuanto al fondo.

Esta disposición no se aplicará a las sentencias que sólo sean ejecutivas provisionalmente, así como tampoco a las condenas por daños y perjuicios que pudieran pronunciarse, además de las costas, contra un demandante, por razón de haber sido desestimada su demanda.

§ 2. Los créditos originados, a favor de un ferrocarril, por un transporte internacional en un ferrocarril que no dependa del mismo Estado que el primero, sólo podrán embargarse en virtud de sentencia dictada por la autoridad judicial del Estado al cual pertenezca el ferrocarril titular de los créditos embargados.

§ 3. El material móvil del ferrocarril, así como los objetos de cualquier naturaleza que se precisen para el transporte y que le pertenezcan, tales como contenedores, aparejos de carga, toldos, etc., no podrán ser objeto de embargo en un territorio que no sea del Estado del que dependa el ferrocarril propietario, sino en virtud de sentencia dictada por la autoridad judicial de este último Estado.

Los vagones de particulares, así como los objetos de cualquier naturaleza que sirvan para el transporte, contenidos en dicho material y que pertenezcan al propietario del vagón, no podrán ser objeto de embargo en un territorio que no sea el del Estado del domicilio del propietario, sino en virtud de una sentencia dictada por la autoridad judicial de este último Estado.

§ 4. La caución que haya de prestarse para asegurar el pago de las costas no podrá exigirse con motivo de acciones judiciales fundadas en el contrato de transporte internacional.

ARTICULO 53

Unidad monetaria. Cotización para la conversión ó la aceptación de las monedas extranjeras

§ 1. Las cantidades indicadas en francos en el presente Convenio o en sus anejos se considerarán referidas al franco oro de un peso de 10/31 de gramo, con ley de 0,900.

§ 2. El ferrocarril estará obligado a publicar los cambios que aplique para la conversión de las cantidades expresadas en unidades monetarias extranjeras, que serán pagadas en moneda del país (cotización para la conversión).

§ 3. Del mismo modo, el ferrocarril que acepte el pago en monedas extranjeras vendrá obligado a publicar los cambios a que las acepte (cambio para la aceptación).

ARTICULO 54

Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril

§ 1. Para facilitar y asegurar el cumplimiento del presente Convenio, se ha instituido una Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril, que se encargará:

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 recoger, coordinar y publicar las informaciones de

todo género que interesen al servicio de transportes internacionales.

c) De facilitar, entre los diversos ferrocarriles, las relaciones financieras que se precisen para el servicio de transportes internacionales y el reintegro de los créditos pendientes de cobro, y de procurar, desde este punto de vista, la seguridad de las relaciones de los ferrocarriles entre sí.

d) De intentar, a petición de uno de los Estados contratantes o de una de las Empresas de transporte cuyas líneas estén inscritas en la lista prevista en el artículo 55, la conciliación, ya sea prestando sus buenos oficios o su mediación, ya de cualquiera otra manera, con el objeto de arreglar las diferencias entre dichos Estados o Empresas sobre la interpretación o aplicación del Convenio.

e) De emitir, a petición de las partes interesadas —Estados, Empresas de transporte o usuarios—, un dictamen consultivo sobre las diferencias basadas en la interpretación o la aplicación del Convenio.

f) De colaborar en el arreglo de los litigios que tengan por objeto la interpretación o la aplicación del Convenio, por medio de arbitraje.

g) De instruir las peticiones de modificación del presente Convenio y de proponer la reunión de las Conferencias a que se refiere el artículo 64, cuando así proceda.

§ 2. Un Reglamento especial, constituido por el anejo I al presente Convenio, determinará el domicilio, composición y organización de dicha Oficina, así como sus medios de acción. Determinará, además, las condiciones de funcionamiento y de vigilancia.

ARTICULO 55

Lista de las líneas sujetas al Convenio

§ 1. La Oficina Central prevista en el artículo 54 se encargará de confeccionar, de tener al día y de publicar la lista de las líneas sometidas al presente Convenio. Al efecto, recibirá de los Estados contratantes las comunicaciones referentes a la inscripción en dicha lista, o a la exclusión de ella, de las líneas de un ferrocarril o de una de las Empresas mencionadas en el artículo 2.º

§ 2. El ingreso de una línea nueva en el servicio de transportes internacionales sólo tendrá lugar un mes después de la fecha de la carta en la que la Oficina Central notifique a los demás Estados la inscripción de dicha línea.

§ 3. La exclusión de una línea se llevará a cabo por la Oficina Central tan pronto como el Estado contratante, a petición del cual se hubiera incluido dicha línea en la lista, le comunique que debe ser excluida.

§ 4. El mero recibo del aviso procedente de la Oficina Central dará inmediatamente a cada ferrocarril el derecho a suspender, con la línea suprimida, toda relación de transporte internacional, salvo en lo que se refiera a los transportes en curso, que deberán llevarse a término.

ARTICULO 56

Disposiciones complementarias

Las disposiciones complementarias que ciertos Estados contratantes o determinados ferrocarriles participarán publicar para la ejecución del Convenio se comunicarán por ellos a la Oficina Central.

Dichas disposiciones complementarias podrán ser puestas en vigor, en los ferrocarriles que se hayan adherido a ellas, en la forma prevista por las Leyes y Reglamentos de cada Estado, sin que por ello se modifique el Convenio internacional.

El comienzo de su vigencia se notificará a la Oficina Central.

ARTICULO 57

Arreglo de las diferencias por medio de arbitraje

§ 1. En tanto que no puedan dirimirse por las partes mismas los litigios que tengan por objeto la interpretación o la aplicación del Convenio, con validez de ley nacional o a título de derecho convencional, así como de las disposiciones complementarias promulgadas por ciertos Estados contratantes, podrán someterse, a petición de las partes, a Tribunales de arbitraje, cuya composición y procedimiento son objeto del anejo III del presente Convenio.

§ 2. No obstante, en caso de litigio entre Estados, las disposiciones del anejo III no obligan a las partes, las cuales podrán determinar libremente la composición del Tribunal de arbitraje y el procedimiento arbitral.

§ 3. A petición de las partes, podrá acudir a la jurisdicción arbitral:

a) Sin perjuicio de arreglar las diferencias en virtud de otras disposiciones legales:

- 1.º Para litigios entre Estados contratantes.
 - 2.º Para litigios entre Estados contratantes, de un lado, y Estados contratantes, de otro.
 - 3.º Para litigios entre Estados no contratantes.
- con tal que en los dos últimos casos se aplique el Convenio como Ley nacional o a título de derecho convencional.

- b) Para litigios entre Empresas de transporte.
- c) Para litigios entre Empresas de transporte y usuarios.
- d) Para litigios entre usuarios.

§ 4. La puesta en práctica del procedimiento arbitral tendrá, en cuanto a la suspensión y a la interrupción de la prescripción del crédito litigioso, el mismo efecto que la incoación de la acción ante el Tribunal ordinario.

§ 5. Los laudos dictados por los Tribunales de arbitraje respecto de las Empresas de transporte o de los usuarios tendrán carácter ejecutorio en cada uno de los Estados contratantes tan pronto como se cumplan las formalidades prescritas en el Estado en que deba tener lugar la ejecución.

TITULO V

Disposiciones excepcionales

ARTICULO 58

Responsabilidad en tráfico ferrocarril-mar

§ 1. En los transportes por ferrocarril y mar que se efectúen por las líneas mencionadas en el artículo 2, § 1, podrá cada Estado, al solicitar que se consigne la mención oportuna en la lista de las líneas sometidas al Convenio, agregar el conjunto de causas de exoneración enumeradas a continuación a las previstas en el artículo 27.

El transportista no podrá invocar dichas causas, a menos que demuestre que el retraso en la entrega, la pérdida o la avería se ha producido en el recorrido marítimo desde la carga de los equipajes a bordo del navío hasta su descarga de éste. Dichas causas de exoneración son las siguientes:

- a) Actos, negligencia o falta del Capitán, Marinero, Piloto o de los comisionados del transportista en la navegación o en la administración del navío.
- b) La innavegabilidad del navío, a condición de que el transportista demuestre que dicha incapacidad para la navegación no es imputable a una falta de razonable diligencia por su parte para poner el navío en estado de navegar o para armarlo, equiparlo o aprovisionarlo convenientemente, o ya para acondicionar y poner en buen estado todas las partes del navío en que se carguen los equipajes, de suerte que se hallen aptas para recibir, transportar y preservar los equipajes.
- c) Incendio, a condición de que el transportista demuestre que no ha sido causado por acto o falta suyos, del Capitán, marineros, Piloto o de sus comisionados.
- d) Riesgos, daños o accidentes del mar o de otras aguas navegables.
- e) Salvamento o intento de salvamento de vidas o de bienes en el mar.

Las causas de exoneración que anteceden no anularán ni disminuirán en nada las obligaciones generales del transportista y, especialmente, su obligación de ejercer una razonable diligencia para poner el navío en estado de navegar, o para armarlo, equiparlo y aprovisionarlo convenientemente, o ya para acondicionar y poner en buen estado todas las partes del navío en que se carguen los equipajes, de suerte que se hallen aptas para recibir, transportar y preservar los equipajes.

Cuando el transportista haga valer las causas de exoneración antedichas, continuará, no obstante, siendo responsable si el derechohabiente demuestra que el retraso en la entrega, la pérdida o la avería se debe a una falta del transportista, del Capitán, Marineros, Piloto o de sus comisionados, distinta de la prevista en la letra a).

§ 2. Cuando un mismo recorrido marítimo esté servido por diversas Empresas inscritas en la lista mencionada en el artículo 1, deberá ser el mismo para todas las Empresas el régimen de responsabilidad aplicable a este recorrido.

Además, cuando dichas Empresas hayan sido inscritas en la lista a petición de varios Estados, la adopción de este régimen deberá ser objeto de acuerdo previo entre dichos Estados.

§ 3. Las medidas tomadas de conformidad con el presente artículo se comunicarán a la Oficina Central. Entrarán en vigor, lo más pronto posible, a la expiración de un plazo de treinta días, a contar de la fecha de la carta en que la Ofi-

cina Central hubiere notificado estas medidas a los demás Estados.

Los equipajes que se hallen en ruta no quedarán afectados por las expresadas medidas.

ARTICULO 59

Responsabilidad en caso de accidentes nucleares

El ferrocarril quedará exonerado de la responsabilidad que le incumbe en virtud del presente Convenio si el daño ha sido causado por un accidente nuclear y cuando, en virtud de las prescripciones vigentes en un Estado contratante que regulen la responsabilidad en el terreno de la energía nuclear, el explotador de una instalación de esta índole o cualquier persona que le sustituya sea responsable de dicho daño.

TITULO VI

Disposiciones finales

ARTICULO 60

Firma

El presente Convenio, del que son parte integrante sus anejos, queda abierto a la firma de los Estados anteriormente contratantes y de aquellos que han sido invitados a hacerse representar en la Conferencia ordinaria de revisión hasta el 30 de abril de 1970.

ARTICULO 61

Ratificaciones. Entrada en vigor

El presente Convenio será ratificado y los instrumentos de ratificación se depositarán, lo más pronto posible, en poder del Gobierno suizo.

Una vez que el Convenio haya sido ratificado por quince Estados y lo más tarde de un año después de su firma, el Gobierno suizo se pondrá en contacto con los Gobiernos interesados para examinar conjuntamente la posibilidad de poner en vigor el Convenio.

ARTICULO 62

Adhesión al Convenio

§ 1. Cualquier Estado no signatario que desee adherirse al presente Convenio dirigirá su petición al Gobierno suizo, el cual la comunicará a todos los Estados contratantes, con una nota de la Oficina Central sobre la situación de los ferrocarriles del Estado solicitante desde el punto de vista de los transportes internacionales.

§ 2. Si en el plazo de seis meses, a contar de la fecha de dicho aviso, no hubieran comunicado su oposición al Gobierno suizo al menos dos Estados, se admitirá la solicitud con pleno derecho y el Gobierno suizo lo comunicará así al Estado solicitante y a todos los Estados contratantes.

En el caso contrario, el Gobierno suizo notificará a todos los Estados contratantes, así como al Estado solicitante, que el examen de la solicitud queda aplazado.

§ 3. Toda admisión producirá sus efectos un mes después de la fecha del aviso, enviado por el Gobierno suizo, o en el caso de que el Convenio no estuviese en vigor todavía a la expiración de dicho plazo, en la fecha de entrada en vigor del mismo.

ARTICULO 63

Duración del compromiso de los Estados contratantes

§ 1. La duración del presente Convenio será ilimitada. Sin embargo, cualquier Estado contratante podrá desligarse de él en las condiciones siguientes:

El Convenio será válido para cualquier Estado contratante hasta el 31 de diciembre del quinto año que siga a su puesta en vigor. Cualquier Estado que desee desligarse a la expiración de dicho periodo deberá notificar su intención, con un año de antelación por lo menos, al Gobierno suizo, quien lo comunicará a todos los Estados contratantes.

En defecto de notificación, en el plazo indicado, quedará prolongado el compromiso de pleno derecho por un periodo de tres años, y así sucesivamente de tres en tres años, salvo denuncia, por lo menos, un año antes del 31 de diciembre del último año de uno de los trienios.

§ 2. Los Estados admitidos a participar en el Convenio en el transcurso del periodo quinquenal o de uno de los trienios, quedarán obligados hasta la terminación de dicho periodo, y después, hasta la terminación de cada uno de los periodos siguientes, mientras no hubieran denunciado su compromiso un año antes por lo menos de la expiración de uno de dichos periodos.

ARTICULO 64

Revisión del Convenio

§ 1. Los Delegados de los Estados contratantes se reunirán para la revisión del Convenio, convocados por el Gobierno suizo, lo más tarde cinco años después de la entrada en vigor del presente Convenio.

Se convocará una conferencia antes de dicha fecha, si así lo solicitara por lo menos la tercera parte de los Estados contratantes.

De acuerdo con la mayoría de los Estados contratantes, el Gobierno suizo invitará también a Estados no contratantes.

Mediante acuerdo con la mayoría de los Estados contratantes, la Oficina Central invitará a asistir a la conferencia a representantes.

a) De Organismos internacionales gubernamentales competentes en materia de transportes.

b) De Organismos internacionales no gubernamentales que se ocupen de transportes.

La participación en los debates de delegaciones de los Estados no contratantes, así como de los Organismos internacionales mencionados en el cuarto apartado, se regulará, para cada conferencia, por el Reglamento de las deliberaciones.

De acuerdo con la mayoría de los Gobiernos de los Estados contratantes, y con anterioridad a las conferencias de revisión ordinarias y extraordinarias, podrá la Oficina Central convocar Comisiones para el examen preliminar de las propuestas de revisión. Son aplicables a dichas Comisiones, por analogía, las disposiciones del anejo II.

§ 2. La entrada en vigor del nuevo Convenio, como resultado de una conferencia de revisión, implicará la derogación del Convenio anterior y de sus anejos, incluso por lo que respecta a los Estados contratantes, que no ratificaran el nuevo Convenio.

§ 3. En el intervalo de las conferencias de revisión podrán modificarse, por una Comisión de revisión, los artículos 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 29, 37, 44, 45, 46, 49 y el anejo III. La organización y el funcionamiento de dicha Comisión son objetos del anejo II del presente Convenio.

Se notificarán sin demora a los Gobiernos de los Estados contratantes, por conducto de la Oficina Central, las decisiones de la Comisión de revisión. Se tendrán por aceptadas, a no ser que dentro de los cuatro meses, contados a partir del día de la notificación, hayan formulado objeciones cinco Gobiernos por lo menos. Dichas decisiones entrarán en vigor el primer día del octavo mes que siga al mes en el curso del cual haya comunicado su aceptación la Oficina Central a los Gobiernos de los Estados contratantes. La Oficina Central indicará dicho día al notificar la aceptación de las decisiones.

ARTICULO 65

Textos del Convenio. Traducciones oficiales

El presente Convenio se ha estipulado y firmado en lengua francesa, según el uso diplomático establecido.

Al texto francés se ha agregado un texto en lengua alemana, un texto en lengua inglesa, un texto en lengua italiana y un texto en lengua árabe, que tiene el valor de traducciones oficiales.

En el caso de divergencias, el texto francés dará fe.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios que siguen, provistos de sus plenos poderes que se encuentran en buena y debida forma, han firmado el presente Convenio.

Hecho en Berna, el siete de febrero de mil novecientos setenta, en un solo ejemplar, que quedará depositado en los Archivos de la Confederación suiza y del cual se entregará una copia auténtica a cada una de las Partes.

Por Argelia:	Por Dinamarca:
M'hamed Yousfi.	S. A. Jenstrup.
Por Austria:	Por España:
R. Stanfel.	J. F. de Alcover.
Por Bélgica:	Por Finlandia:
L. Colot.	Hakan Krogius.
Por Bulgaria:	Por Francia:
L. Anguelov.	J. Gabarra.

Por Grecia:	Por Polonia:
J. Georgiou.	Zolcinski.
Por Hungría:	Por Portugal:
D. Kuzsel.	Abilio Pinto de Lemos.
Por Irak:	Por Rumania:
A. J. Al-Saadi.	A. D. Pope.
Por Irán:	Por el Reino Unido de Gran Bretaña y de Irlanda del Norte:
Por Irlanda:	G. G. D. Hill.
J. Q. Callaghan.	Por Suecia:
Por Italia:	Gunnar Torgils.
Franco Molinegro.	Por Suiza:
Por El Líbano:	Schaller.
M. Farah.	Por Siria:
Por Liechtenstein:	Al Hassan.
Beck.	Por Checoslovaquia:
Por Luxemburgo:	Dr. Zach.
Eichhorn.	Por Tunicia:
Por Marruecos:	T. Ameur.
El Fassi.	Por Turquía:
Por Noruega:	Kemal Demirar H. Germeyan- ligil.
N. A. Jørgensen.	Por Yugoslavia:
Por los Países Bajos:	L. Illie.
Beelaers. van Blokland.	

ANEJO I

(Artículo 54)

Reglamento relativo a la Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril (OCTI)

ARTICULO PRIMERO

§ 1. La Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril (OCTI) tiene su sede en Berna, bajo los auspicios del Gobierno suizo.

El control de su actividad, tanto en el terreno administrativo como en el financiero, se ejercerá dentro del marco establecido por las disposiciones del artículo 54 del Convenio, y se confiará a un Comité administrativo.

A tal efecto, el Comité administrativo:

a) Cuidará de la adecuada aplicación, por la Oficina Central, de los Convenios, así como de los demás textos resultantes de las Conferencias de revisión, y preconizará, si hubiere lugar a ello, las medidas convenientes para facilitar la aplicación de dichos Convenios y textos.

b) Expresará opiniones motivadas sobre las cuestiones que puedan interesar a la actividad de la Oficina Central y que le sean sometidas por un Estado contratante o por el Director de la Oficina.

§ 2. a) El Comité administrativo se reunirá en Berna. Se compondrá de once miembros, elegidos entre los Estados contratantes.

b) La Confederación suiza dispondrá de un puesto permanente en el Comité, del que asumirá la Presidencia. Los demás Estados miembros se nombrarán por cinco años. Para cada período quinquenal, una Conferencia diplomática determinará, a propuesta del Comité administrativo en funciones, la composición de dicho Comité, teniendo en cuenta un equitativo reparto geográfico.

c) Si se produjese una vacante entre los Estados miembros, el Comité administrativo designará por sí mismo a otro Estado contratante para ocupar el puesto vacante.

d) Cada Estado miembro designará como Delegado en el Comité administrativo a una persona calificada, en razón de su experiencia en asuntos relativos a los transportes internacionales.

e) El Comité administrativo establecerá su Reglamento Interior y se constituirá por sí mismo.

Celebrará, cuando menos, una reunión ordinaria cada año; celebrará, además, reuniones extraordinarias cuando lo soliciten tres Estados miembros por lo menos.

La Secretaría del Comité administrativo será ejercida por la Oficina Central.

Las actas de las sesiones del Comité administrativo se enviarán a todos los Estados contratantes.

f) Las funciones de Delegado de un Estado miembro son gratuitas, siendo de cuenta de ese Estado los gastos de desplazamiento que acarreen.

§ 3. a) El Comité administrativo establecerá el Reglamento relativo a la organización, funcionamiento y Estatuto del Personal de la Oficina Central.

b) El Comité administrativo nombrará el Director general, Vicedirector general, Consejeros y Consejeros adjuntos de la Oficina Central; el Gobierno suizo le presentará propuestas para el nombramiento de Director general y de Vicedirector general. El Comité administrativo tendrá en cuenta muy particularmente, con relación a estos nombramientos, la competencia de los candidatos y el reparto equitativo geográfico.

c) El Comité administrativo aprobará el presupuesto anual de la Oficina Central, teniendo en cuenta las disposiciones del artículo 2 siguiente, como también el informe anual de gestión.

La comprobación de las cuentas de la Oficina Central, que se referirá únicamente a la concordancia de los asientos y de los documentos contables; en el marco del presupuesto, se efectuará por el Gobierno suizo. Este transmitirá dichas cuentas, acompañadas de un informe, al Comité administrativo.

El Comité administrativo comunicará a los Estados contratantes, con el informe de gestión de la Oficina Central y el extracto de cuentas anuales de ésta, las decisiones, resoluciones y recomendaciones que esté llamado a formular.

d) El Comité administrativo dirigirá a cada Conferencia diplomática encargada de determinar su composición, por lo menos dos meses antes de la apertura de la misma, un informe sobre el conjunto de su actividad desde la conferencia anterior.

ARTICULO 2

§ 1. Los gastos de la Oficina Central serán sufragados por los Estados contratantes proporcionalmente a la longitud de las líneas ferroviarias o de los recorridos a los cuales se aplique el Convenio. Sin embargo, las líneas de navegación participarán en los gastos en proporción a la mitad solamente de sus recorridos. En relación con cada Estado, la contribución no podrá rebasar una cantidad fija por kilómetro. A propuesta del Comité administrativo en funciones, se decidirá dicha cantidad para cada período quincenal por la Conferencia diplomática encargada, según las disposiciones del artículo primero, § 2 b) del presente Reglamento, de determinar la composición del Comité administrativo para ese mismo período. Por excepción, y mediante acuerdo entre el Gobierno interesado y la Oficina Central, y con la aprobación del Comité administrativo, podrá reducirse dicha contribución en un cincuenta por ciento, como máximo, para las líneas explotadas en condiciones particulares. El importe del crédito anual correspondiente al kilómetro se fijará, para cada ejercicio, por el Comité administrativo, oída la Oficina Central. Se percibirá siempre en su totalidad. Cuando los gastos efectivos de la Oficina Central no lleguen al importe del crédito calculado sobre dicha base, se ingresará el saldo no gastado en un fondo de reserva.

§ 2. Con ocasión del envío a los Estados contratantes del informe de gestión y del extracto de cuentas anuales, la Oficina Central les invitará a abonar su participación en los gastos del ejercicio transcurrido. El Estado que en la fecha del 1 de octubre no hubiese pagado su parte, será invitado por segunda vez a que lo haga. Si dicho requerimiento no diera resultado lo renovará la Oficina Central a principios del año siguiente, con motivo del envío de su informe de gestión del ejercicio transcurrido. Si en la fecha del 1 de julio siguiente se hubiera hecho caso omiso de tal requerimiento, se realizará una cuarta gestión cerca del Estado moroso para inducirle al pago de las dos anualidades vencidas. De no tener éxito, la Oficina Central le advertirá, tres meses después, que de no efectuarse el pago esperado antes de finalizar el año se interpretará su abstención como una manifestación tácita de su deseo de retirarse del Convenio. Si no se obtuviese un resultado de esta última gestión antes del 31 de diciembre, la Oficina Central, tomando nota de la voluntad, tácitamente expresada por el Estado deudor, de retirarse del Convenio, procederá a eliminar las líneas de dicho

Estado de la lista de las líneas admitidas al servicio de transportes internacionales.

§ 3. En la medida de lo posible, deberán saldarse las cantidades no cobradas por medio de los créditos ordinarios de que disponga la Oficina Central, pudiendo repartirse entre cuatro ejercicios. La porción del déficit que no hubiera podido saldarse de esta manera se llevará en una misma cuenta especial, al debe de los demás Estados contratantes en proporción al número de kilómetros de líneas sujetas al Convenio en la fecha de la contabilización y, respecto de cada uno, en la medida en que el mismo, durante el período de dos años que terminó con la retirada del Estado deudor, hubiere participado con éste en el Convenio.

§ 4. El Estado cuyas líneas hayan sido eliminadas en las condiciones indicadas en el § 2 que precede no podrá hacer que se readmitan al servicio de los transportes internacionales, sino abonando de antemano las cantidades de que quedó deudor por los años que entren en cuenta, y ello con un interés del cinco por ciento a contar del fin del sexto mes transcurrido desde el día en que la Oficina Central le invitó por primera vez a pagar las cuotas que le incumbían.

ARTICULO 3

§ 1. La Oficina Central publicará un boletín mensual que contendrá la información necesaria para la aplicación del Convenio, especialmente las comunicaciones relativas a la lista de las líneas ferroviarias y de otras empresas, y a los objetos excluidos del transporte o admitidos en determinadas condiciones, así como los estudios que juzgue oportuno insertar.

§ 2. El boletín estará redactado en francés y en alemán. Se enviará un ejemplar gratuitamente a cada Estado contratante y a cada una de las administraciones interesadas. Los demás ejemplares que se pidan se pagarán a un precio que fijará la Oficina Central.

ARTICULO 4

§ 1. Las notas y créditos por transportes internacionales que hubieren quedado sin pagar podrán enviarse por la empresa acreedora a la Oficina Central para que facilite el reintegro. A tal efecto la Oficina Central intimará a la empresa de transporte deudora a que abone la suma adeudada o a que manifieste los motivos de su negativa a pagar.

§ 2. Si la Oficina Central estima que los motivos de la negativa alegados son suficientemente fundados, enviará a las partes a declarar ante el juez competente o, de solicitarlo así las partes, ante el Tribunal de arbitraje previsto en el artículo 57 del Convenio (Anejo III).

§ 3. Cuando la Oficina Central estime que la totalidad o una parte de la suma se adeuda realmente, podrá, previa consulta con un experto, declarar que la empresa de transporte deudora está obligada a abonar a la Oficina Central todo o parte del crédito; la suma pagada de esa forma deberá quedar depositada hasta que recaiga, en cuanto al fondo, resolución del Juez competente o del Tribunal de arbitraje previsto en el artículo 57 del Convenio (Anejo III).

§ 4. En el caso en que una empresa de transporte no haya dado cumplimiento, dentro de la quincena, a los mandatos de la Oficina Central, se le dirigirá una nueva intimación con indicación de las consecuencias de su negativa.

§ 5. Diez días después de dicha nueva intimación y si resultare infructuosa la Oficina Central dirigirá al Estado contratante del que dependa la empresa de transporte un informe motivado, invitando a dicho Estado a que reflexione sobre las medidas a adoptar y, especialmente, a que examine si debe mantener en la lista las líneas de la empresa de transporte deudora.

§ 6. Si el Estado contratante del que depende la empresa de transporte deudora declarara que, a pesar de la falta de pago, no cree que debe eliminarse de la lista, o si dejara sin respuesta durante seis semanas la comunicación de la Oficina Central, se reputará con pleno derecho que acepta la garantía de la solvencia de dicha empresa en lo que concierne a los créditos resultantes de los transportes internacionales.

ARTICULO 5

Se percibirá una remuneración para cubrir los gastos particulares que resulten de la actividad prevista en el artículo 54, § 1, letras d) a la f), del Convenio. El importe de esta remuneración se fijará por el Comité administrativo, a propuesta de la Oficina Central.

ANEJO II

(Artículo 64, § 3)

Estatuto relativo a la Comisión de Revisión.

ARTICULO PRIMERO

Los Gobiernos de los Estados contratantes comunicarán sus propuestas relativas a los objetos que sean de la competencia de la Comisión, a la Oficina Central de transportes internacionales por ferrocarril, la cual las pondrá inmediatamente en conocimiento de los demás Estados contratantes.

ARTICULO 2

La Oficina Central invitará a la Comisión a reunirse cada vez que sea necesario o a petición de cinco Estados contratantes, cuando menos.

Todos los Estados contratantes recibirán aviso de las sesiones de la Comisión con dos meses de antelación. La convocatoria deberá indicar exactamente los asuntos cuya inscripción en el orden del día se haya solicitado.

ARTICULO 3

Todos los Estados contratantes podrán tomar parte en los trabajos de la Comisión.

Un Estado podrá hacerse representar por otro Estado; no obstante, un Estado no podrá representar a más de otros dos. Cada Estado sufragará los gastos de sus representantes.

ARTICULO 4

La Oficina Central instruirá los asuntos a tratar y asumirá el servicio de la secretaría de la Comisión.

El Director general de la Oficina Central, o su representante, tomará parte en las reuniones de la Comisión con voz pero sin voto.

ARTICULO 5

De acuerdo con la mayoría de los Estados contratantes, la Oficina Central invitará a asistir a las reuniones de la Comisión, con voz pero sin voto a representantes:

- a) De Estados no contratantes.
- b) De organismos internacionales gubernamentales que tengan competencia en materia de transportes, a condición de reciprocidad.
- c) De organismos no gubernamentales que se ocupen de transportes, a condición de reciprocidad.

ARTICULO 6

La Comisión estará válidamente constituida cuando estén representados la mitad de los Estados contratantes.

ARTICULO 7

La Comisión designará para cada sesión un Presidente y uno o dos Vicepresidentes.

ARTICULO 8

Las deliberaciones tendrán lugar en francés y en alemán. Los informes de los miembros de la Comisión serán traducidos inmediatamente de viva voz y compendiados. El texto de las propuestas y las comunicaciones del Presidente serán traducidas «in extenso».

ARTICULO 9

El voto tendrá lugar por delegación y, a petición, por votación nominal; cada delegación de un Estado contratante representado en la sesión tendrá derecho a un voto.

Se considerará adoptada una propuesta si el número positivo de votos es:

- a) Por lo menos igual a la tercera parte del número de Estados representados en la Comisión;
- b) Superior al número de votos negativos.

ARTICULO 10

Las actas de las sesiones resumirán los acuerdos en los dos idiomas.

Las propuestas y las decisiones deberán insertarse en ellas textualmente en ambos idiomas. En caso de divergencias entre el texto francés y el texto alemán del acta en lo que respecta a las decisiones, el texto francés dará fe.

Las actas se distribuirán a los miembros tan pronto como sea posible.

Si su aprobación no pudiera tener lugar en el transcurso de la sesión, los miembros enviarán a la secretaría, en un plazo adecuado, las posibles enmiendas.

ARTICULO 11

A fin de facilitar los trabajos, la Comisión podrá constituir subcomisiones; podrá constituir asimismo subcomisiones encargadas de preparar, para una sesión ulterior, determinados asuntos.

Cada subcomisión designará un Presidente, un Vicepresidente y, si fuese necesario, un ponente. Por lo demás, se aplicarán a las subcomisiones, por analogía, las disposiciones de los artículos 1 al 5 y 8 al 10.

ANEJO III

(Artículo 57)

Reglamento de arbitraje

ARTICULO PRIMERO

Número de árbitros

Los Tribunales de arbitraje constituidos para conocer los litigios planteados entre Estados se compondrán de uno, de tres o de cinco árbitros, según las estipulaciones del compromiso.

ARTICULO 2

Elección de los árbitros

§ 1. Se establecerá previamente una lista de árbitros. Cada Estado contratante podrá designar, a lo sumo, a dos de sus súbditos, especialistas en derecho internacional de transportes, para que sean inscritos en la lista de árbitros que el Gobierno suizo establecerá y mantendrá al día.

§ 2. Si el compromiso previera un árbitro único, se elegirá éste de común acuerdo por las partes.

Si el compromiso previera tres o cinco árbitros, cada una de las partes elegirá uno o dos árbitros, según el caso.

Los árbitros que resulten elegidos con arreglo al apartado anterior designarán, de común acuerdo, el tercero o el quinto árbitro, según el caso, el cual presidirá el Tribunal de arbitraje.

Si las partes no llegaran a un acuerdo sobre la elección del árbitro único o si los árbitros elegidos por las partes estuvieran en desacuerdo sobre la designación del tercero o del quinto árbitro, según el caso, se completará el Tribunal de arbitraje por un árbitro designado por el Presidente del Tribunal federal suizo, a requerimiento de la Oficina Central.

El Tribunal de arbitraje se compondrá de personas que figuren en la lista prevista en el § 1. Sin embargo, si el compromiso previera cinco árbitros, cada una de las partes podrá elegir uno fuera de la lista.

§ 3. El árbitro único, el tercero o el quinto deberá ser de nacionalidad distinta de la de las partes.

La intervención de un tercero en el litigio no tendrá efecto en la composición del Tribunal de arbitraje.

ARTICULO 3

Compromiso

Las partes que recurran al arbitraje concertarán un compromiso, en el cual se especificará particularmente:

- a) El objeto de la discrepancia, que se determinará de la manera más exacta y clara posible;
- b) La composición del Tribunal y los plazos hábiles para el nombramiento del o de los árbitros;
- c) La sede del Tribunal.

Para la apertura del procedimiento de arbitraje deberá comunicarse el compromiso a la Oficina Central.

ARTICULO 4

Procedimiento

El Tribunal de arbitraje decidirá por sí mismo el procedimiento que ha de seguirse, habida cuenta, especialmente, de las disposiciones siguientes:

- a) El Tribunal de arbitraje instruirá y juzgará las causas de que conozca con arreglo a los elementos que le sean proporcionados por las partes, sin estar vinculado, cuando estu-

viere llamado a juzgar en derecho; por las interpretaciones d. éstas.

b) No podrá conceder más ni cosa distinta de las peticiones del demandante, ni menos de lo que el demandado haya reconocido por adeudado.

c) El laudo debidamente motivado se redactará por el Tribunal de arbitraje y se notificará a las partes por conducto de la Oficina Central.

d) Salvo norma contraria de derecho absoluto del lugar en que reside el Tribunal de arbitraje, no podrá recurrirse contra el laudo, excepción hecha de la revisión o de la nulidad.

ARTICULO 5

Secretaría

La Oficina Central funcionará como Secretaría del Tribunal de arbitraje.

ARTICULO 6

Gastos

El laudo fijará los gastos y costas, incluidos los honorarios de árbitros, y decidirá a cuál de las partes incumbirá su pago o en qué proporción se repartirá entre ellas.

El Instrumento de Ratificación de España fué depositado el 22 de agosto de 1974.

El Convenio entró en vigor para España el día 1 de enero de 1975.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 11 de enero de 1975.—El Secretario general técnico, Enrique Thomas de Carranza.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION

1623

ORDEN de 15 de enero de 1975 por la que se prorroga para el ejercicio económico de 1975 la delegación de funciones conferida a los Gobernadores civiles por Orden de 19 de abril de 1974, sobre visado de los acuerdos de las Corporaciones Locales en materia de retribuciones complementarias de sus funcionarios.

Ilustrísimo señor:

Persistiendo las mismas razones que justificaron la Orden de 19 de abril de 1974, delegando en los Gobernadores civiles el ejercicio de la facultad de visado de los acuerdos de las Corporaciones Locales sobre aplicación del régimen de retribuciones complementarias de sus funcionarios, conferida a esa Dirección General por el artículo 16 de la Orden de este Departamento de 23 de octubre de 1973, este Ministerio, de conformidad con lo preceptuado en el artículo 22 de la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado, ha resuelto prorrogar, durante el ejercicio económico de 1975, la aplicación de la Orden de 19 de abril de 1974, en su integridad.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. I.

Madrid, 15 de enero de 1975.

GARCIA HERNANDEZ

Ilmo. Sr. Director general de Administración Local.

MINISTERIO DE COMERCIO

1624

ORDEN de 23 de enero de 1975 sobre fijación del derecho regulador para la importación de productos sometidos a este régimen.

Ilustrísimo señor:

De conformidad con el apartado segundo del artículo cuarto de la Orden ministerial de fecha 31 de octubre de 1963,

Este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Primero.—La cuantía del derecho regulador para las importaciones en la Península e islas Baleares de los productos que se indican son los que a continuación se detallan para los mismos.

Producto	Partida arancelaria	Pesetas Tm. neta
Pescados y mariscos:		
Pescado congelado, excepto		
lenguado	Ex. 03.01 C	10
Lenguado congelado	Ex. 03.01 C	10
Cefalópodos congelados, excepto calamares, langostinos y gambas	Ex. 03.03 B-5	15.000
Calamares congelados	Ex. 03.03 B-5	15.000
Langostinos congelados	Ex. 03.03 B-5	10
Gambas congeladas	Ex. 03.03 B-5	10
Legumbres y cereales:		
Garbanzos	07.05 B-1	10
Alubias	07.05 B-2	10
Lentejas	07.05 B-3	10
Cebada	10.03 B	10
Maíz	10.05 B	10
Alpiste	10.07 A	10
Sorgo	10.07 B-2	10
Mijo	Ex. 10.07 C	10
Harinas de legumbres:		
Harinas de las legumbres secas para piensos (yeros, habas, veza, algarroba y almortas)		
	Ex. 11.03	10
Harina de altramuz	Ex. 11.03	10
Semillas oleaginosas:		
Semilla de algodón	12.01 B-1	10
Semilla de cacahuete	12.01 B-2	10
Haba de soja	12.01 B-3	10
Semilla de girasol	Ex. 12.01 B-4	10
Semilla de cártamo	Ex. 12.01 B-4	10
Semilla de colza	Ex. 12.01 B-9	10
Alimentos para animales:		
Harina, sin desgrasar, de lino		
	Ex. 12.02 A	10
Harina, sin desgrasar, de algodón		
	Ex. 12.02 A	10
Harina, sin desgrasar, de cacahuete		
	Ex. 12.02 B	10
Harina, sin desgrasar, de girasol		
	Ex. 12.02 B	10
Harina, sin desgrasar, de colza		
	Ex. 12.02 B	10
Harina, sin desgrasar, de soja		
	Ex. 12.02 B	10
Aceites vegetales:		
Aceite crudo de cacahuete ...		
	15.07 A-2-a-2	10
Aceite crudo de colza		
	Ex. 15.07 A-2-a-4	10
Aceite crudo de algodón		
	15.07 A-2-a-5	10
Aceite crudo de girasol		
	15.07 A-2-a-7	10
Aceite refinado de cacahuete		
	15.07 A-2-b-2	10
Aceite refinado de colza		
	Ex. 15.07 A-2-b-4	10
Aceite refinado de algodón		
	15.07 A-2-b-5	10
Aceite refinado de girasol ...		
	15.07 A-2-b-7	10
Aceite crudo de cártamo		
	Ex. 15.07 C-4	10
Aceite refinado de cártamo		
	Ex. 15.07 C-4	10
Alimentos para animales:		
Harinas y polvos de carne y despojos		
	23.01 A	10
Harinas y polvos de pescado		
	23.01 B	10