

I. Disposiciones generales

JEFATURA DEL ESTADO

CORRECCION de erratas del Decreto-ley 15/1964, de 23 de julio, sobre creación y organización del Crédito Social Pesquero.

Advertido error en el texto remitido para su publicación del citado Decreto-ley, inserto en el «Boletín Oficial del Estado» número 177, de fecha 24 de julio de 1964, se transcribe a continuación la oportuna rectificación:

En la página 9.543, primera columna, en la disposición Segunda de «Disposiciones finales», donde dice: «Segunda.—Por el Ministro de Hacienda podrán dictarse las disposiciones complementarias necesarias para su mejor cumplimiento...», debe decir: «...Segunda.—Por los Ministerios de Hacienda y Trabajo podrán dictarse, dentro de sus respectivas competencias, las disposiciones complementarias necesarias para su mejor cumplimiento...»

INSTRUMENTO DE RATIFICACION del Convenio Internacional relativo a 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 febrero de 1961, el Plenipotenciario español, nombrado en buena y debida forma al efecto, firmó en Berna, juntamente con los Plenipotenciarios de los países que se mencionan a continuación, el Convenio Internacional relativo 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, Líbano, Liechtenstein, Luxemburgo, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Suecia, Suiza, Checoslovaquia, Turquía y Yugoslavia.

LOS PLENIPOTENCIARIOS INFRASCRITOS, habiendo reconocido la necesidad de revisar el Convenio Internacional relativo al transporte de viajeros y equipajes por ferrocarril, firmado en Berna el 25 de octubre de 1952, de conformidad con el artículo 66 de dicho Convenio, han decidido concertar un nuevo Convenio a tal efecto y han convenido en los siguientes artículos:

TÍTULO 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 59.

§ 2. Los transportes respecto de los cuales la estación (1) de partida y la estación de llegada estén situadas en el territorio de un mismo Estado, y que no circulen por el territorio

(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

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 efectúen 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 opongan a ello las Leyes y Reglamentos de ninguno de esos Estados, están sometidos al derecho del Estado a 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 internacional.

Artículo 2.º

Disposiciones relativas a los transportes mixtos

§ 1. Podrán inscribirse en la lista prevista en el artículo 1.º, además de las líneas de Ferrocarriles, las líneas regulares de servicios automóviles o de navegación que completen recorridos por vía férrea y por las que se efectúen los transportes internacionales, con la salvedad de que tales líneas, en la medida en que unan dos Estados contratantes por lo menos, no podrán inscribirse en la lista más que con el consentimiento común de dichos Estados.

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

§ 3. Cualquier Estado que desee hacer 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 prevean la aplicación de un régimen jurídico diferente al del presente Convenio, a fin de tener en cuenta las particularidades de cada modalidad de transporte. En este caso, podrán establecer el empleo de un título de transporte distinto del previsto por el presente Convenio.

Artículo 3.º

Obligación 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 en los medios ordinarios de transporte.

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

§ 2. Cuando la autoridad competente haya decidido que el servicio se suprima o suspenda en su totalidad o en parte, las medidas tomadas a dicho efecto deberán, sin demora, ser puestas en conocimiento del público y de los Ferrocarriles, con la obligación para éstos de informar de ellas a los Ferrocarriles de los otros Estados con miras a la publicación de las mismas.

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

TÍTULO II

Del contrato de transporte

CAPÍTULO I

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 fuere requerido a ello, a cualquier agente encargado de la revisión, 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, salvo las excepciones previstas en las tarifas:

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

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

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

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

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

Artículo 6.º

Reducción de precios para niños

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

§ 2. Los niños de más de cinco años, hasta los diez cumplidos, y los niños menores de dicha edad para los cuales se haya reclamado un asiento determinado, serán transportados a precios reducidos, que no podrán exceder de la mitad de los 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 del billete sencillo.

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

Artículo 7.º

Duración de validez de los billetes

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

§ 2. 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 o deben 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 situada en el recorrido aún no efectuado.

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 les será restituído en las condiciones señaladas en el artículo 26, previa deducción de la parte correspondiente al recorrido efectuado; lo mismo registrá, en su caso, por lo que concierne al transporte de equipajes.

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

Artículo 13

Introducción de bultos de mano y de animales en los coches

§ 1. Los viajeros estarán autorizados para llevar consigo gratuitamente en los coches objetos portátiles (bultos de mano). Cada viajero no dispondrá para sus bultos de mano más que del espacio situado encima y debajo del asiento que ocupe. Esta regla se aplicará por analogía cuando los coches sean de tipo especial, a saber, cuando lleven un pañol para equipajes.

§ 2. No podrán introducirse en los coches:

a) Las materias y objetos excluidos del transporte como equipajes en virtud del artículo 17, letra a), salvo las excepciones previstas en las tarifas; sin embargo, los viajeros que en el ejercicio de un servicio público o mediante una autorización legal o administrativa lleven un arma de fuego, estarán autorizados para llevar consigo municiones, sin rebasar el límite mínimo de los señalados por los reglamentos vigentes en los territorios afectados; se permitirá a los guardias que acompañen a presos y que viajen con éstos en coches o compartimientos especiales llevar consigo armas de fuego cargadas.

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

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

d) Los animales vivos. Sin embargo, 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 cualquier otra manera; que no se opongan a ello las prescripciones policíacas de los distintos Estados; que ningún viajero haga objeciones a ello 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.

§ 3. Las tarifas indicarán si debe pagarse un precio de transporte por los animales y por cuáles de ellos.

§ 4. Los empleados del Ferrocarril tendrán derecho a cerciorarse, en presencia del viajero, de la naturaleza de los objetos introducidos en los coches cuando existan motivos serios para presumir una contravención de las disposiciones del § 2, salvo las que se refieren al § 2, letra c).

§ 5. Le incumbirá al viajero la vigilancia de los objetos y animales que él lleve consigo en el coche, salvo cuando no pueda ejercerla por el hecho de encontrarse en un coche de tipo especial de que se hace mérito en el § 1.

Será responsable de cualquier daño causado por los objetos y animales que lleve consigo en el coche, a no ser que pruebe que los daños fueron causados por una falta del Ferrocarril.

Artículo 14

Trenes, horarios

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

§ 2. Los Ferrocarriles vendrán obligados a anunciar en las estaciones, oportunamente, las horas de salida de los trenes y a dar a los viajeros la posibilidad de informarse sobre el horario de los trenes de sus propias líneas. Dichos horarios 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 15

Enlaces perdidos. Supresión 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 conducirlo, con sus equipajes, en la medida de lo posible y sin recargo alguno, en un tren que se dirija hacia el mismo destino por la misma línea o por otra ruta perteneciente a las Administraciones que participen en el itinerario del transporte primitivo, de manera que le permita llegar a su destino con menos retraso. El Jefe

de estación deberá, si procede, certificar en el billete que el enlace se ha perdido o que se ha suprimido el tren, prorrogar su validez en la medida necesaria y validarlo para la nueva ruta, para una clase superior o para un tren de tasas más elevadas. Sin embargo, el Ferrocarril estará en su derecho de rehusar, por medio de sus tarifas u horarios, la utilización de ciertos trenes.

CAPITULO II

TRANSPORTE DE EQUIPAJES

Artículo 16

Objetos admitidos al transporte

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

§ 2. Se admitirán además para el transporte como equipajes, aun sin embalaje, si se prestaren al transporte al descubierto:

a) Los sillones portátiles o con ruedas para enfermos, los sillones con ruedas movidos por los propios enfermos, con c sin motor auxiliar; las meridianas.

b) Los coches para niños.

c) Los instrumentos portátiles de música.

d) Los instrumentos profesionales, con inclusión de material para representaciones de artistas, siempre que su acondicionamiento, volumen y peso permitan cargarlos y colocarlos rápidamente en los furgones.

e) Los efectos para deportes.

f) Las bicicletas, con o sin motor auxiliar; los motocicletas sin sidecar y vehículos análogos, a condición de que se hallen desprovistos de accesorios no fijados de manera permanente.

Los depósitos de vehículos accionados por motor podrán contener gasolina, debiendo el viajero cerrar la llave de paso que, en su caso, se encuentre entre el depósito y el motor. Los depósitos auxiliares, sólidamente 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, el 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 los animales encerrados en jaulas que ofrezcan garantías suficientes.

Artículo 17

Objetos excluidos al transporte

Quedarán excluidos del transporte como equipajes:

a) Las materias y objetos peligrosos, especialmente las armas cargadas; las materias y objetos explosivos e inflamables, las materias carburantes, venenosas, radiactivas, corrosivas, así como las materias repugnantes o susceptibles de producir una infección.

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

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

Las tarifas podrán admitir para el transporte como equipajes, en condiciones determinadas, ciertas materias y ciertos objetos que estén excluidos del mismo bajo la letra a).

Artículo 18

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 16 y 17, 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 prohibiera, 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 probare la infracción, los gastos ocasionados por la comprobación deberán ser abonados por el portador del talón de equipajes.

§ 3. En caso de infracción de las disposiciones de los artículos 16 y 17, 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 (CIM).

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 16 y 17.

Artículo 19

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, fueren aceptados, el Ferrocarril tendrá derecho a consignar una mención apropiada en el talón de equipajes. La aceptación por parte del viajero del talón de equipajes que contenga tal mención se considerará como prueba de que el viajero ha reconocido la exactitud de la misma.

§ 2. 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 20

Facturación y transporte de los equipajes

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

Si el billete fuese válido para varios itinerarios, o si el lugar de destino estuviera servido por varias estaciones, el viajero deberá designar exactamente el itinerario que ha de 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.

Si las tarifas lo previeran, podrá el viajero, 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 de recorrido total.

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

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

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

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

§ 5. 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 en 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 21

Talón de equipajes

§ 1. 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.

§ 2. Los talones de equipajes expedidos para los transportes internacionales deberán extenderse conforme al formulario cuyo modelo está previsto en el Anejo I del presente Convenio y llevar 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.
- g) Si ha lugar, el importe en cifras y en letra de la cantidad que represente el interés en la entrega, declarado con arreglo al artículo 22.

Las tarifas podrán prever, para ciertos tráficos o para determinados envíos, excepciones en cuanto a la forma y el contenido del talón de equipajes.

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

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 país de salida o en cualquier otra moneda que se fije por las tarifas.

§ 2. La tasa de interés en la entrega se fijará por las tarifas internacionales.

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 del talón 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 debían ser transportados los equipajes, para ponerlos a disposición, así como, en su caso, para cumplir las formalidades requeridas por las Aduanas y demás autoridades administrativas.

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

§ 4. Los equipajes se entregarán en la estación para la cual hayan sido facturados. Sin embargo, a petición del portador del talón, hecha en tiempo oportuno, si las circunstancias lo permiten y 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.

§ 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. 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 de obligación 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 tuvieran 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.

Las modificaciones aportadas a los precios y gastos accesorios, previstos en las tarifas internacionales para tener en cuenta las fluctuaciones de cambio, así como las rectificaciones de errores manifiestos, entrarán en vigor al día siguiente 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 con arreglo a las mismas condiciones.

Los Ferrocarriles podrán concertar acuerdos particulares que impliquen reducciones de precio u otras ventajas con sujeción al asentimiento de sus respectivos Gobiernos, en tanto que se concedan condiciones análogas a los viajeros que se encuentren en situaciones análogas.

Podrán concederse reducciones de precio bien para el servicio del Ferrocarril, bien para el servicio de las Administraciones públicas, ya a favor de obras de beneficencia, de educación y de instrucción.

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

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 de que éste no tenga en cuenta tales obligaciones.

Artículo 26

Restituciones y pagos suplementarios

§ 1. Cuando un viajero no haya comenzado su viaje, tendrá derecho, contra entrega del billete, a la restitución del precio pagado por él.

§ 2. Cuando el billete no se haya utilizado sino en una parte del recorrido, tendrá derecho el viajero, contra entrega del billete, a la restitución de la diferencia entre el precio desembolsado y el que habría pagado por el recorrido efectuado.

§ 3. Cuando, a consecuencia de falta de plaza en la clase para la que fué expedido, hubiere sido utilizado el billete en una clase inferior a la indicada en él, le será reembolsada, contra entrega del billete, la diferencia entre el precio del billete pagado y el precio del billete para la clase utilizada.

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

Para los casos previstos en el § 2, el viajero deberá presentar en particular una certificación del Ferrocarril, que le será expedida a petición propia por la estación intermedia interesada.

Para los casos previstos en el § 3, el viajero deberá presentar en particular una certificación del Ferrocarril en la cual 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.

§ 5. 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, salvo el caso de que el viajero no haya podido comenzar su viaje o proseguido por causa del retraso o de la supresión de un tren o interrupción del servicio. Se deducirán del importe de la restitución: un derecho del 10 por 100, con un mínimo de 0,50 francos y un máximo de tres francos por billete, así como, si hubiera lugar, los gastos de envío; dicha deducción no se efectuará, sin embargo, si, en el caso previsto por el § 1, el billete es restituido el día mismo de su emisión a la oficina que lo hubiere expedido, como tampoco en el caso de que el viaje no haya podido efectuarse o proseguirse por causa de retraso o de la supresión de un tren o de una interrupción de servicio.

§ 6. Cuando se trate de billetes a precio reducido o de billetes que no son válidos sino conjuntamente con las reservas de asiento, las tarifas podrán excluir la restitución o subordinarla a ciertas condiciones; los billetes a precio reducido para niños, expedidos en virtud del artículo 6, no serán considerados como billetes a precio reducido en el sentido de la presente disposición.

§ 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, cuando pase de 0,50 francos por cada billete o por cada talón de equipajes, y su liquidación deberá efectuarse lo más pronto posible.

§ 12. Para el cálculo del exceso que ha de reembolsar el Ferrocarril, o de la insuficiencia que ha de abonar el viajero, será aplicable el tipo de cambio oficial del día en que se hubiere percibido 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 aparte de acuerdos particulares entre los Ferrocarriles, serán aplicables las Leyes y Reglamentos vigentes en el Estado de partida.

Artículo 27

Disputas

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

TITULO III

Responsabilidades. Acciones

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 por los perjuicios causados por el retraso o la supresión de un tren o por falta de enlace, quedará sometida a las Leyes y Reglamentos del Estado en que se produzca el hecho. No serán aplicables a estos casos los artículos siguientes del 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 13, § 5, 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 en el 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. El Ferrocarril quedará exento de dicha responsabilidad cuando la pérdida o la avería resulte de riesgos particulares inherentes a la naturaleza especial del equipaje, a la ausencia o a defectos del embalaje o por el hecho de que objetos excluidos del transporte 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, pruebe 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 fuera hallado dentro del año siguiente a la petición de entrega, el Ferro-

carril 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 hubiere percibido, deduciendo, si procediera, los gastos que se comprendieran en aquella y sin perjuicio de cualesquiera derechos a la indemnización por retraso prevista en el artículo 33 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 periodos indivisibles 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 corresponda 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.

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

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 de la entrega, la pérdida total o parcial o la avería de los equipajes tengan por causa el dolo o una falta grave imputable al Ferrocarril deberá éste indemnizar completamente al derechohabiente por el perjuicio probado. En caso de falta grave, la responsabilidad quedará, sin embargo, limitada al doble de los máximos previstos en los artículos 33, 34, 35 y 36.

Artículo 38

Intereses de la indemnización. Restitución de las indemnizaciones

§ 1. El derechohabiente podrá exigir intereses de la indemnización. Dichos intereses, calculados a razón del 5 por 100 anual, sólo se adeudarán si la indemnización excediera de diez francos por cada talón de equipajes; se devengarán a partir del día de la reclamación administrativa prevista en el artículo 41 c) de no existir reclamación, desde el día de la demanda en justicia.

§ 2. Deberá restituirse toda indemnización indebidamente percibida.

Artículo 39

Responsabilidad del Ferrocarril por sus agentes

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

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

Artículo 40

Ejercicio de acciones extracontractuales

En los casos previstos en el artículo 30, § 1, toda acción de responsabilidad, por cualquier título que sea, sólo podrá ejercitarse contra el Ferrocarril en las condiciones y dentro de los límites previstos por el presente Convenio.

Lo mismo regirá para toda acción que se ejercite contra las personas de las que responda el Ferrocarril en virtud del artículo 39.

CAPITULO II

RECLAMACIONES ADMINISTRATIVAS. ACCIONES JUDICIALES.
PROCEDIMIENTO Y PRESCRIPCIÓN

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

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

Artículo 42

Personas que pueden ejercitar la acción judicial contra el Ferrocarril

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

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 podrán ejercitarse exclusivamente 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 ejercitarse contra un Ferrocarril que no sea uno de los designados en los § 1 2 cuando se presente como demanda reconvenzional o como excepción en la instancia relativa a una demanda principal fundada en el mismo contrato de transporte.

Artículo 44

Competencia

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

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

Artículo 45

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

§ 1. Cuando se descubra o presuma una pérdida parcial o una avería por el Ferrocarril o cuando el derechohabiente alegue su existencia estará obligado el Ferrocarril a levantar sin demora, y a ser posible en presencia del indicado derechohabiente, un acta en que conste, según la naturaleza del daño, el estado de los equipajes, su peso y, en lo posible, la cuantía del daño, su causa y el momento en que se 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 del peso de los equipajes, así como de las causas e importe del daño; el procedimiento quedará sometido a las Leyes y Reglamentos del Estado en que tenga lugar la comprobación judicial.

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

Artículo 46

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 veintún días, sin contar el de 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 45.

2.º Si la comprobación que hubiera procedido realizar de acuerdo con el artículo 45 sólo se ha omitido por culpa del Ferrocarril.

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

1.º De que inmediatamente después de descubrirse el daño, y a más tardar dentro de los tres días siguientes a la recepción de los equipajes, se formule por el derechohabiente la petición de comprobación conforme al artículo 45; cuando dicho plazo deba terminar en un domingo o un día festivo legal, su expiración se remitirá al primer día de trabajo siguiente.

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

Artículo 47

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 un caso de fraude.

§ 2. El plazo de prescripción correrá:

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

b) Para las acciones de indemnización por pérdida total, desde el 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 reanudará su curso sino para aquella parte de la reclamación que siga en litigio. La prueba de la recepción de la reclamación o de la respuesta y de la restitución de los documentos correrán a cargo de la parte que invoque este hecho.

Las reclamaciones posteriores 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 reconvencción 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 48

Liquidación de cuentas entre Ferrocarriles

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

Artículo 49

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 indemnización correspondiente entre todos los Ferrocarriles que intervinieron en el transporte, a excepción de aquellos que demostraren que el daño no se produjo en sus líneas. El reparto se hará proporcionalmente al número de kilómetros de las distancias de aplicación de las tarifas.

§ 2. En 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 al número de kilómetros de las distancias de aplicación de las tarifas.

Artículo 50

Recurso en caso de indemnización por retraso en la entrega

Las reglas enunciadas en el artículo 49 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 51

Procedimiento para el recurso

§ 1. El Ferrocarril contra el cual se ejercite uno de los recursos previstos en los artículos 40 y 50 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 la inclusión de recursos de garantía en la instancia relativa a la demanda principal de indemnización.

Artículo 52

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, aquél ante el que haya de presentar su demanda.

Artículo 53

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 54

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 55

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 56

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 pudieran pronunciarse, además de las costas contra un demandante por razón de haber sido desestimada su demanda.

§ 2. Los créditos originados a favor de un Ferrocarril por un transporte internacional en un Ferrocarril que no dependa del mismo Estado que el primero, sólo podrán 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 contenedores, aparejos de carga, toldos, etc., no podrán ser objeto de embargo en un territorio que no sea el del Estado del que dependa el Ferrocarril propietario, sino en virtud de sentencia dictada por la Autoridad judicial de este último Estado.

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

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

Artículo 57

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, con ley de 0,900.

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

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

Artículo 58

Oficina Central de transportes internacionales por Ferrocarril

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

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

b) De recoger, coordinar y publicar las informaciones de todo género que interesen al servicio de transportes internacionales.

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

d) De intentar, a petición de uno de los Estados contratantes o de una de las empresas de transporte cuyas líneas estén inscritas en la lista prevista en el artículo 59, 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 68, 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.

Artículo 59

Lista de las líneas sujetas al Convenio

§ 1. La oficina central prevista en el artículo 58 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 60

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.

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

El comienzo de su vigencia se notificará a la oficina central.

Artículo 61

Arreglo de las diferencias por medio de arbitrajes

§ 1. En tanto que no pudieren dirimirse por las partes mismas los litigios que tengan por objeto la interpretación o la aplicación del Convenio, con validez de ley nacional, o a título de derecho convencional, así como de las disposiciones complementarias promulgadas por ciertos Estados contratantes, podrán someterse, a petición de las partes, a Tribunales de arbitraje cuya composición y procedimiento son objeto del anejo 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 no contratantes, con tal que, en los dos últimos casos, se aplique le Convenio como Ley nacional o a título de derecho convencional

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

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

§ 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.

TITULO V

Disposiciones excepcionales

Artículo 62

Responsabilidad en tráfico ferrocarril-mar

§ 1. En los transportes por ferrocarril y mar que se efectúan 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 sumar 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 cargas de exoneración son las siguientes:

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

Quando 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, Pilotos o de sus comisionados distinta de la prevista en la letra a).

§ 2. Cuando un mismo recorrido marítimo está 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.

Artículo 63

Responsabilidad en caso de accidentes nucleares

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

TITULO VI

Disposiciones finales

Artículo 64

Firma

El presente Convenio, del que son parte integrante sus anejos, queda abierto, hasta el 1 de mayo de 1961, a la firma de los Estados que han sido invitados a hacerse representar en la Conferencia ordinaria de revisión.

Artículo 65

Ratificaciones. Entrada en vigor

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

Quando 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 66

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 posición 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 67

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 periodo deberá notificar su intención, con un año de antelación por lo menos, al Gobierno suizo, quien lo comunicará a todos los Estados contratantes.

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

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

Artículo 68

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 anejo III.

§ 2. La entrada 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 ratificaren el nuevo Convenio.

§ 3. En el intervalo de Conferencias de revisión podrán modificarse, por una Comisión de revisión, los artículos 5, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 27, 48, 49, 50, 53 y los anejos I y IV. La organización y funcionamiento de dicha Comisión son objeto del anejo III.

Se notificarán inmediatamente a los Gobiernos de los Estados contratantes, por conducto de la Oficina Central, las decisiones de la Comisión de revisión. Se tendrán por aceptadas, a no ser que 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 que siga al mes en el curso del cual las haya comunicado la Oficina Central de los Gobiernos de los Estados contratantes. La Oficina Central designará dicho día al notificar las decisiones.

Artículo 69

Texto 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 a continuación se expresan, provistos de sus plenos poderes, que se han encontrado en buena y debida forma, han firmado el presente Convenio.

HECHO en Berna, el veinticinco de febrero de mil novecientos sesenta y uno, en un solo ejemplar, que quedará depositado en los Archivos de la Confederación Suiza y del cual se enviará una copia auténtica a cada una de las Partes.

ANEJO I (Artículo 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

Fecha		Número de billetes	Número de bultos	Peso real — Kgs.	PRECIO DE TRANSPORTE DE LOS EQUIPAJES		
Núm.					TRANSPORTE INTERNACIONAL DE EQUIPAJES		
De					(Nombre de la Administración del Ferrocarril)		
via					⌘		
Tren n.º					MATRIZ DEL TALÓN DE EQUIPAJES		
Cálculo de la tasa por unidad de 10 kilogramos					Sin franquicia de equipajes, por kilogramos		
(*)					Con franquicia de equipajes, por kilogramos		
En cifras:					Interés en la entrega		
En letras:					Gastos accesorios		
Total de la tasa							

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

FORMULARIO DEL TALON DE EQUIPAJES

HOJA 2.ª

TRANSPORTE INTERNACIONAL DE EQUIPAJES

Núm. (Nombre de la Administración del Ferrocarril)



HOJA DE RUTA

De a
 vía

Fecha de 19...	Número de billetes	Número de bultos	Peso real — Kgs.	PRECIO DE TRANSPORTE DE LOS EQUIPAJES		
				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:	Interés en la entrega	
Gastos accesorios						
				<i>Total de la tasa</i>		

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

FORMULARIO DEL TALON DE EQUIPAJES

HOJA 3.ª (Anverso.)

TRANSPORTE INTERNACIONAL DE EQUIPAJES

Núm. (Nombre de la Administración del Ferrocarril)



TALÓN DE EQUIPAJES

De a
 vía

Fecha de 19...	Número de billetes	Número de bultos	Peso real — Kgs.	PRECIO DE TRANSPORTE DE LOS EQUIPAJES		
				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:	Interés en la entrega	
Gastos accesorios						
				<i>Total de la tasa</i>		

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

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.

ANEJO II (Artículo 58)

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 58 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 y asumirá la presidencia del mismo. Los demás Estados miembros se nombrarán por cinco años. Para cada período quinquenal, una Conferencia diplomática determinará, a propuesta del Comité administrativo en funciones, la composición del Comité administrativo, teniendo en cuenta un reparto geográfico equitativo.

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, sometiéndole el Gobierno suizo propuestas a tal efecto. En relación con estos nombramientos, tendrá en cuenta el Comité administrativo,

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 de gestión.

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 gestión 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 de gestión 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 surtiera efecto, la Oficina Central la repetirá a principios del año siguiente, con motivo del envío de la Memoria de gestión del ejercicio transcurrido. Si el 1 de julio siguiente no se hubiere hecho aún caso alguno de esta advertencia se hará una cuarta gestión cerca del Estado moroso para obtener el pago de las dos anualidades vencidas; si no se lograra, la Oficina Central le avisará tres meses más 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 atendiera a esta última gestión antes del 31 de diciembre, la Oficina Central, levantando acta de la 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 recuperadas 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 período 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 podrán 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 negación 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 61 del Convenio (anexo 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 (anexo 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 contratante del que dependiere la empresa de transportes deudora declarase que, a pesar de no haber pagado, no cree que deban 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 58, § 1, letras d) hasta f), del Convenio. El importe de esta remuneración se fijará por el Comité administrativo, a propuesta de la Oficina Central.

ÁNEJO III (Artículo 68, § 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 dos 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:

- a) De Estados no contratantes.
- b) De Organismos internacionales gubernamentales que sean competentes en materia de transportes, en condiciones de reciprocidad.
- c) 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 por 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 serán traducidas inmediatamente a viva voz y en substancia. 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:

- a) Si en la votación ha tomado parte la mitad por lo menos de las delegaciones representadas en la Comisión.
- b) Si la misma ha alcanzado la mayoría de los sufragios expresados, no comprendiendo las abstenciones.

Artículo 10

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

Las propuestas y las decisiones deberán insertarse en ellas, 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 primero al quinto y octavo al décimo.

ANEJO IV ((Artículo 61)

RÉGLAMENTO 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 de sus 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 anterior apartado, 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:

- a) El objeto de la diferencia, que se determinará de la forma más precisa y clara posible.
- b) La composición del Tribunal y los plazos necesarios para el nombramiento del o de los árbitros.
- c) La sede 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 obligado, cuando haya de dictar su fallo, 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 del lugar en que tenga su sede 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.

POR TANTO, habiendo visto y examinado los sesenta y nueve artículos y los cuatro anejos que integran dicho Convenio, oída la Comisión de las Cortes Españolas, en cumplimiento de lo prevenido en el artículo 14 de su Ley Orgánica, vengo en aprobar y ratificar cuanto en ello se dispone, como en virtud del presente lo apruebo y ratifico, prometiendo cumplirlo, observarlo y hacer que se cumpla y observe puntualmente en todas sus partes, a cuyo fin, para su mayor validación y firmeza, **MANDO** expedir este Instrumento de Ratificación firmado por Mí, debidamente sellado y refrendado por el infrascrito Ministro de Asuntos Exteriores.

Dado en Madrid a siete de febrero de mil novecientos sesenta y tres.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Asuntos Exteriores,
FERNANDO MARIA CASTIELLA Y MAIZ

El Instrumento de Ratificación de España fué depositado en poder del Gobierno suizo el 19 de febrero de 1963.

El presente Convenio entrará en vigor el 1 de enero de 1965. Lo que se hace público para conocimiento general, incluyendo a continuación relación de los Estados que lo han ratificado:

Dinamarca, 13 de septiembre de 1961; Hungría, 29 de marzo de 1962; Francia, 30 de mayo de 1962; Suiza, 25 de julio de 1962; Rumania, 14 de agosto de 1962; Checoslovaquia, 14 de marzo de 1963; Bulgaria, 29 de abril de 1963; Suecia, 27 de junio de 1963; Noruega, 9 de agosto de 1963; Países Bajos, 26 de septiembre de 1963; Liechtenstein, 24 de octubre de 1963; Polonia, 4 de noviembre de 1963; Italia, 12 de noviembre de 1963; Portugal, 4 de diciembre de 1963; Yugoslavia, 21 de febrero de 1964; Bélgica, 17 de marzo de 1964; Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, 9 de abril de 1964, y Finlandia, 14 de abril de 1964.

Madrid, 18 de junio de 1964.—El Subsecretario, Pedro Cortina.

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

ORDEN de 3 de agosto de 1964 por la que se regula la campaña oleícola 1964-65.

Excelentísimos e ilustrísimos señores:

La regulación de la campaña oleícola 1964-65 no podía hacerse sin tener en cuenta las existencias de la campaña pasada y las perspectivas, menos favorables, de la que por esta Orden se regula.

Se afirma el mantenimiento de una doctrina por la que los precios de protección a la producción y al consumo dan garantías de permanencia a uno y otro sector, apartando a ambos de las peligrosas oscilaciones a que frecuentemente estuvieron sometidos por diversas causas. La estabilidad de precios lleva aparejada la exigencia de acomodarlos a las realidades económicas, y es por ello por lo que se produce una ligera elevación, tanto para los precios de protección a la producción, como para los de consumo, menos distanciados entre sí que anteriormente.

Las disponibilidades en poder de la Comisaría General de Abastecimientos y Transportes, en cantidades de aceite de oliva suficientes para contener, con su reglamentado lanzamiento,