



BOLETIN OFICIAL

DEL ESTADO

Administración y venta de
ejemplares: Fratalgar 29
MADRID Teléfono 24 24 84

Ejemplar: 1.50 pesetas
Atrasado: 3.00 pesetas sus-
cripción: Año 300 pesetas

Año XXI

Lunes 12 de marzo de 1956

Núm. 72

S U M A R I O

	PÁGINA		PÁGINA
JEFATURA DEL ESTADO			
<i>Instrumentos de Ratificación del Convenio referente al transporte de viajeros y equipajes por ferrocarril (C. I. V.)</i>	1674	<i>Orden de 1 de marzo de 1956 por la que se dispone la baja en el Gobierno del Africa Occidental Española del Cabo de Ingenieros Luis Albi Hernandez</i>	1690
GOBIERNO DE LA NACION			
MINISTERIO DE JUSTICIA			
<i>DECRETO de 24 de febrero de 1956 por el que se conmuta a Horacio Ortega Ruiz la pena impuesta</i>	1689	<i>Otra de 1 de marzo de 1956 por la que se dispone la baja en el Gobierno del Africa Occidental Española del Cabo de Intendencia Antonio Diaz Berrocal</i>	1690
<i>Otro de 24 de febrero de 1956 por el que se indulta a Jose Rabinal Cristobal del resto de la pena que le queda por cumplir</i>	1689	<i>Otra de 2 de marzo de 1956 por la que se asciende a don José Maria Elanco Fernández, Instructor de segunda clase de la Guardia Colonial de los Territorios Españoles del Golfo de Guinea</i>	1691
<i>Otro de 24 de febrero de 1956 por el que se indulta parcialmente a Antonio Soriano Rodriguez</i>	1689	<i>Otra de 2 de marzo de 1956 por la que se dispone la baja en el Gobierno del Africa Occidental Española del Cabo de Infanteria Manuel Muñoz Morales</i>	1691
<i>Otro de 24 de febrero de 1956 por el que se conmuta a Adolfo Cano Diaz la pena impuesta</i>	1689	<i>Otra de 3 de marzo de 1956 por la que se asciende a don José Alonso Aguirre, Administrador Territorial de segunda de la Guardia Colonial de Guinea</i>	1691
MINISTERIO DEL EJERCITO			
<i>DECRETO de 3 de febrero de 1956 por el que se concede a Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo al General de Brigada de Infanteria don Jose de Arjona y Betegón</i>	1690	<i>Otra de 5 de marzo de 1956 por la que se asciende a don Luis Aznar Fora, Médico segundo del Servicio Sanitario Colonial de Guinea</i>	1691
<i>Otro de 5 de marzo de 1956 por el que pasa al Grupo de Destinos de Arma o Cuerpo el General de Brigada de Artilleria don Joaquin Purón de Escalada</i>	1690	<i>Otra de 5 de marzo de 1956 por la que se lleva a efecto un ascenso reglamentario en el Cuerpo de Estadísticos Técnicos por excedencia voluntaria de don Augusto Monzón Serra</i>	1691
MINISTERIO DE HACIENDA			
<i>DECRETO de 27 de febrero de 1956 por el que se declara jubilado a don Juan Fernando Lorenzo Garcia, Jefe Superior de Administración del Cuerpo General de Administración de la Hacienda Pública</i>	1690	MINISTERIO DE HACIENDA	
<i>Otro de 27 de febrero de 1956 por el que se confirma en el empleo de Jefe Superior de Administración del Cuerpo General de Administración de la Hacienda Pública a don Antero Marescot Iglesias</i>	1690	<i>Orden de 25 de febrero de 1956 por la que se prorrogan por dos meses, a partir de su publicación en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO, los certificados de matrícula de los años 1953, 1954 y 1955 todavía no utilizados, así como dictando normas sobre utilización en lo sucesivo de los certificados de matrícula que expiden las Aduanas</i>	1691
<i>Otra de 27 de febrero de 1956 por el que se nombra, en comisión, Jefe Superior de Administración del Cuerpo General de Administración de la Hacienda Pública a don Amando Ossorio y López Tejada</i>	1690	MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS	
PRESIDENCIA DEL GOBIERNO			
<i>Orden de 1 de marzo de 1956 por la que se dispone la baja en el Gobierno del Africa Occidental Española del Artillero de segunda Manuel Marin Pizarro</i>	1690	<i>Ordenes de 29 de febrero y 2 de marzo de 1956 por las que se dispone el cumplimiento de las sentencias dictadas por el Tribunal Supremo de Justicia en los pleitos contencioso-administrativos que se indican</i>	1692
		MINISTERIO DE EDUCACION NACIONAL	
		<i>Orden de 1 de marzo de 1956 por la que se distribuye el crédito para material no inventariable entre los Centros que se indican</i>	1693
		MINISTERIO DE INDUSTRIA	
		<i>Orden de 26 de diciembre de 1955 por la que se declara la caducidad de la concesión minera «Patricio», número 1.704, de la provincia de Salamanca</i>	1693

	PAGINA
<i>Orden</i> de 23 de febrero de 1956 por la que se aprueba co- rricia de escalas en la plantilla de Profesores titulares de las Escuelas del Cuerpo de Ingenieros Industriales.	1694
MINISTERIO DE AGRICULTURA	
<i>Orden</i> de 9 de marzo de 1956 por la que se convoca con- curso para otorgar títulos de «Explotación Agraria Fa- miliar protegida» en las provincias de Valladolid, Pa- lencia y Burgos	1694
Otra de 9 de marzo de 1956 por la que se convoca con- curso para otorgar títulos de «Explotación Agraria Fa- miliar Protegida» en las provincias de La Coruña, Lugo, Orense, Pontevedra, Santander y León	1694
MINISTERIO DEL AIRE	
<i>Orden</i> de 29 de febrero de 1956 por la que se conceden los distintivos de orden civil denominado «Mérito al Tráfico Aéreo» al personal que se relaciona	1695
Otra de 1 de marzo de 1956 por la que se reduce el pla- zo de publicación de los anuncios de la subasta que se cita	1695
Otra de 3 de marzo de 1956 por la que se exceptúa de las formalidades de subasta y concurso la adquisición de carburantes y lubricantes	1695
ADMINISTRACION CENTRAL	
HACIENDA.— <i>Dirección General de Aduanas</i> .—Haciendo pública la petición de «Auto-Remolques, S. A.», en soli-	

	PAGINA
cidad de concesión para instalar en la Zona franca de Barcelona una industria de acabado de carrocerías «Pegaso»	1696
GOBERNACION.— <i>Dirección General de Regiones Devas- tadas y Reparaciones</i> .—Edicto por el que se acuerda la devolución de la fianza definitiva que se indica	1696
OBRAS PUBLICAS.— <i>Dirección General de Ferrocarriles Tranvías y Transportes por Carretera</i> .—Legalizando definitivamente el funcionamiento de una agencia de transportes denominada «Transportes Unidos, S. A.» establecida en Madrid	1696
EDUCACION NACIONAL.— <i>Dirección General de Ense- ñanza Técnica</i> .—Convocando concurso para la provi- sion de una plaza de Profesor en la Escuela de Facul- tativos de Minas y Fabricas Mineralúrgicas y Metalúr- gicas de Mieres	1696
<i>Real Academia Nacional de Medicina (Fundación Conde de Cartagena)</i> .—Anunciando convocatoria para cubrir tres becas para estudio en el extranjero entre doctores en Medicina	1696
INDUSTRIA.— <i>Dirección General de Industria</i> .—Legali- zando a Compañía Sevillana de Electricidad la instala- ción de la central hidroeléctrica que se cita	1696
ANEXO UNICO.— <i>Anuncios oficiales, particulares y Ad- ministración de Justicia</i> .	

JEFATURA DEL ESTADO

Instrumentos de Ratificación del Convenio referente al transporte de viajeros y equipajes por ferrocarril (C. I. V.)

FRANCISCO FRANCO BAHAMONDE
JEFE DEL ESTADO ESPAÑOL,
GENERALÍSIMO DE LOS EJÉRCITOS NACIONALES

POR CUANTO el día 25 de octubre de 1952 los Plenipotenciarios españoles, nombrados en buena y debida forma al efecto, firmaron en Berna, juntamente con los Plenipotenciarios de los países que se mencionan a continuación, el Convenio referente al transporte de viajeros y equipajes por ferrocarril (C. I. V.), cuyo texto certificado se inserta seguidamente.

Austria, Bélgica, Bulgaria, Dinamarca, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Italia, Liechtenstein, Luxemburgo, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania, Suecia, Suiza, Checoslovaquia, Turquía, Yugoslavia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Líbano

Los Plenipotenciarios que suscriben, habiendo reconocido la necesidad de revisar el Convenio internacional referente al transporte de viajeros y equipajes por ferrocarril, firmado en Roma el 23 de noviembre de 1933, de conformidad con el artículo 60 de dicho Convenio, han decidido celebrar a este efecto un nuevo Convenio y han concertado los artículos siguientes:

TITULO PRIMERO

Objeto y alcance del Convenio

ARTÍCULO PRIMERO

Ferrocarriles y transportes a los cuales se aplica 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 recorridos que afecten 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 58.

§ 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 circuyen por el territorio de otro sino en tránsito, estarán sometidos salvo en lo relativo a la aplicación del artículo 28, § 1, al derecho del Estado de partida:

a) cuando las líneas por las que se efectúe el tránsito sean explotadas 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 Ferrocarriles interesados han estipulado acuerdos particulares, en virtud de los cuales dichos transportes no se consideran internacionales.

§ 3. Los transportes entre estaciones de dos Estados limítrofes, cuando las líneas por las que se efectúa el transporte sean explotadas exclusivamente por Ferrocarriles de uno de dichos Estados y no se oponen a ello las Leyes y Reglamentos de ninguno de esos Estados, están sometidos al derecho del

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

Estado al que pertenecen los Ferrocarriles que explotan las líneas por las cuales se efectúa el transporte.

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

ARTÍCULO 2.º

Disposiciones relativas a los transportes mixtos

§ 1. Podrán inscribirse en la lista prevista en el artículo 1.º, además de los Ferrocarriles, las líneas regulares de servicios automoviles o de navegación que completen recorridos por vía férrea y efectúen los transportes internacionales bajo la responsabilidad de un Estado contratante o de un Ferrocarril inscrito en dicha lista.

§ 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 inscribir en la lista una de las líneas designadas en el § 1 deberá tomar las medidas oportunas para que las excepciones a que se alude en el § 2 sean publicadas en la misma forma que las tarifas.

§ 4. Para los transportes internacionales que afecten a la vez a ferrocarriles y a 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 provean 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.

ARTÍCULO 3.º

Obligaciones para el Ferrocarril de transportar

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

a) el viajero se atenga a las prescripciones del presente Convenio y de la tarifa internacional;

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. Si el interés público o las necesidades de la explotación, lo exigiesen la Autoridad competente puede decidir que el servicio sea suspendido en su totalidad o en parte.

Estas medidas deberán comunicarse sin demora al público y a los Ferrocarriles, encargándose éstos de informar a los Ferrocarriles de los demás Estados para su publicación.

Si pareciere que la aplicación de tales medidas haya de exceder de un mes, se comunicará así a la Oficina Central de transportes internacionales por ferrocarril, que lo notificará a los demás Estados.

§ 3. Cualquier infracción de las disposiciones de este 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

ARTÍCULO 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 se le exige, a cualquier agente encargado de la comprobación, y a entregar al término del viaje.

ARTÍCULO 5.º

Billetes

§ 1. Los billetes expedidos para el transporte internacional que se rija por el presente Convenio deberán llevar el signo

§ 2. Son obligatorias en los billetes las menciones siguientes:

- 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;

e) el día en que comienza la validez;

f) la duración de la validez.

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

§ 4. Los billetes, formados por un cuaderno que contenga cupones de comprobación (billetes en forma de cuadernos), constituyen un título de transporte único en el sentido del presente Convenio.

En el mismo caso se encuentran los carnets de cupones expedidos sobre la base de una tarifa internacional.

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

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

ARTÍCULO 6.º

Reducción de precios para niños

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

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

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

§ 3. Las tarifas podrán prever límites de edad superiores a los de los párrafos 1 y 2.

ARTÍCULO 7.º

Duración de validez de los billetes

§ 1. La duración de validez de los billetes será determinada por las tarifas.

§ 2. Dicha validez deberá ser, como mínimo, la siguiente:

Billetes sencillos:

por fracción indivisible de 100 kilómetros, un día.

La validez de los billetes no podrá, sin embargo, ser inferior a dos días.

Billetes de ida y vuelta:

por fracción indivisible de 50 kilómetros, un día.

La validez de los billetes no podrá, sin embargo, ser inferior a cuatro días.

§ 3. Los billetes especiales a precio reducido podrán tener una duración de validez diferente.

§ 4. El primer día de validez del billete se hallará incluido en la duración de validez como un día entero. El viajero podrá comenzar el viaje un día cualquiera comprendido en la duración de validez del billete; salvo excepciones previstas por las tarifas deberá terminarlo, lo más tarde, por un tren que deba llegar, según horario, a la estación de destino el último día de validez, a las veinticuatro horas cuando más.

ARTÍCULO 8.º

Asignación y reserva de plazas

§ 1. El viajero podrá marcar un asiento todavía disponible, tanto para sí como para las demás personas que hagan el viaje con él, y cuyos billetes pueda exhibir. El viajero que abandone su asiento sin marcarlo de una manera evidente perderá el derecho a ocuparlo. Por lo demás, la asignación de plazas se registrará por las prescripciones vigentes en cada Ferrocarril.

§ 2. Las tarifas o los horarios especificarán si se pueden reservar plazas para determinados trenes y en qué condiciones.

ARTÍCULO 9.º

Detenciones en estaciones intermedias

§ 1. El viajero tendrá derecho a detenerse en el curso del viaje tantas veces como lo desee y sin formalidad alguna, salvo las excepciones previstas en las tarifas.

§ 2. El uso por el viajero del derecho a detenerse en estaciones intermedias, no prolongará la duración de validez prevista por las tarifas.

§ 3. El viajero que interrumpa su viaje no podrá reanudarlo sino en la estación de interrupción o en una estación del mismo itinerario situada más cerca de la estación de destino definitiva.

ARTÍCULO 10

Cambio de clase o de tren

El viajero podrá ocupar un asiento de clase superior o pasar a un tren de categoría superior a la que se halle indicada en el billete en las condiciones señaladas por las tarifas y mediante pago del suplemento previsto.

ARTÍCULO 11

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; este recargo se calculará 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 rehuse 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 distinta de la de destino.

ARTÍCULO 12

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 que no observen las prescripciones de las leyes y reglamentos; dichas personas no tendrán derecho al reembolso del precio del billete ni del que hubieran 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 y del transporte de sus equipajes les será restituído en las condiciones señaladas en el artículo 26, previa deducción de la parte correspondiente al recorrido efectuado.

§ 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.

ARTÍCULO 13

Objetos excluidos de los coches

§ 1. No podrán introducirse en los coches los objetos peligrosos, especialmente las armas cargadas, las materias explosivas, fácilmente inflamables o corrosivas, como tampoco aquellos objetos que, por su naturaleza, puedan molestar o incomodar a los viajeros.

Sin embargo, los viajeros que, en el ejercicio de un servicio público lleven un arma de fuego así como los cazadores y los tiradores 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 con éstos en coches o compartimientos especiales llevar consigo armas de fuego cargadas.

§ 2. 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 sospechar una contravención de las disposiciones del § 1.

§ 3. El contraventor será responsable de cualquier daño resultante de las infracciones de las disposiciones del § 1.

ARTÍCULO 14

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), siempre que las prescripciones de Aduanas o de otras Autoridades administrativas no se opongan a ello y que dichos objetos no puedan causar daños. Cada viajero no dispondrá para sus bultos de mano más que de espacio situado encima y debajo del asiento que ocupe. Esta regla será aplicable por analogía cuando los coches sean de tipo especial.

§ 2. No estará permitido introducir animales vivos en los coches. Sin embargo, se admitirán los animales pequeños encerrados en jaulas, cajas, cestas u otros embalajes adecuados y los perros pequeños aunque no vayan encerrados, siempre que dichos animales no puedan molestar a los viajeros por su olor, ruido o de otro modo cualquiera, que no se opongan a ello las prescripciones de policía de los distintos Estados; que ningún viajero haga objeciones y que dichos animales puedan ser llevados sobre las rodillas o colocados como los bultos de mano.

Las tarifas o los horarios podrán prohibir o autorizar la admisión de animales en ciertas categorías de coches o de trenes. Las tarifas indicarán si se debe pagar un precio de transporte por los animales y por cuáles de ellos.

§ 3. La vigilancia de los bultos de mano y de los animales que el viajero lleve consigo en el coche incumbirá al viajero mismo.

El viajero será responsable de cualquier daño causado por los bultos de mano o por los animales que lleve consigo en el coche, a no ser que demuestre que los daños fueron causados por una falta del Ferrocarril.

ARTÍCULO 15

Trenes. Horarios

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

§ 2. Los Ferrocarriles vendrán obligados a anunciar en las estaciones oportunamente, los horarios de los trenes de sus propias líneas. Estos deberán indicar la categoría de los trenes, las clases de los coches, las condiciones de admisión de los viajeros y las horas de salida de los trenes; para las estaciones de tránsito suficientemente importantes y las estaciones de término deberán indicar también las horas de llegada, así como los principales enlaces de trenes.

ARTÍCULO 16

Enlaces perdidos. Supresiones de trenes

Cuando, a consecuencia del retraso de un tren, se pierda el enlace con otro tren, o cuando se suprima un tren en la totalidad o en parte de su recorrido y el viajero quiera continuar el viaje, el Ferrocarril estará obligado a conducirle, 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 el enlace se ha perdido o que se ha suprimido el tren, prorrogar en la medida necesaria su validez y habilitarlo 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.

CAPÍTULO II

Transporte de equipajes

ARTÍCULO 17

Definición de los equipajes

§ 1. Se considerarán como equipajes los objetos contenidos en baúles, cestas, maletas, sacos de viaje, sombrereras y otros embalajes de este género.

§ 2. Se admitirán, además, para el transporte como equipajes, aun sin embalaje, si es costumbre transportarlos al descubierta:

- los sillones portátiles o con ruedas para enfermos, los sillones con ruedas movidos por los propios enfermos, con o sin motor auxiliar; las sillas (camas) de reposo;
- los coches para niños;
- los baúles-muestrarios de mercancías;
- los instrumentos portátiles de música;
- el material para representaciones de artistas; siempre que su acondicionamiento, volumen y peso permitan cargarlo y colocarlo rápidamente en los furgones;
- los instrumentos de agrimensor, hasta una longitud de cuatro metros, y las herramientas de trabajo manual;
- los instrumentos profesionales en general, las máquinas portátiles utilizadas para escribir y calcular, los libros, papeles de negocios y documentos;
- los efectos para deportes;
- las bicicletas, con o sin motor auxiliar; las motocicletas sin sidecar a condición de que se hallen desprovistas de accesorios no fijados de manera permanente.

Los depósitos de los vehículos accionados a motor podrán contener gasolina, debiendo el viajero cerrar la llave de paso entre el depósito y el motor. Los depósitos auxiliares solidamente unidos al vehículo podrán también contener gasolina, a condición de que estén cerrados. Las motocicletas cuyos depósitos contengan gasolina deberán cargarse verticalmente sobre sus ruedas asegurándolas para evitar que vuelquen.

§ 3. Las tarifas podrán limitar la cantidad, volumen y peso de los objetos mencionados en el § 2 admitidos al transporte como equipajes, y fijar las condiciones en que pueda requerirse el auxilio del viajero para la carga, transbordo y descarga.

Las tarifas podrán autorizar, bajo determinadas condiciones, el transporte como equipajes de otros objetos (por ejemplo las motocicletas con sidecar y los automóviles) y el de animales encerrados en jaulas que ofrezcan garantías suficientes.

§ 4. Las tarifas podrán excluir del transporte como equipajes los objetos reseñados en los párrafos 1 y 2 cuando sean destinados a la venta.

ARTÍCULO 18

Objetos excluidos del transporte

Quedarán excluidos del transporte como equipajes los objetos que en virtud de las prescripciones del Convenio Internacional referente al transporte de mercancías por Ferrocarril (C I M) y de su anejo I, están excluidos del transporte como mercancías o son admitidos bajo determinadas condiciones.

Sin embargo, entre las materias y objetos admitidos al

transporte como mercancías, en virtud del Anejo I al C. I. M., no quedarán excluidos del transporte como equipajes aquellos que puedan ser transportados como paquete expés.

ARTÍCULO 19

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 17 y 18, 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 para presenciar la comprobación; si no se presentara o si no se 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 demuestra 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 17 y 18, el portador del talón de equipajes deberá pagar un recargo, sin perjuicio del suplemento del precio del transporte y si ha lugar de las indemnizaciones por daño.

El recargo habrá de pagarse por cada kilogramo bruto de los objetos excluidos del transporte como equipajes:

a) a razón de tres francos con un mínimo de percepción de seis francos, si dichos objetos comprenden materias que están excluidas del transporte como mercancías en virtud del Anejo I al Convenio Internacional referente al transporte de mercancías por ferrocarril (C. I. M.);

b) a razón de dos francos, con un mínimo de percepción de cuatro francos, en todos los demás casos de infracción de las disposiciones de los artículos 17 y 18.

ARTÍCULO 20

Embalaje y acondicionamiento de los equipajes

§ 1. Los equipajes cuyo estado o acondicionamiento sea defectuoso, o el embalaje insuficiente, o los que presenten señales manifiestas de avería podrán ser rechazados por el Ferrocarril. Si a pesar de ello fuesen 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. Los bultos deberán llevar en condiciones suficientes de seguridad el nombre y la dirección del viajero y la estación de destino.

§ 3. El viajero deberá retirar o hacer ilegibles las antiguas etiquetas direcciones u otras indicaciones referentes a transportes anteriores.

ARTÍCULO 21

Facturación y transporte de los equipajes. Talón de equipajes

§ 1. La facturación de equipajes solo 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 seguirse o la estación para la cual debe efectuarse la facturación. El Ferrocarril no responderá de las consecuencias de la inobservancia de dicha prescripción por parte del viajero.

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

Si las tarifas lo previeran, el viajero podrá, mientras dure el plazo de validez de su billete hacer facturar equipajes, bien sea directamente en el recorrido total desde la estación de salida hasta la estación de llegada bien en cualesquiera fracciones del recorrido total, siempre que no se utilice más de una vez ninguna fracción de dicho recorrido.

§ 2. Al hacerse la facturación de los equipajes se expedirá un talón al viajero. Al recibir el talón, el viajero deberá cerciorarse de que se ha extendido conforme a sus indicaciones. 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. Los talones de equipajes expedidos para los transportes internacionales deberán extenderse en un formulario ajustado al modelo previsto en el Anejo I al presente Convenio.

§ 5. Los talones de equipajes deben llevar obligatoriamente las siguientes menciones:

- a) la indicación de las estaciones de salida y de destino;
- b) el itinerario;
- c) la fecha de la entrega y el tren para el cual se ha efectuado dicha entrega;
- d) el número de billetes, salvo el caso en que los equipajes hayan sido entregados al transporte sin presentación de billete;
- e) el número de los bultos y su peso;
- f) el importe del precio de transporte y de los demás gastos eventuales;
- g) si ha lugar, el importe en cifras y en letras de la cantidad que represente el interés en la entrega, declarado con arreglo al artículo 22.

§ 6. Las tarifas o los acuerdos entre Ferrocarriles determinarán el idioma en que deban imprimirse y rellenarse los talones de equipajes.

§ 7. Las tarifas podrán prever prescripciones especiales para la facturación de bicicletas, efectos para deportes, sillones para enfermos y coches para niños.

§ 8. 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 tendrá lugar por el primer tren adecuado.

Si los equipajes han de cambiar de tren en una estación de enlace el transporte deberá tener lugar 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 tener lugar en las condiciones antes indicadas si no se oponen a ello las formalidades exigidas, a la salida o en ruta, por las Aduanas y otras Autoridades administrativas.

El Ferrocarril estará en su derecho de no admitir o de limitar el transporte de equipajes en ciertos trenes o ciertas categorías de trenes.

ARTÍCULO 22

Declaración de interés en la entrega

§ 1. Todo transporte de equipajes podrá ser objeto de una declaración de interés en la entrega, inscrita en el talón de equipajes según se ha dicho en el artículo 21, § 5 letra g).

El importe del interés declarado deberá indicarse en la moneda del Estado de salida o en cualquiera otra moneda que se fije por las tarifas.

§ 2. Se percibirá una tasa de una décima por mil de la cantidad declarada, por fracción indivisible de 10 kilómetros. El mínimo de percepción queda fijado en un franco por remesa.

Las tarifas podrán reducir esta tasa y este mínimo de percepción.

ARTÍCULO 23

Entrega

§ 1. La entrega de los equipajes tendrá lugar mediante la entrega del talón de equipajes. El Ferrocarril no estará obligado a comprobar si el portador tiene calidad para recibir la entrega.

§ 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 deban ser transportados los equipajes, para ponerlos a disposición, así como, en su caso, para cumplimentar las formalidades requeridas por las Aduanas y demás Autoridades administrativas.

§ 3. A falta de presentación 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 si 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 exige, 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 talón de equipajes el día y la hora en que haya reclamado la entrega.

§ 6. El viajero podrá rehusar la recepción de los equipajes en tanto no se haya procedido a las verificaciones requeridas por él para comprobar un daño alegado.

Las reservas formuladas en el momento de recibir los equipajes no tendrán efecto alguno, salvo en el caso de que el Ferrocarril las acepte.

§ 7. Por lo demás, las operaciones de entrega estarán sometidas a las Leyes y Reglamentos vigentes en el Ferrocarril encargado de la entrega.

CAPITULO III

Disposiciones comunes a los transportes de viajeros y equipajes

ARTÍCULO 24

Tarifas.—Prohibición de 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 sólo será obligatoria en los Estados cuyos Ferrocarriles participen en estas tarifas como redes de partida y de llegada. Las 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 del transporte previstas por estas tarifas no entrarán en vigor hasta seis días después, como mínimo de su publicación.

§ 3. En cada estación abierta al tráfico internacional, el viajero podrá informarse de las tarifas o de los extractos de tarifas 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 deberán aplicarse a todos los interesados de una manera uniforme.

Cualquier acuerdo particular que tuviese por efecto conceder una reducción sobre los precios de las tarifas queda formalmente prohibido, y será nulo de pleno derecho.

Sin embargo, se autorizarán las reducciones de precio debidamente publicadas e igualmente accesibles a todos en las mismas condiciones así como las que se concedan, sea para el servicio del Ferrocarril, sea para el servicio de las Administraciones públicas, o ya a favor de obras de beneficencia, de educación y de instrucción.

ARTÍCULO 25

Formalidades exigidas por las Aduanas y otras Autoridades administrativas

El viajero estará obligado a ajustarse a las prescripciones dictadas por las Aduanas y 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 en que éste no tenga en cuenta estas obligaciones.

ARTÍCULO 26

Restituciones y pagos suplementarios

§ 1. Cuando un viajero haya solicitado se le reembolse, por la totalidad o por una fracción del recorrido, todo o parte del precio que hubiere abonado por su billete, la restitución se efectuará, para los casos enumerados a continuación, en las condiciones que se le indiquen:

§ 2. Se prevén expresamente los casos siguientes:

a) que el billete no se haya utilizado por resolución del viajero;

b) que el billete no se haya utilizado al no poder el viajero emprender el viaje a consecuencia de retraso, supresión de un tren o interrupción del servicio;

c) que el billete no se haya utilizado sino en una parte del recorrido a causa de muerte, de enfermedad o de un accidente ocurrido al viajero o por otras causas imperiosas;

d) que el billete no se haya utilizado sino en una parte del recorrido, declarando el viajero, en una estación intermedia, que abandona el resto del recorrido;

e) que el billete no haya sido utilizado sino en una parte del recorrido, al quedar el viajero imposibilitado, a causa de retraso, supresión de un tren o interrupción del servicio, a continuar su viaje conforme al horario, por falta de enlace;

f) que el billete, por falta de plaza en la clase para la que fue expedido, haya sido utilizado en una clase inferior en todo o parte del recorrido.

§ 3. Por lo que respecta a los billetes a precio reducido, la restitución se limitará a los casos previstos en el § 2, letras b) y e).

Los billetes ordinarios de ida y vuelta y los billetes a precio reducido para niños, establecidos en virtud del artículo 6.º no se considerarán como billetes a precio reducido en el sentido del presente párrafo.

§ 4. El Ferrocarril tendrá derecho a exigir del viajero la justificación que juzgue necesaria, en apoyo de cada petición de restitución.

§ 5. No podrá haber lugar a restitución alguna sino mediante presentación del billete.

Para los casos previstos en el § 2, letras a) b), d) y e) el viajero deberá presentar, además, una certificación oficial del Ferrocarril, que le será expedida, a petición propia, por la estación de salida o por la estación intermedia interesada.

Para el caso previsto en el § 2, letra f), el viajero deberá presentar, además, una certificación oficial del Ferrocarril en que se acredite que, en el recorrido de que se trate, ocupó plaza en un compartimiento de clase inferior a la que su billete le daba derecho.

§ 6. Quedan excluidos de la restitución los impuestos, los suplementos pagados por los asientos reservados, los gastos de confección de los billetes y las comisiones pagadas por la venta de los mismos.

Se deducirá del importe a reembolsar un derecho del diez por ciento, con un mínimo de 0.50 francos y un máximo de tres francos por billete, así como, si hubiere lugar, los gastos de envío.

Dicha deducción no se efectuará, sin embargo, cuando el billete que quede inutilizado sea restituído el mismo día de la expedición a la oficina que lo hubiere expedido, como tampoco en los casos previstos en el § 2, letras b) y e).

Teniendo en cuenta la aplicación de las disposiciones precedentes del presente párrafo, se reembolsará según los casos previstos en el § 2:

—el precio pagado si se tratara de las letras a) y b);

—la diferencia entre el precio total pagado y la tasa por el recorrido efectuado, calculado sobre la base de la tarifa general, si se tratara de las letras c), d) y e);

—la diferencia entre el precio del billete abonado por el viajero y el que se hubiera pagado de haber adquirido los billetes correspondientes a la clase utilizada para cada uno de los recorridos efectuados, si se tratara de la letra f).

§ 7. Cuando un viajero haya solicitado se le reembolse el precio de transporte de sus equipajes por la totalidad o una fracción del recorrido, la restitución se efectuará en las condiciones siguientes:

Del importe de la restitución se deducirá siempre un derecho de 0.50 francos por talón, así como, en su caso los impuestos.

Si los equipajes se retiraran antes de haber salido de la estación expedidora, se reembolsará el precio de transporte, si se retiraran en una estación intermedia el portador del talón de equipajes deberá obtener a este efecto, de dicha estación intermedia, una certificación que unirá a la petición de restitución.

§ 8. Las tarifas podrán contener disposiciones diferentes de las que preceden, siempre que no constituyan una agravación de la situación del viajero.

§ 9. Toda petición de restitución fundada en las disposiciones del presente artículo, así como en las del artículo 12, será inadmisibile si no ha sido presentada al Ferrocarril en un plazo de seis meses, contado, para los billetes a partir de la expiración de su validez, y para los talones de equipajes, a partir del día de su expedición.

§ 10. En 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.

§ 11. Comprobado el exceso por el Ferrocarril, se deberá notificar de oficio al interesado, si ello fuera posible, cuando pase de 0.50 francos por cada billete o por cada talón de equipajes, y su liquidación deberá efectuarse lo más pronto posible, a expensas de viajero.

§ 12. Para el cálculo del exceso a reembolsar por el Ferrocarril, de la insuficiencia que ha de abonar el viajero, será aplicable el tipo de cambio oficial del día en que se percibiera el precio del transporte; si el pago se efectuara en moneda distinta de la de percepción, el cambio aplicable será el del día en que tenga lugar este pago.

§ 13. 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 lugar de partida.

ARTÍCULO 27

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.

TITULO III

Responsabilidad. Acciones derivadas del contrato de transporte

CAPITULO PRIMERO

Responsabilidad

ARTÍCULO 28

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 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. No serán aplicables a estos casos los artículos siguientes de presente título.

§ 2. Por lo que respecta a los bultos de mano y a los animales cuya vigilancia incumbe al viajero en virtud del artículo 14, § 2, el Ferrocarril no será responsable sino de los daños causados por su culpa.

§ 3. En esta materia no habrá responsabilidad colectiva.

ARTÍCULO 29

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 encargarse de los equipajes, participará del contrato de transporte y asumirá las obligaciones que de él se deriven sin perjuicio de lo que dispone el artículo 43, § 2, con respecto al Ferrocarril destinatario.

ARTÍCULO 30

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 derive 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. Teniendo en cuenta el artículo 31, § 2, el Ferrocarril quedará exento de dicha responsabilidad cuando la pérdida o la avería resulte de riesgos particulares inherentes a la naturaleza especial del equipaje o a la ausencia o a defectos del embalaje o por el hecho de que objetos excluidos del transporte han sido, no obstante, facturados como equipajes.

ARTÍCULO 31

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 30, § 2, incumbirá al Ferrocarril.

§ 2. Cuando el Ferrocarril, teniendo en cuenta las circunstancias de hecho, demuestre que la pérdida o la avería ha podido resultar de uno o de varios de los riesgos particulares previstos en el artículo 30, § 3, existe presunción de que resulta de dichas causas. El derechohabiente conservará, sin embargo, el derecho de probar que el perjuicio no ha sido motivado, total o parcialmente, por uno de dichos riesgos.

ARTÍCULO 32

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

§ 1. El derechohabiente podrá considerar perdido un bulto que falte, sin tener que presentar otras pruebas, cuando no haya sido entregado dentro de los catorce días siguientes a la petición de entrega, presentada conforme al artículo 23, § 2.

§ 2. Si un bulto que se considere perdido fuere hallado dentro de un año siguiente a la petición de entrega, el Ferrocarril está obligado a dar cuenta de ello al derechohabiente, cuando su domicilio sea conocido o pueda ser averiguado.

Dentro del plazo de treinta días que siga a la recepción de este aviso, podrá exigir el derechohabiente 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 procediera, los gastos que se comprendieran en aquella y sin perjuicio de derechos a indemnización por retraso, prevista en el artículo 35 y, si ha lugar, en el artículo 36.

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.

ARTÍCULO 33

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 ésta pueda exceder, sin embargo, de 40 francos por kilogramo bruto de peso 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 del peso bruto que falte.

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

ARTÍCULO 34

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.

ARTÍCULO 35

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

§ 1. Cuando exista retraso en la entrega, y si el derechohabiente no prueba que de ello ha resultado perjuicio, estará obligado el Ferrocarril a pagar una indemnización fijada en 20 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 correspondan por pérdida total de los equipajes.

En caso de pérdida parcial, se pagarán si procede, por la parte no perdida.

En caso de avería, se acumularán si ha lugar, a la indemnización prevista en el artículo 34.

En todos los casos la acumulación de las indemnizaciones previstas en los párrafos 1 y 2 a las referidas en los artículos 33 y 34 no podrá dar lugar al pago de una indemnización total superior a la que correspondería en caso de pérdida total de los equipajes.

ARTÍCULO 36

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

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

ARTÍCULO 37

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 indemnizarse completamente al derechohabiente por el perjuicio probado, hasta el doble de las cantidades máximas previstas en los artículos 33, 34, 35 y 36.

ARTÍCULO 38

Intereses de la indemnización

El derechohabiente podrá exigir intereses de la indemnización, los cuales calculados a razón del 5 por 100 anual, sólo se adeudarán si la indemnización excediera de 10 francos por cada talón de equipajes; dichos intereses se devengarán a partir del día de la reclamación administrativa prevista en el artículo 41 o de no existir reclamación, desde el día de la demanda en justicia.

ARTÍCULO 39

Restitución de las indemnizaciones

Deberá restituirse toda indemnización indebidamente percibida.

En caso de fraude tendrá derecho el Ferrocarril, además, a que se le pague una suma igual a la que abonó indebidamente.

ARTÍCULO 40

Responsabilidad del Ferrocarril por sus agentes

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

No obstante, si a petición de los viajeros los agentes del Ferrocarril les prestaran servicios que no incumbieran al Ferrocarril, se considerará que obran por cuenta del viajero al cual prestan tal servicio.

CAPÍTULO II

Reclamaciones administrativas. Acciones judiciales. Procedimiento y prescripción en caso de litigio nacido del contrato de transporte

ARTÍCULO 41

Reclamaciones administrativas

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

§ 2. El derecho a presentar la reclamación corresponderá a las personas que también lo tengan para entablar acción contra el Ferrocarril en virtud del artículo 42

§ 3. Los billetes, taones de equipajes y demás documentos que el derechohabiente juzgue conveniente unir a su reclamación deberán presentarse, ya en original, ya en copia, debidamente legalizadas éstas si así lo solicitara el Ferrocarril.

Al liquidar la reclamación podrá exigir el Ferrocarril la restitución de los billetes o taones de equipajes.

ARTÍCULO 42

Personas que pueden ejercitar la acción judicial contra el Ferrocarril

La acción judicial contra el Ferrocarril, que emana 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.

ARTÍCULO 43

Ferrocarriles contra los cuales puede ejercitarse la acción judicial. Competencia

§ 1. La acción judicial para la restitución de una cantidad pagada en virtud del contrato de transporte podrá ejercitarse tanto contra el Ferrocarril que haya percibido dicha cantidad como contra el Ferrocarril a cuyo favor se hubiera cobrado.

§ 2. Las demás acciones judiciales derivadas del contrato de transporte no podrán ejercitarse sino contra el Ferrocarril de procedencia el de destino o aquel en cuyas líneas se hubiese producido el hecho que origina la acción.

El Ferrocarril de destino sin embargo, podrá ser demandado aun cuando no haya recibido ni los equipajes ni la hoja de ruta

§ 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 interponerse ante el Juez competente del Estado de que dependa el Ferrocarril demandado, a menos que se imponga otra cosa en los acuerdos entre Estados o en las concesiones.

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

§ 5. Podrá formalizarse la acción judicial contra un Ferrocarril que no sea uno de los mencionados en los párrafos 1 y 2 cuando se presente como demanda de reconversión o como excepción en la instancia relativa a una demanda principal fundada en el mismo contrato de transporte.

§ 6. No se aplicarán a los recursos de los Ferrocarriles entre sí que se hallan regulados en el capítulo III del presente título, las disposiciones de este artículo.

ARTÍCULO 44

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, su causa y el momento en que se produjera,

Si así lo solicitara, 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 el 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.

ARTÍCULO 45

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 43, § 2, en un plazo que no exceda de veintidós días sin contar el de la recepción de los equipajes por el derechohabiente;

c) en caso de reclamación por pérdida parcial o por avería;

1.º si la pérdida o avería se hubiera comprobado antes de la recepción de los equipajes por el derechohabiente, conforme al artículo 44;

2.º si la comprobación que procedía realizarse de acuerdo con el artículo 44 sólo se ha omitido por falta del Ferrocarril;

d) en caso de reclamación por daños no aparentes cuya existencia se comprobara 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 44;

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

ARTÍCULO 46

Prescripción de la acción nacida del contrato de transporte

§ 1. La acción nacida del contrato de transporte prescribirá al año

(Sin embargo prescribirá a los tres años si se trata:

a) de la acción fundada en un daño que tenga por causa el dolo;

b) de la acción fundada en el caso de fraude previsto en el artículo 39.

§ 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 día en que debió tener lugar la entrega;

c) para las acciones de reclamación de pago o de restitución del precio del 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 de reclamaciones del pago de un suplemento de derechos exigidos por la Aduana: desde el día de la reclamación por la Aduana.

e) para las demás acciones referentes al transporte de viajeros desde el día de la expiración de la validez del billete.

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

§ 3. En caso de reclamación administrativa dirigida al Ferrocarril conforme al artículo 41, se suspenderá la prescripción hasta el día en que el Ferrocarril rechace la reclamación por escrito y restituya los documentos a ella unidos. En caso de aceptación parcial de la reclamación la prescripción no reanuda su curso sino para aquella parte de la reclamación que siga en litigio. La prueba de la recepción de la reclamación o de la respuesta y de la restitución de los documentos correrán a cargo de la parte que invoque este hecho.

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

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

ARTÍCULO 47

Liquidación de cuentas entre Ferrocarriles

Todos los Ferrocarriles estarán obligados a pagar a los demás Ferrocarriles interesados la parte que les corresponda del precio de transporte que hubieran cobrado o que hubieran debido cobrar.

ARTÍCULO 48

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 ejercitar 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 puede 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 demostraron 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 caso de insolvencia de uno de los Ferrocarriles, la parte que le corresponde y que haya dejado de pagar se repartirá entre el resto de Ferrocarriles que intervinieron en el transporte, proporcionalmente a la duración del retraso en las distancias de aplicación de las tarifas.

ARTÍCULO 49

Recurso en caso de indemnización por retraso en la entrega

Las reglas enunciadas en el artículo 48 se aplicarán en caso de indemnización pagada por retraso. Si el retraso hubiese 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.

ARTÍCULO 50

Procedimiento para el recurso

§ 1. El Ferrocarril contra el cual se ejercite uno de los recursos previstos en los artículos 48 y 49 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 haberse citado debidamente y de facilitársele la 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 ejercitar su recurso deberá formular su demanda en una sola y única instancia contra todos los Ferrocarriles interesados con los cuales no hubiera transigido so pena de perder su recurso contra aquellos que no hubiera emplazado.

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

§ 4. Los Ferrocarriles demandados no podrán ejercitar ningún recurso ulterior.

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

ARTÍCULO 51

Competencia para los recursos

§ 1. El Juez del domicilio del Ferrocarril contra el que se 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 de elegir entre los Jueces competentes, en virtud del § 1, aquel ante el que haya de presentar su demanda.

ARTÍCULO 52

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

ARTÍCULO 53

Aplicación del derecho nacional

A falta de estipulaciones en el presente Convenio, serán aplicables las disposiciones de las Leyes y Reglamentos nacionales concernientes al transporte en cada Estado.

ARTÍCULO 54

Reglas generales de procedimiento

Para todos los litigios a que den lugar los transportes sometidos al presente Convenio el procedimiento que ha de seguirse será el del Juez competente, salvo lo que en contrario disponga el Convenio.

ARTÍCULO 55

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 por 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 oúdiaran 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 ser embargados 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 «containers» accesorios, todos, etcétera no podrán ser objeto de embargo en territorio que no sea el del Estado del que dependa el Ferrocarril propietario a menos que exista sentencia dictada por la Autoridad judicial de este último Estado.

Las condiciones de inembargabilidad de los vagones de particulares se determinan en el Anejo VII del Convenio internacional referente al transporte de mercancías por ferrocarril (C I M.)

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

ARTÍCULO 56

Unidad monetaria. Cotización para la conversión o 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 por 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 al cual las acepte (cambio para la aceptación).

ARTÍCULO 57

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 a que se alude en el artículo 58, la conciliación, ya sea prestando sus buenos oficios o su mediación, ya de cualquier 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 al 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 66, cuando así proceda.

§ 2. Un reglamento especial, constituido por el Anejo II 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. Este reglamento y las modificaciones que en él se introduzcan por acuerdos entre los Estados contratantes tendrán el mismo valor y duración del Convenio.

ARTÍCULO 58

Lista de las líneas sujetas al Convenio

§ 1. La Oficina Central prevista en el artículo 57 estará encargada de confeccionar y de tener al día la lista de las líneas sujetas 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 tendrá lugar sólo un mes después de la fecha de la carta en que la Oficina Central notifique a los demás Estados la inscripción de esta 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 no se halla en situación de satisfacer las obligaciones impuestas por el Convenio.

§ 4. El mero recibo del aviso procedente de la Oficina Central dará inmediatamente a cada Ferrocarril el derecho de 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.

ARTÍCULO 59

Disposiciones complementarias

Las disposiciones complementarias que ciertos Estados contratantes o determinados Ferrocarriles participantes publiquen para la ejecución del Convenio se comunicarán por ellos a la Oficina Central.

Los acuerdos concertados para la adopción de estas disposiciones podrán ser puestos en vigor, en los Ferrocarriles que se hayan adherido a ellos, 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.

ARTÍCULO 60

Arreglo de las diferencias por medio de arbitraje

§ 1. Los litigios a que dé lugar 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 IV del presente Convenio.

§ 2. No obstante, en caso de litigio entre Estados las disposiciones del Anejo IV 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 no 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. Las condiciones para la suspensión y la interrupción de la prescripción de las acciones nacidas de un contrato de transporte internacional, que dé lugar a que se recurra al procedimiento de arbitraje instituido por el presente artículo se determinarán por el derecho nacional del Tribunal ordinario en el que se deba intentar la acción.

§ 5. Las sentencias dictadas por los Tribunales de arbitraje respecto de las empresas de transporte o de los usuarios tendrán carácter ejecutivo en cada uno de los Estados contratantes tan pronto sean cumplidas las formalidades prescritas en el Estado en que deba tener lugar la ejecución.

TÍTULO V

Disposiciones excepcionales

ARTÍCULO 61

Responsabilidad en tráfico ferrocarril-mar

§ 1. En los transportes por ferrocarril y mar que se efectúen por las líneas mencionadas en el artículo 2.º, § 1 y siempre que se solicite que se consigne la mención oportuna en la lista de las líneas sometidas al Convenio podrá cada Estado sujar a las causas de exoneración previstas en el artículo 30 el conjunto de las que se enumeran más adelante.

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 en el navío hasta su descarga de éste.

Dichas causas de exoneración son las siguientes:

a) actos, negligencia o falta del Capitán, marineros, pilotos 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 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 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 que anteceden 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.º, deberá ser el mismo para todas estas 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 debe ser objeto de acuerdo previo entre dichos Estados.

§ 3. Las medidas tomadas de conformidad con el presente artículo serán comunicadas a la Oficina Central. Entrarán en vigor, lo más pronto, a la expiración de un plazo de treinta días, a contar de la fecha de la carta en que la Oficina Central notifique estas medidas a los demás Estados.

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

TÍTULO VI

Disposiciones finales

ARTÍCULO 62

Firma

El presente Convenio, del que son parte integrante sus Anexos, permanece abierto hasta el 1 de marzo de 1953 para ser suscrito por los Estados que han sido invitados a hacerse representar en la Conferencia ordinaria de revisión.

ARTÍCULO 63

Ratificaciones. Entrada en vigor

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

Cuando el Convenio haya sido ratificado por quince Estados, el Gobierno suizo se pondrá en relación con los Gobiernos interesados, a fin de examinar con ellos la posibilidad de poner en vigor el Convenio.

ARTÍCULO 64

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 desde la fecha de dicho aviso, dos Estados cuando menos no hubieran comunicado su oposición al Gobierno suizo, se admitirá la solicitud de 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, y en el caso de que el Convenio no estuviese en vigor a la expiración de dicho plazo, en la fecha en que entre éste en vigor.

ARTÍCULO 65

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. Todo Estado que desee desligarse a la expiración de dicho período 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 período de tres años, y así sucesivamente de tres en tres años, salvo de-

nuncia 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 período quinquenal o de uno de los trienios, quedarán obligados hasta la terminación de dicho período y después, hasta la terminación de cada uno de los períodos siguientes, mientras no hubieran denunciado su compromiso un año antes, por lo menos, de la expiración de uno de dichos períodos.

ARTÍCULO 66

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 época 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 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 siendo aplicables a dichas Comisiones, por analogía, las disposiciones del Anexo III.

§ 2. La puesta en vigor del nuevo Convenio, resultante de una Conferencia de revisión, implicará la derogación del Convenio anterior 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 tenerse al día, por una Comisión de revisión los artículos 5.º, 8.º, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 27, 47, 48, 49, 52 y los Anexos I y IV. La organización y el funcionamiento de dicha Comisión son objeto del Anexo III al presente Convenio.

Se notificarán inmediatamente a los Gobiernos de los Estados contratantes por conducto de la Oficina Central las decisiones de la Comisión de revisión. Se considerarán aceptadas, a menos que en los tres meses desde el día de la notificación hayan formulado objeciones cinco Gobiernos por lo menos. Entrarán en vigor el primer día del sexto mes al en que las haya comunicado la Oficina Central a los Gobiernos de los Estados contratantes. La Oficina Central designará, este día, a notificar las decisiones.

ARTÍCULO 67

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 han añadido un texto en lengua alemana, un texto en lengua inglesa y un texto en lengua italiana, que tienen el valor de traducciones oficiales.

En caso de divergencia, el texto francés hará fe.

EN FE DE LO CUAL, los Plenipotenciarios que siguen, provistos de sus plenos poderes, que se han encontrado en buena y debida forma, han firmado el presente Convenio.

Dado en Berna el veinticinco de octubre de mil novecientos cincuenta y dos, en un solo ejemplar, que quedará depositado en los Archivos de la Confederación Helvética, enviándose una copia auténtica a cada una de las partes.

ANEJO I (Art. 21.)

FORMULARIO DEL TALON DE EQUIPAJES

El formulario se compone de tres hojas, con el texto siguiente. Las Administraciones de Ferrocarriles determinarán si las tres hojas, o solamente la 1.^a y 3.^a, deben llenarse por calco.

Hoja 1.^a


N.º	TRANSPORTE INTERNACIONAL DE EQUIPAJES			Φ			
	(Nombre de la Administración del Ferrocarril.)						
MATRIZ DEL TALON DE EQUIPAJES							
de a							
vía							
				PRECIO DE TRANSPORTE DE LOS EQUIPAJES			
Fecha 19.....	Número de billetes.	Número de bultos.	Peso real. Kgs.	Cálculo de la tasa por unidad de 10 kilogramos.....	Sin franquicia de equipajes por kilogramos.....		
					Con franquicia de equipajes por kilogramos.....		
Tren n.º				(*)			
En cifras.			En letras.				
Gastos accesorios.....			Interés en la entrega.....				
TOTAL DE LA TASA.....							

Hoja 2.^a

N.º	TRANSPORTE INTERNACIONAL DE EQUIPAJES			Φ			
	(Nombre de la Administración del Ferrocarril.)						
HOJA DE RUTA							
de a							
vía							
				PRECIO DE TRANSPORTE DE LOS EQUIPAJES			
Fecha 19.....	Número de billetes.	Número de bultos.	Peso real. Kgs.	Cálculo de la tasa por unidad de 10 kilogramos.....	Sin franquicia de equipajes por kilogramos.....		
					Con franquicia de equipajes por kilogramos.....		
Tren n.º				(*)			
En cifras.			En letras.				
Gastos accesorios.....			Interés en la entrega.....				
TOTAL DE LA TASA.....							

(*) Los Ferrocarriles podrán completar esta rúbrica según sus necesidades.

Hoja 3.^a, anverso.

N.º	TRANSPORTE INTERNACIONAL DE EQUIPAJES			
(Nombre de la Administración del Ferrocarril.)				
TALON DE EQUIPAJES				
de a				
vía				
Fecha	Número de billetes.	Número de bultos.	Peso real. — Kgs.	PRECIO DE TRANSPORTE DE LOS EQUIPAJES
19				Cálculo de la tasa por unidad de 10 kilogramos
Tren n.º				Sin franquicia de equipajes por kilogramos..... Con franquicia de equipajes por kilogramos.....
(*)				
En cifras.		En letras.		
Gastos accesorios.....				Interés en la entrega.....
TOTAL DE LA TASA.....				

(Véase al dorso.)

Hoja 3.^a, reverso.

El presente transporte está sometido al régimen del Convenio internacional referente al transporte de viajeros y equipajes por ferrocarril (C. I. V.), así como a las condiciones de las tarifas aplicables.

El viajero tiene la obligación de asistir a las formalidades exigidas por las Aduanas y demás Autoridades administrativas, salvo las excepciones admitidas por las Administraciones competentes.

Los equipajes reseñados en el anverso serán entregados contra devolución del presente talón.

• Los Ferrocarriles podrán completar esta rúbrica según sus necesidades.

ANEJO II (Art. 57.)

**REGLAMENTO RELATIVO A LA OFICINA CENTRAL
DE TRANSPORTES INTERNACIONALES
POR FERROCARRIL**

ARTÍCULO 1.º

§ 1. La Oficina Central de transportes internacionales por Ferrocarril tiene su sede en Berna, bajo los auspicios del Gobierno suizo.

La inspección de su actividad, tanto en el orden administrativo como en el orden financiero, se ejercerá dentro del cuadro establecido por las disposiciones del artículo 57 del Convenio y se confiará a un Comité administrativo.

A tal efecto, el Comité administrativo:

a) velará por la perfecta aplicación por la Oficina Central de los Convenios y de los demás textos resultantes de las Conferencias de revisión, y preconizará si procediera, las medidas adecuadas para facilitar la aplicación de dichos convenios y textos;

b) emitirá dictámenes sobre aquellos asuntos que puedan interesar a la actividad de la Oficina Central y que le sean sometidos por un Estado contratante o por el Director de la Oficina.

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

b) La Confederación Helvética dispondrá de un lugar permanente en el Comité, del que asumirá la presidencia. Los demás Estados miembros se nombrarán por cinco años. La Conferencia diplomática encargada de poner en vigor el Convenio, en cumplimiento del artículo 63 de éste y observando un reparto geográfico equitativo, designará los Estados que integren el Comité por el primer periodo de cinco años. Dictará asimismo las disposiciones por las que habrá de determinarse la composición del Comité para los periodos ulteriores.

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

d) Cada Estado miembro designará, como delegado del Comité administrativo, a una persona idónea en razón de su experiencia en cuestiones de transportes internacionales.

e) El Comité administrativo redactará su Reglamento interior y se constituirá por sí mismo.

Celebrará por lo menos una reunión ordinaria por año; además, convocará reuniones extraordinarias cuando tres Estados por lo menos, así lo soliciten.

La Oficina Central cuidará de la Secretaría del Comité administrativo.

Se enviarán a todos los Estados contratantes las actas de las reuniones del Comité administrativo.

f) Las funciones de delegado de un Estado miembro son gratuitas, siendo de cuenta de dicho Estado los gastos de desplazamiento que entrañe.

§ 3. a) El Comité administrativo establecerá el Reglamento relativo a la organización, funcionamiento y estatuto del personal de la Oficina Central. El Gobierno suizo le someterá un proyecto a este efecto.

b) El Comité administrativo nombrará al Director, Vice-director y Consejeros de la Oficina Central, sometiéndolo al Gobierno suizo propuestas a tal efecto. En relación con estos nombramientos, tendrá en cuenta el Gobierno suizo, muy especialmente, la competencia de los candidatos y un reparto geográfico equitativo.

c) El Comité administrativo aprobará el presupuesto anual de la Oficina Central teniendo presente las disposiciones del artículo 2.º siguiente así como la Memoria anual.

La comprobación de las cuentas de la Oficina Central, que sólo afecta a la concordancia de los libros y documentos contables dentro de los límites del presupuesto, será ejercida por el Gobierno suizo. Este transmitirá dichas cuentas, en unión de un informe, al Comité administrativo.

El Comité administrativo comunicará a los Estados contratantes, junto con la Memoria de la Oficina Central y con el estado de las cuentas anuales de esta última, los acuerdos, resoluciones y recomendaciones que esté llamado a formular.

d) El Comité administrativo enviará a cada Conferencia de revisión, con una antelación de dos meses por lo menos de su apertura, un informe sobre el conjunto de su actividad desde la anterior Conferencia.

ARTÍCULO 2.º

§ 1. Los gastos de la Oficina Central serán soportados por los Estados contratantes proporcionalmente a la longitud de las líneas ferroviarias o de los recorridos a los cuales se aplique el Convenio. No obstante, las líneas de navegación participarán en los gastos proporcionalmente a la mitad solamente de sus recorridos. La contribución de cada Estado será de 0.80 francos, como máximo, por kilómetro. Excepcionalmente, y previo acuerdo entre el Gobierno interesado y la Oficina Central, más la aprobación del Comité administrativo podrá reducirse dicha contribución en un 50 por 100, como máximo, para las líneas que

se exploten en condiciones particulares. El importe del crédito anual correspondiente al kilómetro se determinará, para cada ejercicio, por el Comité administrativo, oída la Oficina Central. Se cobrará siempre en su totalidad. Cuando los gastos efectivos de la Oficina Central no alcancen el importe del crédito calculado sobre esta base, el saldo no invertido ingresará en un fondo de reserva.

§ 2. Con ocasión del envío de la Memoria y del estado de cuentas anuales a los Estados contratantes la Oficina Central les invitará a pagar la parte de contribución que les corresponda en los gastos del ejercicio transcurrido. El Estado que el día 1 de octubre no hubiera pagado su parte, será invitado por segunda vez a hacerlo. Si esta advertencia no produjera efecto la Oficina Central la repetirá a principios del año siguiente, con motivo del envío de la Memoria del ejercicio transcurrido. Si el 1 de julio siguiente no se hubiere hecho aún caso alguno de esta advertencia, se hará una cuarta gestión con el Estado moroso para obtener el pago de las dos anualidades vencidas, si no se lograra, la Oficina Central le avisará tres meses irás tarde de que si el pago esperado no se efectuare antes de finalizar el año, su abstención se interpretará como una manifestación tácita de su voluntad de retirarse del Convenio. Si no se atendiere a esta última gestión antes del 31 de diciembre, la Oficina Central, levantando acta de su voluntad tácita expresada por el Estado moroso de retirarse del Convenio, procederá a suprimir las líneas de dicho Estado en la lista de las admitidas al servicio de transportes internacionales.

§ 3. Las cantidades no recobradas deberán saldarse, en lo posible, por medio de los créditos ordinarios de que disponga la Oficina Central, y podrán repartirse en cuatro ejercicios. La parte del déficit que no hubiere podido saldarse, de este modo, se adeudará a los demás Estados contratantes en una cuenta especial, en proporción al número de kilómetros de líneas sometidas al Convenio en la época de hacer el asiento, y respecto de cada uno, en la medida que, durante el periodo de dos años a que dió fin la retirada del Estado moroso hubiere continuado siendo con él parte en el Convenio.

§ 4. El Estado cuyas líneas hubieren sido suprimidas en las condiciones indicadas en el § 2 que antecede, sólo podrá obtener su readmisión en el servicio de transportes internacionales pagando previamente las cantidades de que quedó deudor, por los años que entren en cuenta, y con un interés del 5 por 100, que se calculará transcurridos seis meses a partir de la fecha en que la Oficina Central le hubiere invitado por primera vez a satisfacer las partes de contribución que le correspondían.

ARTÍCULO 3.º

§ 1. La Oficina Central publicará un Boletín mensual, que habrá de contener los informes necesarios para la aplicación del Convenio, especialmente las comunicaciones referentes a la lista de las líneas de ferrocarriles y de otras empresas, y a los objetos excluidos del transporte o admitidos bajo ciertas condiciones, así como los trabajos que juzgue de interés insertar.

§ 2. El Boletín se redactará en francés y en alemán. Se enviará gratuitamente un ejemplar a cada uno de los Estados contratantes y a cada una de las Administraciones interesadas. Por los demás ejemplares que se pidan, se abonará el precio que fije la Oficina Central.

ARTÍCULO 4.º

§ 1. Las notas y créditos por los transportes internacionales que hubieren quedado sin pagar podrán dirigirse por la empresa acreedora a la Oficina Central para que ella facilite su cobro. A tal efecto, la Oficina Central intimará a la empresa de transportes deudora para que pague la cantidad adeudada o exponga los motivos de su negativa al pago.

§ 2. Si la Oficina Central considera que los motivos de negativa alegados son suficientemente fundados, invitará a las partes a que reclamen ante el Juez competente, o bien, si las partes lo solicitaran, ante el Tribunal arbitral previsto en el artículo 60 del Convenio (Anejo IV).

§ 3. Cuando la Oficina Central considere que la totalidad o una parte de la cantidad se adeuda realmente, podrá, previa consulta con un perito, declarar que la empresa de transportes deudora está obligada a pagar a la Oficina Central la totalidad o una parte del crédito; la cantidad así pagada quedará depositada hasta que recaiga, en cuanto al fondo, una decisión del Juez competente o del Tribunal arbitral previsto en el artículo 60 del Convenio (Anejo IV).

§ 4. En el caso de que una empresa de transportes no haya obedecido dentro de los quince días a las intimaciones de la Oficina Central, se le dirigirá una nueva intimación indicándole las consecuencias de su negativa.

§ 5. Si hubiere sido infructuosa esta nueva intimación, diez días después la Oficina Central dirigirá al Estado de que dependiere la empresa de transportes un aviso motivado, invitando a dicho Estado a que tome las medidas oportunas y, sobre todo, examine si debe mantener en la lista las líneas de la empresa de transportes deudora.

§ 6. Si el Estado del que dependiere la empresa de transportes deudora declarare que, a pesar de no haber pagado, no

creo que deben hacerse desaparecer de la lista las líneas de la empresa en cuestión, o si dejare sin contestación durante seis semanas la comunicación de la Oficina Central, se considerará que acepta de pleno derecho la garantía de la solvencia de dicha empresa en lo referente a los créditos resultantes de los transportes internacionales.

ARTÍCULO 5.º

Se percibirá una remuneración para cubrir los gastos particulares que resulten de la actividad prevista en el artículo 57 § 1 (letras d) hasta f) del Convenio. El importe de esta remuneración se fijará por el Comité administrativo, a propuesta de la Oficina Central.

ARTÍCULO 6.º

Disposición transitoria

La primera reunión ordinaria del Comité administrativo, que se convocará por el Gobierno suizo, deberá celebrarse en el plazo de dos meses desde la fecha de entrada en vigor del Convenio.

ANEJO III (Art. 66, § 3.)

ESTATUTO RELATIVO A LA COMISION DE REVISION

ARTÍCULO 1.º

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

ARTÍCULO 2.º

La Oficina Central invitará a la Comisión a celebrar sesión cada vez que sea necesario, o cuando lo soliciten por lo menos cinco Estados contratantes.

Se dará aviso de las reuniones de la Comisión a los Estados contratantes con dos meses de antelación. El aviso indicará exactamente las cuestiones cuya inscripción en el Orden del día se solicite.

ARTÍCULO 3.º

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 más de los Estados. Cada Estado sufragará los gastos de sus representantes.

ARTÍCULO 4.º

La Oficina Central instruirá los asuntos a tratar y asumirá el servicio de la Secretaría de la Comisión. El Director y el Vicedirector de la Oficina Central asistirán a las sesiones de la Comisión con voz consultiva.

ARTÍCULO 5.º

La Oficina Central, de acuerdo con la mayoría de los Estados contratantes, invitará a asistir a las sesiones de la Comisión, con voz consultiva, a representantes:

- de Estados no contratantes;
- de organismos internacionales gubernamentales que sean competentes en materia de transportes, en condiciones de reciprocidad;
- de organismos internacionales no gubernamentales que se ocupen de transportes, a condición de reciprocidad.

ARTÍCULO 6.º

La Comisión estará constituida de un modo válido siempre que se halle representado en ella un tercio de los Estados contratantes.

ARTÍCULO 7.º

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

ARTÍCULO 8.º

Las deliberaciones tendrán lugar en francés y en alemán. Las exposiciones de los miembros de la Comisión serán traducidas inmediatamente a viva voz y en sustancia. El texto de las propuestas y las comunicaciones del Presidente serán traducidas por entero.

ARTÍCULO 9.º

El voto tendrá lugar por delegación y, si así se solicitara, por votación nominal. Cada delegación de un Estado contratante representado en la sesión tendrá derecho a un voto.

Sólo será adoptada una propuesta:

- si en la votación ha tomado parte la mitad por lo menos de las delegaciones representadas en la Comisión;
- si la misma ha alcanzado la mayoría de los sufragios.

ARTÍCULO 10

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

Las propuestas y las decisiones deberán insertarse textualmente en ambos idiomas. En caso de divergencia entre los textos francés y alemán del acta, por lo que respecta a las decisiones, el texto francés hará fe.

Las actas serán distribuidas lo más pronto posible entre los miembros.

Si su aprobación no recayera en el transcurso de la sesión, los miembros enviarán a la Secretaría, en plazo conveniente, las enmiendas eventuales.

ARTÍCULO 11

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

Cada Subcomisión designará un Presidente un Vicepresidente y, en caso necesario, un Ponente. Por lo demás, serán aplicables a las Subcomisiones, por analogía, las disposiciones de los artículos 1.º al 5.º y 8.º al 10.

ANEJO IV (Art. 60.)

REGLAMENTO DE ARBITRAJE

ARTÍCULO 1.º

Número de árbitros

Los Tribunales de arbitraje que se constituyan para entender en litigios distintos de los planteados entre Estados, se compondrán de uno, de tres o de cinco árbitros, según se estipule en el compromiso.

ARTÍCULO 2.º

Elección de árbitros

§ 1. Se establecerá previamente una lista de árbitros. Cada Estado contratante podrá designar cuando más dos súbditos, especialistas en Derecho Internacional de transportes para ser inscritos en la lista de árbitros preparada y mantenida al día por el Gobierno suizo.

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

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

Los árbitros que se elijan de conformidad con el apartado anterior designarán de común acuerdo el tercero o quinto árbitro, según el caso, el cual presidirá el Tribunal de arbitraje.

Si las partes estuvieran en desacuerdo respecto de la elección del árbitro único, o si los árbitros elegidos por las partes están en desacuerdo sobre la designación de un tercer o de un quinto árbitro, según el caso, se completará el Tribunal arbitral por un árbitro que designará 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 mencionada en el § 1. No obstante, si el compromiso previera cinco árbitros, cada una de las partes podrá elegir un árbitro fuera de la lista.

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

La intervención de una tercera parte en el litigio no ejercerá influencia en la composición del Tribunal de arbitraje.

ARTÍCULO 3.º

Compromiso

Las partes que recurran al arbitraje contraerán un compromiso que especificará especialmente:

- el objeto de la diferencia, que se determinará de la forma más precisa y clara posible;
- la composición del Tribunal y los plazos necesarios para el nombramiento del o de los árbitros;
- el domicilio del Tribunal.

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

ARTÍCULO 4.º

Procedimiento

El Tribunal de arbitraje decidirá por sí mismo el procedimiento a seguir, teniendo en cuenta, especialmente, las disposiciones siguientes:

- a) el Tribunal de arbitraje instruirá y juzgará las causas que se le sometan sobre la base de los elementos que suministren las partes, sin estar comprometido, cuando haya de dictar sentencia, por las interpretaciones de éstas;
- b) no podrá conceder ni más ni cosa distinta de las conclusiones del demandante, como tampoco menos de lo que el demandado haya reconocido que adeuda;
- c) la sentencia arbitral, debidamente motivada, se redactará por el Tribunal de arbitraje y se notificará a las partes por conducto de la Oficina Central;
- d) salvo disposición contraria de derecho imperativo en el lugar en que tenga su domicilio el Tribunal de arbitraje, no podrá recurrirse contra la sentencia arbitral, exceptuándose, no obstante, la revisión o la nulidad.

ARTÍCULO 5.º

Secretaría

La Oficina Central funcionará como Secretaría del Tribunal de arbitraje.

ARTÍCULO 6.º

Costas

La sentencia arbitral fijará las costas y gastos, comprendidos en ellos los honorarios de los árbitros, y decidirá a cuál de las partes incumbirá su pago o en qué proporción se repartirán entre ellas.

PROTOCOLO ADICIONAL

(de 25 de octubre de 1952)

a los Convenios internacionales referentes al transporte por ferrocarril de mercancías (C. I. M.) y de viajeros y equipajes (C. I. V.), firmado en Berna el 25 de octubre de 1952

En el momento de clausurar los trabajos de la quinta Conferencia de revisión de los Convenios internacionales de 23 de noviembre de 1933 referentes al transporte por ferrocarril de mercancías (C. I. M.) y de viajeros y equipajes (C. I. V.), tomó la Conferencia los acuerdos siguientes:

1.º La Conferencia confiere mandato al Gobierno suizo, que acepta, para convocar una Conferencia extraordinaria a fin de:

- a) elaborar un nuevo Reglamento relativo a la Oficina Central de transportes internacionales por ferrocarril que instituya un régimen de vigilancia análogo al que existe en otros Organismos internacionales. El Gobierno suizo inspirándose en las sugerencias de la delegación francesa preparará un proyecto que será comunicado a los Estados contratantes. La Conferencia extraordinaria deberá convocarse de suerte que el nuevo Reglamento pueda entrar en vigor al mismo tiempo que los nuevos Convenios;
- b) hallar una solución al problema de la participación alemana en Convenios internacionales referentes al transporte por ferrocarril de mercancías (C. I. M.) y de viajeros y equipajes (C. I. V.).

2.º Además, la Conferencia,

cuando enterada de que los peritos competentes han comprobado que las condiciones de transporte de materias peligrosas por ferrocarril y por mar con destino o procedencia de Reino Unido difieren esencialmente de las prescritas en el Anejo I del C. I. M., y que es imposible modificarlas oportunamente para conformarlas a estas últimas máxime cuando se proyecta una labor para la armonización de los Reglamentos para todos los medios de transporte sobre un plan regional y sobre un plan mundial;

Teniendo en cuenta que en su XI sesión, celebrada en diciembre de 1951, la Comisión de peritos, encargada de tener al día el Anejo I del C. I. M., ha decidido crear un apéndice especial al Anejo I que contenga las prescripciones de excepción relativas al tráfico ferrocarril-mar de las materias peligrosas entre el Continente y el Reino Unido y que ha instituido una Subcomisión—en la que el Reino Unido está asimismo representado—encargada de elaborar dicho apéndice, el cual será sometido a la mencionada Comisión;

Declarándose de acuerdo con este procedimiento,

Decide que, hasta la entrada en vigencia de dicho apéndice especial, las materias peligrosas que sean transportadas en régimen del C. I. M. y del C. I. V., con destino o procedencia del Reino Unido, deberán ajustarse a las prescripciones del Anejo I, además a las condiciones del Reino Unido por lo que respecta a su reglamentación ferroviaria y marítima para el transporte de materias peligrosas.

3.º Para permitir la entrada en vigencia simultánea del

presente Convenio y de los Anejos tal como resulten de las revisiones en curso, preconiza la Conferencia que el artículo 67, § 4.º del C. I. M., entre en vigor lo antes posible y lo más tarde, seis meses antes de la fecha prevista para la aplicación del Convenio mismo.

4.º La Conferencia queda enterada de la declaración siguiente:

«Los Gobiernos de la República Popular de Bulgaria, de la República Popular Húngara, de la República Popular de Polonia, de la República Popular de Rumania y de la República Checoslovaca firman los Convenios a reserva de que no reconocen válidas y obligatorias las disposiciones del artículo 60, § 2 y § 3, letra a), del C. I. M. y del C. I. V.»

y decide, en razón del carácter puramente facultativo del arbitraje, admitir las reservas que proceden.

HECHO en Berna el veinticinco de octubre de mil novecientos cincuenta y dos.

PROTOCOLO ADICIONAL

(de 11 de abril de 1953)

a los Convenios internacionales de 25 de octubre de 1952, referentes al transportes por ferrocarril de mercancías (C. I. M.) y de viajeros y equipajes (C. I. V.) de transporte

LOS PLENIPOTENCIARIOS QUE SUSCRIBEN

han convenido las disposiciones siguientes:

1.º Los Estados que no han firmado los Convenios de 25 de octubre de 1952, o las partes territoriales de tales Estados en cuyas líneas se aplican los Convenios de 23 de noviembre de 1933, podrán notificar al Gobierno suizo que han adoptado, a manera de legislación interna, las disposiciones de los Convenios de 1952, y que las aplicarán según las reglas de su constitución.

2.º En el caso de llevarse a la práctica la antedicha notificación, sus efectos serán:

a) Las disposiciones de los Convenios de 1952 serán aplicables en las relaciones entre los Estados contratantes y los Estados o partes territoriales mencionadas en el apartado 1.º y de haberse realizado dicha notificación a la expiración de un plazo de treinta días, a contar desde la fecha de recepción de la notificación por el Gobierno suizo si los Convenios han entrado en vigor o, en caso contrario, a partir de la fecha de su entrada en vigor.

b) El Gobierno suizo comprobará la fecha de recepción de la notificación y la comunicará a los Estados que participan en los Convenios de 1952, así como a los Estados o partes territoriales de los Estados que hayan hecho uso de la facultad a que se alude en el apartado 1.º

c) No tendrán más de un voto varias partes territoriales correspondientes a uno de los Estados mencionados en el apartado 1.º Las modalidades de aplicación de ese principio se regularán por una Conferencia intergubernamental de los Estados signatarios de los Convenios de 1952. En todas las demás relaciones dichos Estados o sus partes territoriales tendrán los mismos derechos y obligaciones que los Estados que hayan ratificado los Convenios de 1952 o que se hayan adherido a ellos.

3.º Con el fin de que tengan carácter obligatorio para el usuario, según el derecho del Reino Unido, las prescripciones de los Convenios de 1952 en lo que respecta a las líneas de las partes territoriales de los Estados no signatarios o no adheridos, estará facultado el Gobierno del Reino Unido mediante excepciones a las disposiciones de dichos Convenios para insertar, para el tráfico procedente del Reino Unido una referencia al presente Protocolo adicional en los formularios impresos en la carta de porte (C. I. M.), del billete internacional y del boletín de equipajes (C. I. V.).

4.º Este Protocolo, que completa los Convenios de 1952, permanece abierto para su firma hasta el 1.º de junio de 1953. Deberá ser ratificado.

Los Estados que no hubieran firmado el presente Protocolo antes de dicha fecha, y los Estados participantes en los Convenios precitados por aplicación del artículo 55 del C. I. M. y del artículo 64 del C. I. V. de 1952, podrán adherirse al presente Protocolo por notificación.

El instrumento de ratificación o la notificación de la adhesión se depositará cerca del Gobierno suizo.

El presente Protocolo entrará en vigor seis meses antes de la fecha prevista para la aplicación de los Convenios de 1952.

EN FE DE LO CUAL, los Plenipotenciarios mencionados a continuación, previstos de sus plenos poderes que se encuentran en buena y debida forma, firman el presente Protocolo.

HECHO en Berna el once de abril de mil novecientos cincuenta y tres, en un solo ejemplar que quedará depositado en los archivos de la Confederación Helvética, y de la que se enviará una copia auténtica a cada uno de los Gobiernos representados en esta Conferencia.

POR TANTO, habiendo visto y examinado los sesenta y siete artículos que integran dicho Convenio así como los dos Protocolos adicionales, oída la Comisión de Tratados de las Cortes Españolas, en cumplimiento de lo pre-venido en el artículo 14 de su Ley Orgánica, vengo en aprobar y ratificar cuanto en ello se dispone, 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 retreadado por el infrascrito Ministro de Asuntos Exteriores. Dado en Madrid a veinticinco de septiembre de mil novecientos cincuenta y cuatro.

FRANCISCO FRANCO

GOBIERNO DE LA NACION

MINISTERIO DE JUSTICIA

DECRETO de 21 de febrero de 1956 por el que se conmuta a Horacio Ortega Ruiz la pena impuesta.

Visto el expediente de indulto de Horacio Ortega Ruiz, condenado por la Audiencia Provincial de Palencia en sentencia de veintiséis de abril de mil novecientos cincuenta y cuatro como autor de dos delitos de encubrimiento, sin la concurrencia de circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal a dos penas de siete años de presidio mayor, y teniendo en cuenta las circunstancias que concurren en los hechos:

Vistos la Ley de dieciocho de junio de mil ochocientos setenta, reguladora de la gracia de indulto, y el Decreto de veintidós de abril de mil novecientos treinta y ocho:

De acuerdo con el parecer del Ministerio Fiscal y de la Sala sentenciadora; previa deliberación del Consejo de Ministros, y a propuesta del de Justicia,

Vengo en conmutar a Horacio Ortega Ruiz las penas privativas de libertad que le fueron impuestas en la expresada sentencia por otras dos, de dos años de presidio menor, cada una de ellas.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veinticuatro de febrero de mil novecientos cincuenta y seis.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Justicia.
ANTONIO ITURMENDI BANALES

DECRETO de 24 de febrero de 1956 por el que se indulta a José Rabinal Cristóbal del resto de la pena que le queda por cumplir.

Visto el expediente de indulto de José Rabinal Cristóbal, condenado por la Audiencia Provincial de Zaragoza, en sentencia de diez de junio de mil novecientos cincuenta y cuatro, como autor de un delito de homicidio, en grado de frustración, sin la concurrencia de circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal, a la pena de seis años y un día de prisión mayor y teniendo en cuenta las circunstancias que concurren en los hechos:

Vistos la Ley de dieciocho de junio de mil ochocientos setenta, reguladora de la gracia de indulto, y el Decreto de veintidós de abril de mil novecientos treinta y ocho:

De acuerdo con el parecer del Ministerio Fiscal y de la Sala sentenciadora; previa deliberación del Consejo de Ministros, y a propuesta del de Justicia,

Vengo en indultar a José Rabinal Cristóbal del resto de la pena privativa de libertad que le queda por cumplir y que le fué impuesta en la expresada sentencia.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veinticuatro de febrero de mil novecientos cincuenta y seis.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Justicia.
ANTONIO ITURMENDI BANALES

DECRETO de 24 de febrero de 1956 por el que se indulta parcialmente a Antonio Soriano Rodríguez.

Visto el expediente de indulto de Antonio Soriano Rodríguez, condenado por la Audiencia Provincial de Sevilla, en sentencia de veintiséis de enero de mil novecientos cincuenta y cuatro, como autor de un delito de malversación de caudales públicos, sin la concurrencia de circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal, a la pena de seis años y un día de presidio menor y teniendo en cuenta las circunstancias que concurren en los hechos:

Vistos la Ley de dieciocho de junio de mil ochocientos setenta, reguladora de la gracia de indulto, y el Decreto de veintidós de abril de mil novecientos treinta y ocho:

De acuerdo con el parecer del Ministerio Fiscal y del Tribunal sentenciador; previa deliberación del Consejo de Ministros, y a propuesta del de Justicia,

Vengo en indultar a Antonio Soriano Rodríguez de la mitad de la pena privativa de libertad que le queda por cumplir y que le fué impuesta en la expresada sentencia.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veinticuatro de febrero de mil novecientos cincuenta y seis.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Justicia.
ANTONIO ITURMENDI BANALES

DECRETO de 24 de febrero de 1956 por el que se conmuta a Adolfo Cano Díaz la pena impuesta

Visto el expediente de indulto de Adolfo Cano Díaz, condenado por la Audiencia Provincial de Palencia, en sentencia de cinco de octubre de mil novecientos cincuenta y tres, como autor de un delito de robo en casa habitada, sin la concurrencia de circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal a la pena de diez años y nueve meses de presidio mayor, y teniendo en cuenta las circunstancias que concurren en los hechos:

Vistos la Ley de dieciocho de junio de mil ochocientos setenta, reguladora de la gracia de indulto, y el Decreto de veintidós de abril de mil novecientos treinta y ocho:

De acuerdo con el parecer del Ministerio Fiscal y de la Sala sentenciadora; previa deliberación del Consejo de Ministros, y a propuesta del de Justicia,

Vengo en indultar a Adolfo Cano Díaz, conmutando la pena privativa de libertad que le fué impuesta en la expresada sentencia por la de seis años de presidio menor.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veinticuatro de febrero de mil novecientos cincuenta y seis.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Justicia.
ANTONIO ITURMENDI BANALES

MINISTERIO DEL EJERCITO

DECRETO de 3 de febrero de 1956 por el que se concede la Gran Cruz de la Real Militar Orden de San Hermenegildo al General de Brigada de Infantería don José de Arjona y Betegón.

En consideración a lo solicitado por el General de Brigada de Infantería don José de Arjona y Betegón, y de conformidad con lo propuesto por la Asamblea de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo,

Vengo en concederle la Gran Cruz de la referida Orden, con la antigüedad del día trece de mayo de mil novecientos cincuenta y cinco, fecha en que cumplió las condiciones reglamentarias.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a tres de febrero de mil novecientos cincuenta y seis.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro del Ejército.
AGUSTIN MUÑOZ GRANDES

DECRETO de 5 de marzo de 1956 por el que pasa al Grupo de Destinos de Arma o Cuerpo el General de Brigada de Artillería don Joaquín Purón de Escalada.

Por aplicación de lo dispuesto en el artículo tercero de la Ley de cinco de abril de mil novecientos cincuenta y dos,

Vengo en disponer que el General de Brigada de Artillería don Joaquín Purón de Escalada Jefe de la Agrupación Especial de Costa y Gobernador militar de Cartagena, pase al Grupo de Destinos de Arma o Cuerpo, quedando a las órdenes del Ministro del Ejército.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a cinco de marzo de mil novecientos cincuenta y seis.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro del Ejército.
AGUSTIN MUÑOZ GRANDES

MINISTERIO DE HACIENDA

DECRETO de 27 de febrero de 1956 por el que se declara jubilado a don Juan Fernando Lorenzo García, Jefe Superior de Administración del Cuerpo General de Administración de la Hacienda Pública.

A propuesta del Ministro de Hacienda,

Vengo en declarar jubilado, con el haber que por clasificación le corresponda, a don Juan Fernando Lorenzo García, Jefe Superior de Administración del Cuerpo General de Administración de la Hacienda Pública. Inter-

ventor en la Delegación de Hacienda en la provincia de Almería, debiendo causar baja en el servicio activo con efectos del día dos del próximo mes de marzo, en que cumple la edad reglamentaria

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintisiete de febrero de mil novecientos cincuenta y seis.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Hacienda
FRANCISCO GOMEZ DE LLANO

DECRETO de 27 de febrero de 1956 por el que se confirma en el empleo de Jefe Superior de Administración del Cuerpo General de Administración de la Hacienda Pública a don Antero Marescot Iglesias.

A propuesta del Ministro de Hacienda,

Vengo en confirmar, con efectividad del día seis del mes de septiembre del pasado año, en el empleo de Jefe Superior de Administración del Cuerpo General de Administración de la Hacienda Pública, conferido en comisión por Decreto fecha dos del expresado mes, a don Antero Marescot Iglesias, con destino en la Delegación de Hacienda en la provincia de Pontevedra

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintisiete de febrero de mil novecientos cincuenta y seis.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Hacienda.
FRANCISCO GOMEZ DE LLANO

DECRETO de 27 de febrero de 1956 por el que se nombra, en comisión, Jefe Superior de Administración del Cuerpo General de Administración de la Hacienda Pública a don Amando Ossorio y López Tejada.

A propuesta del Ministro de Hacienda,

Nombro, en comisión, con arreglo a lo establecido en el artículo primero del Decreto de veintiséis de junio de mil novecientos treinta y cuatro, Jefe Superior de Administración del Cuerpo General de Administración de la Hacienda Pública, con efectividad del día tres del próximo mes de marzo y destino en la Delegación de Hacienda en la provincia de La Coruña, a don Amando Ossorio y López Tejada, que es Jefe de Administración de primera clase, con ascenso, del mismo Cuerpo en la expresada dependencia.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintisiete de febrero de mil novecientos cincuenta y seis.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Hacienda.
FRANCISCO GOMEZ DE LLANO

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

ORDEN de 1 de marzo de 1956 por la que se dispone la baja en el Gobierno del Africa Occidental Española del Artillero de segunda Manuel Marín Pizarro.

Ilmo. Sr.: Por haber cumplido el año de mínima permanencia en el Estado Mayor de las Fuerzas Militares del Africa Occidental Española y pertenecer al reemplazo de 1953, actualmente en la situación de permiso ilimitado, el Artillero de segunda Manuel Marín Pizarro, y de conformidad con la propuesta de V. I.,

Esta Presidencia del Gobierno ha tenido a bien disponer cause baja en el Gobierno del Africa Occidental Española.

Lo que participo a V. I. para su conocimiento y efectos procedentes.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 1 de marzo de 1956

CARRERO

Ilmo. Sr. Director general de Marruecos y Colonias.

ORDEN de 1 de marzo de 1956 por la que se dispone la baja en el Gobierno del Africa Occidental Española del Cabo de Ingenieros Luis Albi Hernández.

Ilmo. Sr.: Por haber cumplido el año de mínima permanencia en la Compañía de Zapadores del Africa Occidental Española y haber extinguido el compromiso contraído con el Ejército el Cabo de Ingenieros Luis Albi Hernández procedente de la Agrupación de Transmisiones número 8 del VIII Cuerpo de Ejército, y de conformidad con la propuesta de V. I.,

Esta Presidencia del Gobierno ha tenido a bien disponer cause baja en el Gobierno del Africa Occidental Española

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

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 1 de marzo de 1956.

CARRERO

Ilmo. Sr. Director general de Marruecos y Colonias.

ORDEN de 1 de marzo de 1956 por la que se dispone la baja en el Gobierno del Africa Occidental Española del Cabo de Intendencia Antonio Diaz Berrocal.

Ilmo. Sr.: Por haber cumplido el año de mínima permanencia en las Fuerzas de Policía del Africa Occidental Española y pertenecer al reemplazo de 1953, actualmente en la situación de permiso ilimitado, el Cabo de Intendencia Antonio Diaz Berrocal procedente de la Agrupación de Tropas de Intendencia de la Comandancia General de Ceuta, y de conformidad con la propuesta de V. I.,

Esta Presidencia del Gobierno ha tenido a bien disponer cause baja en el Gobierno del Africa Occidental Española.

Lo que participo a V. I. para su conocimiento y efectos procedentes.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 1 de marzo de 1956.

CARRERO

Ilmo. Sr. Director general de Marruecos y Colonias.

ORDEN de 2 de marzo de 1956 por la que se asciende a don José María Blanco Fernández Instructor de segunda clase de la Guardia Colonial de los Territorios Españoles del Golfo de Guinea.

Ilmo. Sr.: De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 25. en relación con el 7.º del Estatuto del Personal al servicio de la Administración de los Territorios Españoles del Golfo de Guinea, y a propuesta de V. I.,

Esta Presidencia del Gobierno ha tenido a bien ascender, a los efectos de la determinación de sus haberes de cualquier clase y mientras se halle al servicio de la Administración Colonial, a don José María Blanco Fernández a Instructor de segunda clase de la Guardia Colonial de los Territorios Españoles del Golfo de Guinea, con el sueldo de pesetas 10.080, y antigüedad del día 5 de octubre del pasado año, percibiendo la diferencia de haberes con cargo al correspondiente crédito del presupuesto de dichos Territorios.

Lo que participo a V. I. para su conocimiento y efectos procedentes.
Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 2 de marzo de 1956

CARRERO

Ilmo. Sr. Director general de Marruecos y Colonias.

ORDEN de 2 de marzo de 1956 por la que se dispone la baja en el Gobierno del Africa Occidental Española del Cabo de Infantería Mantel Muñoz Morales.

Ilmo. Sr.: Por haber cumplido el año de mínima permanencia en las Fuerzas de Policía del Africa Occidental Española y pertenecer al reemplazo de 1953, actualmente en la situación de permiso ilimitado, el Cabo de Infantería Manuel Muñoz Morales, procedente del Regimiento de Infantería Melilla número 52, y de conformidad con la propuesta de V. I.,

Esta Presidencia del Gobierno ha tenido a bien disponer cause baja en el Gobierno del Africa Occidental Española.

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

Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 2 de marzo de 1956.

CARRERO

Ilmo. Sr. Director general de Marruecos y Colonias.

ORDEN de 3 de marzo de 1956 por la que se asciende a don José Alonso Aguirre, Administrador Territorial de segunda de la Guardia Colonial de Guinea.

Ilmo. Sr.: De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 25. en relación con el 7.º del Estatuto del Personal al Servicio de la Administración de los Territorios Españoles del Golfo de Guinea y a propuesta de V. I.,

Esta Presidencia del Gobierno ha tenido a bien ascender, a los efectos de la determinación de sus haberes de cualquier clase y mientras se halle al servicio de la Administración Colonial, a don José Alonso Aguirre a Administrador territorial de segunda clase de la Guardia Colonial de los Territorios Españoles del Golfo de Guinea con el sueldo anual de 13.440 pesetas y antigüedad del día 4 de enero último percibiendo la diferencia de haberes con cargo al correspondiente crédito del presupuesto de dichos Territorios.

Lo que participo a V. I. para su conocimiento y efectos procedentes.

Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 3 de marzo de 1956.

CARRERO

Ilmo. Sr. Director general de Marruecos y Colonias.

ORDEN de 5 de marzo de 1956 por la que cesa en la Fiscalía Superior de Tasas don Ramón Borrell Gonzalvo.

Excmos. Sres.: Visto lo comunicado por el Ilmo. Sr. Fiscal Superior de Tasas y a petición del interesado.

Esta Presidencia ha tenido a bien acordar que don Ramón Borrell Gonzalvo, Auxiliar Mayor de tercera clase del Cuerpo de Administración Civil del Ministerio de Agricultura, destinado en Comisión a la Fiscalía Superior de Tasas por Orden circular de fecha 20 de mayo de 1941 (BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO número 140), cese en la referida Comisión por incorporación a su Cuerpo de origen.

Lo que digo a VV. EE. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a VV. EE. muchos años.
Madrid, 5 de marzo de 1956.

CARRERO

Excmos. Sres....

ORDEN de 5 de marzo de 1956 por la que se asciende a don Luis Aznar Forá, Médico segundo del Servicio Sanitario Colonial de Guinea.

Ilmo. Sr.: De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 25. en relación con el 7.º del Estatuto del Personal al servicio de la Administración de los Territorios Españoles del Golfo de Guinea, y a propuesta de V. I., esta Presidencia del Gobierno ha tenido a bien ascender, a los efectos de la determinación de sus haberes de cualquier clase, y mientras se halle al servicio de la Administración Colonial, a don Luis Aznar Forá, Médico segundo del Servicio Sanitario Colonial de los Territorios Españoles del Golfo de Guinea, con el sueldo anual de dieciséis mil ochocientas pesetas y antigüedad del día 11 de enero próximo pasado, percibiendo la diferencia de haberes con cargo al correspondiente crédito del presupuesto de dichos Territorios.

Lo que participo a V. I. para su conocimiento y efectos procedentes.

Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 5 de marzo de 1956

CARRERO

Ilmo. Sr. Director general de Marruecos y Colonias

ORDEN de 5 de marzo de 1956 por la que se lleva a efecto un ascenso reglamentario en el Cuerpo de Estadísticos Técnicos por excedencia voluntaria de don Augusto Monzón Serra.

Ilmo. Sr.: Vacante una plaza de Estadístico Técnico tercero, Jefe de Negociado de tercera clase, por pase a la situación de excedencia voluntaria, el día 22 de febrero en curso, de don Augusto Monzón Serra.

Esta Presidencia ha tenido a bien conferir el siguiente nombramiento en ascenso reglamentario y con antigüedad de 23 del mes citado:

A Estadístico Técnico tercero, Jefe de Negociado de tercera clase, con sueldo anual de diez mil ochenta pesetas, más dos pagas extraordinarias acumulables al mismo, por la vacante causada, a don Juan Morino Díez.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos oportunos.

Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 5 de marzo de 1956.

CARRERO

Ilmo. Sr. Director general del Instituto Nacional de Estadística.

MINISTERIO DE HACIENDA

ORDEN de 25 de febrero de 1956 por la que se prorrogan por dos meses, a partir de su publicación en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO, los certificados de matrícula de los años 1953, 1954 y 1955 todavía no utilizados, así como dictando normas sobre utilización en lo sucesivo de los certificados de matrícula que expiden las Aduanas.

Ilmo. Sr.: El certificado de Aduanas, acreditativo de la legal importación, para la matrícula de vehículos automóviles, fué establecido por Real Orden del Ministerio de Hacienda de 29 de julio de 1922 («Gaceta» del 4 de agosto)

Estos certificados se extienden actualmente en el documento timbrado de Aduanas de la Serie C, número 19, que se denomina «Certificado único para matrícula de vehículos a motor» creado por Orden ministerial de Hacienda de 31 de julio de 1947. Y para los vehículos construidos por S. E. A. T. F. A. S. A., D. K. W., de Vitoria, y Motor Ibérica, S. A., de Barcelona, se utilizan certificados o declaraciones juradas expedidos por las propias fábricas, con el visto bueno del Interventor de Aduanas de las mismas.

El plazo de validez de todos estos documentos es de tres meses, a partir de la fecha de expedición o de la factura de venta, según se trate de un importador particular o de una entidad distribuidora, de conformidad con lo establecido en la Real Orden de 11 de junio de 1923, aplicable a todas las certificaciones que expiden las Aduanas. Pasado dicho plazo, y según se dispone en la mencionada Orden, los certificados pierden toda su eficacia como justificante en las oficinas públicas, Compañías de ferrocarriles o Empresas navieras.

Es indudable que los tres meses de validez de los certificados son tiempo suficiente para que al llegar a las Jefaturas de Obras Públicas, después de haber pasado por las Delegaciones de Industria, estén todavía sin caducar y puedan en consecuencia, ser confirmados por las Aduanas, con arreglo a lo dispuesto en el Decreto de 14 de julio de 1950 (BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO del 21 de agosto).

No obstante lo expuesto, y por causas no siempre imputables a los interesados, son muchos los certificados de matrícula, especialmente de los años 1953, 1954 y 1955, que no llegaron en plazo hábil a las Jefaturas de Obras Públicas y que, incluso, todavía no se han utilizado.

Teniendo en cuenta, por otra parte, que durante el tiempo que los coches circulaban con permiso provisional—placa verde—no han satisfecho la Patente Nacional de Circulación, que por las normas últimamente establecidas por las autoridades competentes para la matrícula de vehículos, procede dictar instrucciones a las Aduanas respecto a los vehículos a los que se debe expedir certificado de matrícula, así como respecto al cumplimiento del Decreto de 14 de julio de 1950 en lo que se refiere a la confirmación de los mismos, y que conviene establecer sanciones para evitar en lo sucesivo negligencias, descuidos y desatenciones por parte de los interesados en la utilización de los documentos de que se trata.

Este Ministerio, de conformidad con lo propuesto por V. I., ha resuelto disponer:

1.º Que se consideren prorrogados por dos meses a partir de la fecha de la publicación de la presente Orden en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO, los certificados de matrícula de los años 1953, 1954 y 1955 que no tuvieron entrada en plazo hábil en las Jefaturas de Obras Públicas y los que todavía no se hayan utilizado.

2.º Que para ultimar la matrícula de los vehículos comprendidos en dichos cer-

tificados sea exigible no sólo la presentación de la documentación usual sino también la acreditativa de haber satisfecho la Patente Nacional de Circulación durante todo el tiempo que circularon con permiso provisional.

3.º Que las Aduanas expidan certificados de la Serie C-19 para todos los vehículos y artefactos cuya matrícula en las Jefaturas de Obras Públicas exijan las Autoridades competentes, y por ello, las Aduanas tendrán especialmente en cuenta lo dispuesto en los Decretos de la Presidencia del Gobierno de 21 de octubre de 1955 (BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO del 21 de noviembre) y del 27 de enero de 1956 (BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO del 4 de febrero) respecto a motocicletas, ciclomotores y bicicletas con motor, así como cuanto se disponga en lo sucesivo sobre matrículas en general.

4.º Que para dar cumplimiento a lo dispuesto en el Decreto de 14 de julio de 1950, las Aduanas confirmen los certificados de matrícula a las Jefaturas de Obras Públicas, siempre y cuando aparezca debidamente comprobado que los trámites para la matrícula se iniciaron en las Delegaciones de Industria antes del vencimiento de los certificados.

5.º Que de conformidad con lo establecido en la Real Orden de 11 de junio de 1923, los certificados de matrícula se consideren nulos y sin ningún valor cuando los trámites para la matrícula de los vehículos no se inicien dentro del plazo de validez de dichos certificados.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

ORDENES de 29 de febrero y 2 de marzo de 1956 por las que se dispone el cumplimiento de las sentencias dictadas por el Tribunal Supremo de Justicia en los pleitos contencioso-administrativos que se indican.

Ilmo. Sr.: En el pleito contencioso-administrativo número 3.622, promovido por «Riegos y Fuerzas del Ebro Sociedad Anónima» contra Orden ministerial de 2 de diciembre de 1950, sobre otorgamiento de escrituras individuales de las casas y servicios que se les entregaron en sustitución de las que fueron damnificadas en los años 1937 y 1939 por invasión de las aguas del río Noguera Pallaresa, la Sala tercera del Tribunal Supremo de Justicia en 13 de enero de 1956, ha dictado la sentencia cuya parte dispositiva dice así:

«Fallamos: Que desestimando la excepción de incompetencia de jurisdicción, opuesta por el Ministerio Fiscal debemos declarar y declaramos que, en ejecución de lo dispuesto en la Orden ministerial de nueve de enero de mil novecientos cincuenta, «Riegos y Fuerza del Ebro Sociedad Anónima», no viene obligada a otorgar escritura pública de cesión de las casas construidas a su costa para sustituir las damnificadas en octubre de mil novecientos treinta y siete en Pont de Claverol, ni por consiguiente a pagar los gastos que dicho otorgamiento hubiese podido originar, el impuesto de derechos reales ni la inscripción en el Registro de la Propiedad, sin perjuicio de que los derechos y obligaciones derivados del pacto o convenio inserto en las actas de referencia puedan hacerse efectivos mediante el ejercicio de las correspondientes acciones ante los competentes Tribunales de la jurisdicción ordinaria, y revocamos la Orden aquí impugnada del Ministerio de Obras Públicas de dos de diciembre de mil novecientos cincuenta dictada con incompetencia.»

Y este Ministerio, de conformidad con lo declarado en el preinserto fallo, ha tenido a bien disponer se cumpla en sus mismos términos.

6.º Que si por extravío del certificado original o por cualquier otra causa, no se iniciase la matrícula en plazo hábil, los interesados pongan el hecho en conocimiento de la Dirección General de Aduanas, acompañando a las instancias los justificantes que estimen necesarios, a la vista de los cuales, y teniendo en cuenta si el vehículo circuló o no, si son o no admisibles las razones alegadas y si las instancias se han presentado antes o después del vencimiento de los certificados, ese Centro directivo determinará si procede la concesión de una prórroga o, en su caso, la expedición de un duplicado, bien mediante pago de una multa del 20 al 100 por 100 de los derechos arancelarios que se ingresará bajo el concepto de derechos menores de Aduanas, o con exención de la misma.

7.º Que para la expedición de duplicados de certificados de matrícula se sigan los trámites establecidos en la Real Orden de 29 de julio de 1922: v

8.º Que las Aduanas estamben en todos los certificados de matrícula que expidan, una diligencia recomendando la lectura de la presente Orden ministerial.

Lo digo a V I a los efectos consiguientes.

Dios guarde a V I muchos años.
Madrid, 25 de febrero de 1956

GOMEZ DE LLANO

Ilmo. Sr. Director general de Aduanas.

Lo que participo a V I para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V I muchos años.
Madrid, 29 de febrero de 1956

SUAREZ DE TANGIL

Ilmo. Sr. Subsecretario de este Ministerio.

Ilmo. Sr.: En el pleito contencioso-administrativo número 5.601, promovido por «Castromil, S. A.» contra Orden ministerial de 27 de febrero de 1954 sobre autorización a don Avelino Guerrero Rey provisionalmente para la explotación anticipada del servicio público regular de viajeros entre Nova y Vigo, independiente del de Nova-Padrón existente la Sala tercera del Tribunal Supremo de Justicia, en 19 de diciembre de 1955, ha dictado la sentencia cuya parte dispositiva dice así:

«Fallamos: Que debemos absolver y absolvemos a la Administración General del Estado de la demanda deducida por «Castromil, S. A.» contra Orden del Ministerio de Obras Públicas de 27 de febrero de 1954 que autorizó a don Avelino Guerrero Rey para la explotación provisional del servicio público regular de viajeros por carretera entre Nova y Vigo, independientemente del de Nova-Padrón la cual resolución declaramos firme y subsistente.»

Y este Ministerio, de conformidad con lo declarado en el preinserto fallo, ha tenido a bien disponer se cumpla en sus mismos términos.

Lo que participo a V I para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V I muchos años.
Madrid, 29 de febrero de 1956

SUAREZ DE TANGIL

Ilmo. Sr. Subsecretario de este Ministerio.

Ilmo. Sr.: En el pleito contencioso-administrativo número 3.514 promovido por don Pedro Callado Luzón contra Orden ministerial de 22 de septiembre de 1950 sobre autorización para establecer una servidumbre forzosa de acueducto en

terrenos de propiedad del recurrente en término municipal de Tobarra (Albacete) la Sala tercera del Tribunal Supremo de Justicia, en 17 de diciembre de 1955 ha emitido sentencia, cuya parte dispositiva dice así:

«Fallamos: Que desestimando la excepción de incompetencia propuesta por la parte coadyuvante debemos absolver y absolvemos a la Administración General del Estado de la demanda interpuesta a nombre de don Pedro Callado Luzón contra la Orden aquí recurrida del Ministerio de Obras Públicas de 22 de septiembre de 1950 que declaramos firme y subsistente.»

Y este Ministerio, de conformidad con lo resuelto en el preinserto fallo, ha tenido a bien disponer se cumpla en sus propios términos.

Lo que participo a V I para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V I muchos años.
Madrid, 29 de febrero de 1956

SUAREZ DE TANGIL

Ilmo. Sr. Subsecretario de este Ministerio.

Ilmo. Sr.: En el pleito contencioso-administrativo número 4.861, promovido por la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos S. A. contra Orden ministerial de 24 de abril de 1953 sobre autorización para instalar en el puerto de Motril un aparato surtidor de gas-oil con tanque subterráneo, la Sala tercera del Tribunal Supremo de Justicia, en 15 de diciembre de 1955 ha dictado la sentencia cuya parte dispositiva dice así:

«Fallamos: Que desestimando la excepción de incompetencia alegada por el Ministerio Fiscal debemos absolver y absolvemos a la Administración General del Estado de la demanda objeto de las presentes actuaciones deducidas por CAMPSA, S. A., contra la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 24 de abril de 1953, que declaramos firmes y subsistentes.»

Y este Ministerio, de conformidad con lo declarado en el preinserto fallo, ha tenido a bien disponer se cumpla en sus mismos términos.

Lo que participo a V I para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V I muchos años.
Madrid, 29 de febrero de 1956

SUAREZ DE TANGIL

Ilmo. Sr. Subsecretario de este Ministerio.

Ilmo. Sr.: En el pleito contencioso-administrativo número 4.294 promovido por don Cirilo Gutiérrez Pérez contra Orden ministerial de 11 de febrero de 1952 sobre adjudicación de un servicio público de viajeros por carretera entre Puencalliente y su estación de ferrocarril, provisional y a favor de Bona, la Sala tercera del Tribunal Supremo de Justicia, en 27 de diciembre de 1955 ha dictado sentencia, cuya parte dispositiva dice así:

«Fallamos: Que estimando la excepción de incompetencia de jurisdicción alegada por el Ministerio Fiscal debemos declarar y declaramos la de esta Sala para conocer de la demanda interpuesta por la representación de don Cirilo Gutiérrez Pérez contra la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 11 de febrero de 1952, hoy recurrida y referente a adjudicación provisional de servicio público de viajeros por carretera entre Puencalliente y su estación de ferrocarril.»

Y este Ministerio, de conformidad con lo declarado en el preinserto fallo, ha tenido a bien disponer se cumpla en sus mismos términos.

Lo que participo a V. I. para su conocimiento y demás efectos
Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 29 de febrero de 1956

SUAREZ DE TANGIL

Ilmo. Sr. Subsecretario de este Ministerio.

Ilmo. Sr.: En el pleito contencioso administrativo número 3.855, promovido por don Félix Enguita Renteblas como Presidente del Sindicato de Riegos de Monreal de Ariza contra Orden ministerial de 21 de abril de 1951 sobre establecimiento de turnos para riego y sanciones impuestas por la fracción de los mismos, la Sala tercera del Tribunal Supremo de Justicia en 21 de diciembre de 1955 ha dictado la sentencia cuya parte dispositiva dice así:

«Fallamos: Que acogiendo la excepción referida debemos declarar y declaramos que esta jurisdicción es incompetente para conocer de la demanda interpuesta a nombre del Sindicato de Riegos de Monreal de Ariza contra la Orden del Ministerio de Obras Públicas, fecha 21 de abril de 1951.»

Y este Ministerio, de conformidad con lo declarado en el preinserto fallo, ha tenido a bien disponer se cumpla en sus mismos términos.

Lo que participo a V. I. para su conocimiento y demás efectos

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 29 de febrero de 1956

SUAREZ DE TANGIL

Ilmo. Sr. Subsecretario de este Ministerio.

Ilmo. Sr.: En el pleito contencioso administrativo número 3.070 (y 3.098 acumulados) promovido por la Comunidad de Regantes «Término de Rubal de Zaragoza» contra Orden ministerial de 24 de octubre de 1949 sobre aprovechamiento de aguas en término de Gurrea de Gallego (Zaragoza), la Sala tercera del Tribunal Supremo de Justicia, en 2 de febrero de 1956 ha dictado la sentencia cuya parte dispositiva dice así:

«Fallamos: Que debemos declarar y declaramos la nulidad de actuaciones del expediente precursor de la Orden recurrida por el Procurador don Antonio Gortí Marco en nombre de la Comunidad del término de Urdán de Zaragoza, nulidad que abarca a la totalidad de actuaciones siguientes a la presentación de la instancia efectuada el 6 de octubre de 1947 por don Severo Arrieta y Arriera como Acreditado de Viuda de M. Revilla e Hijos Papelera del Gallego S. A. y por consecuencia de tal nulidad declaramos asimismo como se ha solicitado de la Orden de 24 de octubre de 1949, dictada por el Ministerio de Obras Públicas por la que se otorgaba a la nombrada Sociedad concesión de elevación de aguas del río Gallego para la citada industria, a fin de que al ser reinstada la tramitación se observe en ella el cumplimiento de los preceptos legales, especialmente los mencionados como omitidos o transgredidos.»

Y este Ministerio de conformidad con lo declarado en el preinserto fallo ha tenido a bien disponer se cumpla en sus mismos términos.

Lo que participo a V. I. para su conocimiento y demás efectos

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 2 de marzo de 1956.

SUAREZ DE TANGIL

Ilmo. Sr. Subsecretario de este Ministerio.

MINISTERIO DE EDUCACION NACIONAL

ORDEN de 1 de marzo de 1956 por la que se distribuye el crédito para material no inventariable entre los Centros que se indican.

Ilmo. Sr.: Visto el expediente de que se hará mención;

Resultando que en el capítulo segundo artículo primero grupo tercero, concepto único figura un crédito global de 229.080 pesetas para material de oficinas no inventariable de los Centros oficiales dependientes de esta Dirección General, a distribuir discretamente por Orden ministerial;

Considerando la necesidad de proceder a la distribución del expresado crédito entre las siguientes Escuelas:

ESCUELAS ESPECIALES

Aeronáuticos 9.000 pesetas.
Agrónomos 12.000 pesetas.
Minas 9.000 pesetas.
Montes 9.000 pesetas.
Navales 9.000 pesetas.
Industriales de Madrid, 12.000 pesetas.
Industriales de Barcelona, 9.000 pesetas.
Industriales de Bilbao, 9.000 pesetas.
Textiles de Tarrasa, 9.000 pesetas.
Arquitectura de Madrid, 12.000 pesetas.
Arquitectura de Barcelona, 9.000 pesetas.

FCULTATIVOS DE MINAS

Almadén, 1.500 pesetas.
Bémez, 1.500 pesetas.
Bilbao, 1.500 pesetas.
Cartagena 1.500 pesetas.
Huelva, 1.500 pesetas.
León 1.500 pesetas.
Linares, 1.500 pesetas.
Manresa, 1.500 pesetas.
Mieres, 1.500 pesetas.

COMERCIO

Madrid, 4.080 pesetas.
Barcelona, 4.000 pesetas.
Bilbao 4.000 pesetas.
La Coruña 4.000 pesetas.
Las Palmas 3.000 pesetas.
Santa Cruz de Tenerife, 3.000 pesetas.
Valencia, 3.000 pesetas.
Alicante, 1.500 pesetas.
Almería, 1.500 pesetas.
Badajoz, 1.500 pesetas.
Burgos, 1.500 pesetas.
Cádiz, 1.500 pesetas.
Cartagena 1.500 pesetas.
Ciudad Real 1.500 pesetas.
Gijón 1.500 pesetas.
Granada, 1.500 pesetas.
Huelva, 1.500 pesetas.
Jaén 1.500 pesetas.
Jerez de la Frontera, 1.500 pesetas.
León 1.500 pesetas.
Logroño 1.500 pesetas.
Lugo, 1.500 pesetas.
Málaga 1.500 pesetas.
Murcia 1.500 pesetas.
Orense, 1.500 pesetas.
Oviedo 1.500 pesetas.
Palma de Mallorca 1.500 pesetas.
Pamplona 1.500 pesetas.
Sabadell 1.500 pesetas.
Salamanca 1.500 pesetas.
San Sebastián 1.500 pesetas.
Santander 1.500 pesetas.
Sevilla 1.500 pesetas.
Valladolid 1.500 pesetas.
Vigo, 1.500 pesetas.
Vitoria 1.500 pesetas.
Zaragoza 1.500 pesetas.

PERITOS INDUSTRIALES

Madrid, 3.000 pesetas.
Gijón, 3.000 pesetas.
Bilbao, 3.000 pesetas.

Alcoy, 1.500 pesetas.
Béjar, 1.500 pesetas.
Cádiz, 1.500 pesetas.
Cartagena 1.500 pesetas.
Córdoba, 1.500 pesetas.
Jaén, 1.500 pesetas.
Las Palmas, 1.500 pesetas.
Linares, 1.500 pesetas.
Logroño, 1.500 pesetas.
Málaga, 1.500 pesetas.
Santander, 1.500 pesetas.
San Sebastián, 1.500 pesetas.
Sevilla 1.500 pesetas.
Tarrasa 1.500 pesetas.
Valencia, 1.500 pesetas.
Valladolid 1.500 pesetas.
Vigo, 1.500 pesetas.
Villanueva y Geltrú, 1.500 pesetas.
Zaragoza 1.500 pesetas.
Total 229.080 pesetas.

Considerando que a Sección de Contabilidad tomó razón del gasto en 22 de febrero próximo pasado y que la Intervención delegada de la Administración del Estado fiscalizó favorablemente en 26 del mismo mes.

Este Ministerio ha tenido a bien aprobar la citada distribución en la forma que se indica por un total de 229.080 pesetas, debiendo hacerse los libramientos en la forma reglamentaria a nombre de los Habilitados de los referidos Centros.

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

Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 1 de marzo de 1956.—Por delegación, S. Royo-Villanova.

Ilmo. Sr. Director general de Enseñanzas Técnicas y Sres. Directores de los expresados Centros.

MINISTERIO DE INDUSTRIA

ORDEN de 26 de diciembre de 1955 por la que se declara la caducidad de la concesión minera «Patrios», núm. 1.704, de la provincia de Salamanca.

Ilmo. Sr.: Visto el escrito oresentado en fecha 1 de diciembre de 1954 por don José Galván Fuentes como Alcalde y en representación del Ayuntamiento de Lumbrales, entidad titular de la concesión minera «Patrios» número 1.704 de mineral de asiterita, de la provincia de Salamanca, por el que renuncia a los derechos adquiridos sobre la misma.

Vistos los artículos 171 y 172 del vigente Reglamento general para Régimen de la Minería, de 9 de agosto de 1949;

Resultando que a Jefatura del Distrito Minero remite una con el escrito de renuncia la carta de pago justificativa de estar al corriente en el abono del canon de superficie;

Resultando que la Jefatura del Distrito Minero informa que en la citada concesión no hubo producción en el último quinquenio;

Considerando que el artículo 171 del Reglamento determina como causa de caducidad la renuncia voluntaria por parte del interesado o su representante legal, circunstancia existente en este caso.

Considerando que del informe emitido por la Jefatura del Distrito Minero se deduce que el yacimiento no tiene valor alguno que justifique la conveniencia de su reserva a favor del Estado.

Este Ministerio a propuesta de la Dirección General de Minas y Combustibles ha resuelto declarar la caducidad de la concesión minera «Patrios», número 1.704, de la provincia de Salamanca, efectuando la Jefatura del Distrito Minero las oportunas notificaciones a la Delegación de Hacienda y al interesado, y publicándose la resolución en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO y en el

«Boletín Oficial» de la provincia correspondiente, con la declaración de franco del terreno comprendido en la concesión, excepto para sustancias reservadas, no admitiéndose nuevas solicitudes hasta transcurridos ocho días, a partir de la publicación.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 26 de diciembre de 1955.—Por delegación, A. Suárez.

Ilmo Sr. Director general de Minas y Combustibles.

ORDEN de 23 de febrero de 1956 por la que se aprueba corrida de escalas en la p'antilla de Profesores titulares de las Escuelas del Cuerpo de Ingenieros Industriales.

Ilmo. Sr.: Existiendo en el Cuerpo de Ingenieros Industriales al servicio de este Departamento, p'antilla especial de Profesores titulares de las Escuelas del Ramo, una vacante de Ingeniero Jefe de segunda clase, por ascenso de don José Castañeda Chornet;

Visto el Reglamento Orgánico del Cuerpo de Ingenieros Industriales, de 17 de noviembre de 1931.

Este Ministerio ha tenido a bien nombrar Ingeniero Jefe de segunda clase, con la antigüedad de 14 de diciembre de 1955, a don Fernando Palaudarias Prast. La vacante que dicho ascenso origina en Ingenieros primeros no se cubre por no existir ningún Ingeniero segundo.

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

Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 23 de febrero de 1956.—Por delegación, A. Suárez.

Ilmo. Sr. Director general de Industria.

MINISTERIO DE AGRICULTURA

ORDEN de 9 de marzo de 1956 por la que se convoca concurso para otorgar títulos de «Explotación agraria familiar protegida» en las provincias de Valladolid, Palencia y Burgos.

Ilmo. Sr.: Autorizado el Ministerio de Agricultura por el Decreto de 27 de enero último para convocar los oportunos concursos, a fin de otorgar los títulos de «Explotación agraria familiar protegida» en las comarcas o zonas agrícolas de las distintas provincias donde lo estimare más conveniente, y habida cuenta de las características del medio ambiente en el orden agronómico y social de determinadas zonas de las provincias de Valladolid, Palencia y Burgos, donde las condiciones sociales hacen posible operar, siquiera sea en un modesto límite, la mecanización de algunas de dichas explotaciones.

Este Ministerio, usando de las facultades que le están conferidas por la mencionada disposición, ha tenido a bien disponer:

Primero.—Se convoca concurso para la concesión del título de «Explotación agraria familiar protegida», de acuerdo con el Decreto de 27 de enero de 1956 en las provincias de Valladolid, Palencia y Burgos.

Segundo.—A estos concursos podrán acudir aquellas empresas agrarias familiares explotadas directamente por los propietarios de los correspondientes predios y que reúnan las condiciones siguientes:

a) Suficiencia económica en la producción de la tierra en orden a la satisfacción de las necesidades de la familia

campesina, una vez atendidas las exigencias de una buena explotación

b) Que constituyan un coto redondo bajo un lindero continuo, y si así no fuere, que esté formado por un reducido número de parcelas, siempre que la distancia entre ellas no acuse un notorio perjuicio para su buena explotación, o sea una consecuencia necesaria de la naturaleza del terreno.

c) Que el tipo de explotación actual, o aquel otro en que pueda transformarse la finca, sea suficiente para absorber la capacidad del trabajo de una familia

d) Que de hecho las operaciones que exija la explotación se realicen fundamentalmente por el propietario y familiares que con él habiten en la vivienda radicada en la finca o en sus inmediaciones.

e) Que la empresa de tipo familiar sea típica de la zona o comarca, susceptible de una explotación racional, en donde se armonicen, cuando menos, los aprovechamientos agrícolas con el sostenimiento de un adecuado peso vivo de ganado en la propia explotación.

f) Que las explotaciones, según su productividad, su superficie esté comprendida entre los límites siguientes:

Valladolid.—En la zona de meseta: de 6 a 26 hectáreas. Además, se admitirán solicitudes para explotaciones familiares que sean susceptibles de mecanizar los medios de producción y cuya extensión esté comprendida entre 35 y 80 hectáreas. Si estas explotaciones tienen o pueden llegar a tener una superficie de regadío permanente, se computará, a los efectos de extensión, cada hectárea de riego por cuatro de secano.

Palencia.—Los mismos límites y condiciones que para las zonas análogas a las de Valladolid. En la zona de cultivo de patata en secano, explotaciones comprendidas entre 5 y 12 hectáreas.

Burgos.—En las zonas de mesetas y en zonas susceptibles de mecanización, los mismos límites que para la provincia de Valladolid, y en toda la zona de cultivo intensivo de la vertiente del Ebro, así como en la zona de cultivo de patata de siembra en la vertiente del Duero, las explotaciones comprendidas entre 5 y 12 hectáreas.

Tercero.—Los propietarios que deseen acudir a estos concursos, a fin de obtener para sus explotaciones la declaración de «Explotación agraria familiar protegida», deberán presentar sus instancias ante la Jefatura Agronómica de la provincia correspondiente antes del día 20 del próximo mes de abril.

Cuarto.—El número máximo de títulos que podrán otorgarse será de 10 para la provincia de Valladolid, 8 para la de Palencia y 8 para la de Burgos. Dichos títulos serán distribuidos entre las empresas agrarias de las distintas zonas características de cada provincia, no pudiéndose otorgar más de uno de estos títulos en un mismo término municipal.

Quinto.—Una vez finalizado el plazo para presentación de instancias, la Jefatura Agronómica Provincial dará cumplimiento a lo dispuesto en el artículo cuarto del Decreto de 27 de enero de 1956, elevando a la Dirección General de Agricultura las solicitudes presentadas, acompañadas del informe que dicho precepto exige.

A la vista de esta documentación, la Dirección General de Agricultura a través de la Jefatura Agronómica someterá a la consideración de los interesados cuyas fincas reúnan las mejores condiciones para los fines perseguidos los correspondientes planes completos de transformación y mejora dándose para ello un plazo de diez días durante el cual podrán proponer las modificaciones que estimen oportunas.

Si transcurrido dicho plazo no se recibe contestación alguna, se entenderá que renuncian al concurso.

Sexto.—Finalizado el plazo concedido a los interesados, las Jefaturas Agronómicas elevarán a la Dirección General de Agricultura los planes de transformación y mejora, con las alegaciones de los propietarios y con las modificaciones que, a su juicio, deban introducirse, en su caso, en los referidos planes, una vez oído el parecer de aquéllos.

Séptimo.—La Dirección General de Agricultura, a la vista de todos estos antecedentes, formulará y someterá a la ulterior decisión del Ministerio de Agricultura la propuesta de resolución de los concursos, así como los definitivos planes de transformación y mejora que deban realizarse en las explotaciones, de acuerdo con los interesados.

El acuerdo resolutorio del concurso será adoptado por el Ministerio de Agricultura, sin que contra dicha decisión pueda interponerse recurso alguno.

Octavo.—Las explotaciones que obtengan el título tendrán derecho a cuantos beneficios concede el Decreto de 27 de enero de 1956, así como las obligaciones que en el artículo sexto del mismo se indican, y cuyo cumplimiento llevará aparejada la pérdida del título de «Explotación agraria familiar protegida», en la forma que en el mismo artículo se previene.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y cumplimiento.

Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 9 de marzo de 1956.

CAVESTANY

Ilmo. Sr. Director general de Agricultura.

ORDEN de 9 de marzo de 1956 por la que se convoca concurso para otorgar títulos de «Explotación Agraria Familiar Protegida» en las provincias de La Coruña, Lugo, Orense, Pontevedra, Santander y León.

Ilmo Sr.: En cumplimiento del artículo 2.º del Decreto de 27 de enero de 1956 por el que se dictan normas sobre concesión del título de «Explotación Agraria Familiar Protegida» y en virtud de las atribuciones conferidas en el artículo 8.º de dicho Decreto.

Este Ministerio ha tenido a bien disponer.

Primero. Se convoca concurso para la concesión del título de «Explotación Agraria Familiar Protegida», de acuerdo con el Decreto de 27 de enero de 1956 en las provincias de La Coruña, Lugo, Orense, Pontevedra, Santander y León.

Segundo. A estos concursos podrán acudir aquellas empresas agrarias familiares explotadas directamente por los propietarios de los correspondientes predios, y que reúnan las condiciones siguientes:

a) Suficiencia económica en la producción de la tierra en orden a la satisfacción de las necesidades de la familia campesina, una vez atendidas las exigencias de una buena explotación.

b) Que constituyan un coto redondo bajo un lindero continuo, y si así no fuere, que esté formado por un reducido número de parcelas, siempre que la distancia entre ellas no acuse un notorio perjuicio para su buena explotación, o sea, una consecuencia necesaria de la naturaleza del terreno.

c) Que el tipo de explotación actual, o aquel otro en que pueda transformarse la finca, sea suficiente para absorber la capacidad del trabajo de una familia

d) Que de hecho las operaciones que exija la explotación se realicen fundamentalmente por el propietario y familiares que con él habiten en la vivienda radicada en la finca o en sus inmediaciones

e) Que la empresa de tipo familiar sea típica de la zona o comarca, susceptible de una explotación racional en donde se

armonicen, cuando menos, los aprovechamientos agrícolas con el sostenimiento de un adecuado peso vivo de ganado en la propia explotación.

f) Que las explotaciones no tengan menos de dos hectáreas ni sean superiores a diez según su mayor o menor productividad, en las provincias de La Coruña, Lugo, Orense, Pontevedra y Santander; y en cuanto a la provincia de León, los límites de extensión deberán estar comprendidos: de siete a trece hectáreas en la zona de montaña, de seis a diez hectáreas en la zona del Bierzo y de seis a veintiséis hectáreas en la zona de meseta.

Tercero. Los propietarios que deseen acudir a estos concursos, a fin de obtener para sus explotaciones la declaración de «Explotación Agraria Familiar Protegida», deberán presentar sus instancias ante la Jefatura Agronómica de la provincia correspondiente antes del día 10 del próximo mes de abril.

Cuarto. El número máximo de títulos que podrán otorgarse será de dieciséis para la provincia de La Coruña, diez para la de Lugo, diez para la de Orense, diez para la de Pontevedra, ocho para la de Santander y nueve para la de León. Estos títulos serán distribuidos entre las empresas agrarias de las distintas zonas características de cada provincia, no pudiéndose otorgar más de uno de estos títulos en un mismo término municipal.

Quinto. Una vez finalizado el plazo para presentación de instancias, la Jefatura Agronómica provincial dará cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 4.º del Decreto de 27 de enero de 1956, elevando a la Dirección General de Agricultura las solicitudes presentadas acompañadas del informe que dicho precepto exige.

A la vista de esta documentación, la Dirección General de Agricultura, a través de la Jefatura Agronómica, someterá a la consideración de los interesados, cuyas fincas reúnan las mejores condiciones para los fines perseguidos los correspondientes planes completos de transformación y mejora, dándose para ello un plazo de diez días durante el cual podrán proponer las modificaciones que estimen oportunas.

Si transcurrido dicho plazo no se recibe contestación alguna, se entenderá que renuncia al concurso.

Sexto. Finalizado el plazo concedido a los interesados, las Jefaturas Agronómicas elevarán a la Dirección General de Agricultura los planes de transformación y mejora con las alegaciones de los propietarios y con las modificaciones que a su juicio, deban introducirse, en su caso, en los referidos planes, una vez oído el parecer de aquéllos.

Séptimo. La Dirección General de Agricultura, a la vista de todos estos antecedentes, formulará y someterá a la ulterior decisión del Ministerio de Agricultura la propuesta de resolución de los concursos así como los definitivos planes de transformación y mejora que deban realizarse en las explotaciones, de acuerdo con los interesados.

El acuerdo resolutorio del concurso será adoptado por el Ministerio de Agricultura, sin que contra dicha decisión pueda interponerse recurso alguno.

Octavo. Las explotaciones que obtengan el título tendrán derecho a cuantos beneficios concede el Decreto de 27 de enero de 1956 así como las obligaciones que en el artículo 6.º del mismo se indican y cuyo cumplimiento llevará aparejada la pérdida del título de «Explotación Agraria Familiar Protegida» en la forma que en el mismo artículo se previene.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y cumplimiento.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 9 de marzo de 1956.

CAVESTANY

Ilmo. Sr. Director general de Agricultura,

MINISTERIO DEL AIRE

ORDEN de 29 de febrero de 1956 por la que se conceden los distintivos de orden civil denominado «Mérito al Tráfico Aéreo» al personal que se relaciona.

Con arreglo a lo dispuesto en la Orden ministerial de 22 de noviembre de 1941 («Boletín Oficial del Ministerio del Aire» número 146) y Orden ministerial de 26 de enero de 1949 («Boletín Oficial del Ministerio del Aire» núm. 12), por reunir las condiciones necesarias y a propuesta de la Dirección General de Aviación Civil, se conceden los distintivos de orden civil denominado «Mérito al Tráfico Aéreo» al personal de pilotos de transportes de líneas aéreas, navegantes y mecánicos de a bordo que a continuación se relacionan:

PRIMER DISTINTIVO

Piloto.—Don Miguel González Trigo.
Piloto.—Don Julio Pérez Muñoz.
Navegante.—Don Francisco Arias Iglesias.

Mecánico.—Don Tomás García Cerdán.
Mecánico.—Don Gregorio Frau Navarro.
Mecánico.—Don Sixto Santamera Garcimartín.

Mecánico.—Don José García Montes.

SEGUNDO DISTINTIVO

Piloto.—Don Manuel González Martínez.
Mecánico.—Don Graciano López Carretero.

CUARTO DISTINTIVO

Piloto.—Don Antonio Correal Merino.
Piloto.—Don Indalecio Rego Fernández.
Mecánico.—Don Angel González González.

QUINTO DISTINTIVO

Piloto.—Don Rodolfo Bay Wrigth.
Mecánico.—Don Alejandro Aragón Alvarez.

Madrid, 29 de febrero de 1956.

GALLARZA

ORDEN de 1 de marzo de 1956 por la que se reduce el plazo de publicación de los anuncios de la subasta que se cita.

De acuerdo con lo preceptuado en el artículo 50, capítulo V de la vigente Ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda Pública, y una vez aprobado por el Consejo de Ministros el expediente incoado por el Servicio de Intendencia de la Dirección General de Servicios de este Ministerio, para la adquisición y confección de prendas y efectos de vestuario, mediante subasta pública para cubrir las necesidades de vestuario de tropa en el primer semestre de 1956, por un presupuesto máximo de 17.845.128,28 pesetas, y atendiendo a la urgencia con que es preciso este suministro, he dispuesto se reduzca a diez días el plazo de publicación de los anuncios de dicha subasta.

Madrid, 1 de marzo de 1956.

GALLARZA

ORDEN de 3 de marzo de 1956 por la que se exceptúa de las formalidades de subasta y concurso la adquisición de carburantes y lubricantes.

De conformidad con lo dispuesto en el párrafo tercero, apartado décimotercero, artículo cincuenta y siete, capítulo quinto de la vigente Ley de Administración y

Contabilidad de la Hacienda Pública, se exceptúa de las formalidades de subasta y concurso la adquisición de carburantes y lubricantes autorizándose por «Concuerdo directo de la Administración» el suministro de los mismos de acuerdo con el apartado séptimo de la disposición citada, por un presupuesto total de dieciocho millones de pesetas.

Madrid, 3 de marzo de 1956.

GALLARZA

ADMINISTRACION CENTRAL

MINISTERIO DE HACIENDA

Dirección General de Aduanas

Hacienda pública la petición de «Auto-Remolques S. A.», en solicitud de concesión para instalar en la Zona franca de Barcelona una industria de acabado de carrocerías «Pegaso».

La Sociedad «Auto-Remolque S. A.» se dirige a este Departamento en solicitud de concesión para instalar una industria en la Zona franca de Barcelona.

Los fundamentos, y antecedentes de la petición se concretan en los siguientes apartados:

Objeto de la industria: Acabado de autocares y autobuses sobre bastidores «Pegaso», destinados luego al consumo nacional. Se completará el pintado, instalaciones de parabrisas, radio, accesorios diversos etc.

Primeras materias: Nacionales y extranjeras.

Maquinaria: Instalaciones de pintado, secado y montaje, todo extranjero. Herramientas de montaje nacionales.

Capital 5.000.000 de pesetas capital nacional, ampliable con capital extranjero en porcentaje legal.

Lo que se hace público en cumplimiento de lo establecido en el Decreto de agosto de 1955 y disposiciones complementarias, al objeto de que puedan formularse las reclamaciones oportunas dentro del plazo de un mes contado desde la fecha de esta publicación. También podrán presentarse en el mismo plazo escritos que apoyen a petición.

Tanto las impugnaciones como los escritos en pro de la concesión deberán remitirse a la Dirección General de Aduanas acompañados de ocho copias, según dispone la Orden ministerial de 11 de noviembre de 1955 publicada en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO de fecha 21 del mismo mes y año.

Madrid, 1 de marzo de 1956.—El Director general, Ramón de Orbe.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION

Dirección General de Regiones Devastadas y Reparaciones

Edicto por el que se acuerda la devolución de la fianza definitiva que se indica.

Por el presente se hace saber: Que habiendo sido recibidas definitivamente las obras de «Grupo escolar en el barrio de Bitem» de Tortosa (Tarragona) ejecutadas por don Saturnino Borrás Piñana de acuerdo con el pliego de condiciones administrativas, se ha acordado devolver al citado señor la fianza definitiva que en su día constituyó.

Lo que se pone en público conocimiento para que sepan cuantos se creyeren con derecho a reclamación contra dicha fianza derivada de las mencionadas obras, que pueden formularla ante esta Dirección General en el plazo de quince días hábiles, a contar desde el siguiente a la presente publicación.

Madrid, 29 de febrero de 1956.—El Director general, José Macián.
941-A. C.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera

Legalizando definitivamente el funcionamiento de una agencia de transportes denominada «Transportes Unidos Sociedad Anónima», establecida en Madrid.

Visto el expediente instruido en virtud de instancia presentada por la empresa «Transportes Unidos, S. A.», representada por don Leoncio Camps Mas-Baga, como Presidente del Consejo de Administración de la misma, solicitando la legalización de una agencia de transportes de igual denominación domiciliada en Madrid, sin sucursales ni corresponsalías, y cumplidos los trámites reglamentarios, Esta Dirección General ha resuelto le-

galizar definitivamente, con el título A. T. 472, el funcionamiento de una agencia de transportes establecida en Madrid, calle de los Caños, número 5, sin sucursales ni corresponsalías, de la que es titular la Compañía Mercantil «Transportes Unidos, S. A.» con arreglo a las condiciones generales siguientes:

1.ª El material móvil adscrito a esta agencia no podrá utilizarse en el transporte de las mercancías fuera del casco urbano de Madrid, a menos que posea la correspondiente autorización, de acuerdo con lo que se dispone en el Reglamento de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera, de 9 de diciembre de 1949.

2.ª Cualquier modificación que se introduzca en las actuales instalaciones, así como el establecimiento de corresponsalías, deberá ser puesta en conocimiento de esta Dirección General en el plazo máximo de ocho días. La creación de sucursales deberá ser solicitada con anterioridad a su instalación.

3.ª En todos los despachos abiertos al público deberá existir a la vista de éste, un ejemplar del Reglamento aprobado y copia de esta legalización definitiva, ambos autorizados por la Jefatura de Obras Públicas de Madrid.

Dios guarde a V. S. muchos años.
Madrid 9 de febrero de 1956.—El Director general, José de Aguinaga

Sr. Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Madrid.
970-A. C.

dentro del plazo de treinta días naturales, a contar del siguiente a la publicación del presente anuncio en el BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO durante las horas hábiles de oficina. Si el último día fuese festivo, se prorrogará al siguiente, hasta las trece horas.

Lo que se hace público para general conocimiento.

Madrid, 28 de febrero de 1956.—El Director general, Carlos M.ª Rodríguez de Valcarcel.

Real Academia Nacional de Medicina

(Fundación (ono de Cartagena)

Anunciando convocatoria para cubrir tres becas para estudio en el extranjero entre doctores en Medicina.

La Real Academia Nacional de Medicina, en sesión celebrada el día 6 de marzo de 1956, acordó anunciar tres becas entre doctores en Medicina para ampliación de estudios en Alemania, Italia, Francia y Portugal.

Para optar a las mismas los aspirantes deberán dirigir escrito a la Real Academia, acompañado de los méritos que consideren oportunos, hasta el día 30 de abril del presente año, señalando en sus instancias los siguientes extremos:

a) Estudios y trabajos que pretendan realizar con el disfrute de la beca.

b) País o países en el que han de residir y centros y especialistas con los que piensan trabajar.

c) Tiempo que consideran necesario para dichos trabajos.

La beca tendrá un mínimo de duración de seis meses y la retribución que percibiría el becario, además de los viajes, de ida y vuelta, que se abonarán en pesetas, se determinarán en su día en moneda del país correspondiente y según el cambio que exista.

Para optar a las becas referidas, los concursantes deberán reunir las siguientes condiciones:

1.ª Ser español y no haber cumplido los cuarenta años de edad en el día de presentación de su instancia.

2.ª Poseer el título de doctor en Medicina y haber transcurrido como mínimo

un plazo de tres años desde la terminación de los estudios de licenciatura.

3.ª No tener antecedentes penales y acreditar buena conducta.

4.ª Poseer correctamente el idioma del país a que piensa dirigirse, para lo cual se someterán a las correspondientes pruebas que acrediten tal extremo.

5.ª Los becarios comenzarán el disfrute de la beca dentro del periodo de dos meses siguientes a su adjudicación como máximo, excluido el periodo de vacaciones de verano.

6.ª El becario se comprometerá a dar cuenta por escrito a la Academia en Memoria detallada de los trabajos realizados y resultados obtenidos, la que presentará a la Academia en el plazo de dos meses, como máximo, a partir de su regreso a España.

Madrid, 7 de marzo de 1956.—El Presidente José Alberto Palanca.—El Secretario perpetuo, Valentín Matilla.

MINISTERIO DE INDUSTRIA

Dirección General de Industria

Legalizando a Compañía Sevillana de Electricidad la instalación de la central hidroeléctrica que se cita.

Visto el expediente incoado en la Delegación de Industria de Sevilla, a instancia de Compañía Sevillana de Electricidad, domiciliada en Sevilla, calle de Monsarves, 10 y 12, en solicitud de legalización de la central hidroeléctrica denominada «Salto del Pintado», en el río Viar, y cumplidos los trámites reglamentarios ordenados en las disposiciones vigentes.

Esta Dirección General, a propuesta de la Sección correspondiente de la misma, ha resuelto:

Legalizar a Compañía Sevillana de Electricidad la instalación de la central hidroeléctrica sobre el río Viar, «Salto del Pintado», de una altura máxima utilizable de 199,3 m y un caudal máximo de 12,4 m³ por segundo, compuesta de los elementos principales siguientes: Un grupo turbina hidráulica «Francis», de eje vertical, acoplada directamente a un generador de 8.000 KVA, 750 r. p. m., 6.300 voltios, 50 p. s., excitatriz de 135 voltios. Un grupo turbina hidráulica «Francis», eje vertical, acoplada directamente a un generador de 15.500 KVA, 750 revoluciones por minuto, 6.300 voltios, 50 p. s., excitatriz de 140 KV. La subestación de transformación aneja a la central fué autorizada con fecha 24 de junio de 1952 con los elementos que en ella se indican.

Esta autorización se otorga de acuerdo con la Ley de 24 de noviembre de 1939, con las condiciones generales fijadas en la norma 11 de la Orden ministerial de 12 de septiembre del mismo año, y las especiales siguientes:

1.ª La empresa peticionaria está obligada a presentar en la Delegación de Industria de Sevilla, en el plazo máximo de seis meses, el proyecto completo de la central, que deberá ajustarse en todos sus puntos a las Instrucciones y Reglamento aprobados por Orden ministerial de 23 de febrero de 1949.

2.ª La Administración dejará sin efecto la presente autorización en cualquier momento en que se compruebe el incumplimiento de las condiciones impuestas, o por inexactas declaraciones en los datos que deben figurar en los documentos a que se refieren las normas segunda y quinta de la Orden ministerial de 12 de septiembre de 1939 y preceptos establecidos en la del 23 de febrero de 1949.

Dios guarde a V. S. muchos años.
Madrid 29 de febrero de 1956.—El Director general José García Usano.

Sr. Ingeniero Jefe de la Delegación de Industria de Sevilla.

MINISTERIO DE EDUCACION NACIONAL

Dirección General de Enseñanzas Técnicas

Convocando concurso para la provisión de una plaza de Profesor en la Escuela de Facultativos de Minas y Fábricas Mineralúrgicas y Metalúrgicas de Mieres.

Vacante una plaza de Profesor de la Escuela de Facultativos de Minas y Fábricas Mineralúrgicas y Metalúrgicas de Mieres (Asturias), y de acuerdo con lo establecido en las Ordenes ministeriales de 25 de mayo de 1932, 13 de septiembre de 1940 y 29 de noviembre de 1945 y Decreto de 17 de octubre de 1940.

Esta Dirección General ha resuelto la provisión por concurso de dicha plaza, pudiendo optar a la misma los Ingenieros subalternos en activo o en situación de supernumerarios en el Cuerpo Nacional de Minas así como también aquellos aspirantes a ingreso en el mismo que figuren en los diez primeros números del Escalafón en la fecha de la convocatoria.

Los concursantes que pertenezcan a la categoría de supernumerarios o de aspirantes a ingreso en el Cuerpo Nacional de Ingenieros de Minas, al elevar las instancias en solicitud de tomar parte en el concurso, habrán de hacer constar su renuncia al percibo de haberes que por el desempeño del cargo habrían de corresponderles, hasta que efectúen el reingreso o ingreso, respectivamente, en el Cuerpo, cuya petición deberán formular antes de la toma de posesión, en caso de ser nombrados.

Las solicitudes irán dirigidas al ilustrísimo señor Director general de Enseñanzas Técnicas, acompañando los documentos justificativos de los méritos que puedan alegar, así como también los concursantes con categoría de aspirantes a ingreso en el Cuerpo, certificado expedido por la Dirección General de Minas, acreditativo de que figuren en los diez primeros números del Escalafón de aspirantes en la fecha de la convocatoria, y serán presentadas en el Registro General del Ministerio de Educación Nacional,