

Convenios internacionales referentes al transporte, por ferrocarril, de mercancías y viajeros y equipajes ⁽¹⁾

II

II. *Convenio internacional relativo al transporte por ferrocarril de viajeros y de equipajes.* (C. I. V.)

Está dividido en cuatro partes: objeto y alcance del Convenio, contrato de transporte, responsabilidad de las Entidades ferroviarias y acciones y disposiciones diversas. Estos cuatro títulos comprenden 63 artículos, que se asemejan en cuanto cabe a los de igual numeración del otro Convenio.

Este se aplica al transporte de viajeros y de equipajes en forma análoga que al de mercancías, indicándose que también comprende el transporte desde una estación no inscrita en una tarifa internacional a otra de empalme del mismo Estado incluida en dicha tarifa, y de ella con destino a otro punto de distinto país que figure igualmente en la tarifa.

El título II contiene las disposiciones relativas al transporte de viajeros, las referentes al de equipajes y las comunes a ambos. El viajero, cuando principia su viaje, debe llevar un billete, que ha de conservar durante todo el recorrido. Las tarifas, o bien los acuerdos entre las Compañías, determinarán la lengua que en ellos ha de adoptarse, su forma y su contenido; no podrá cederse más que en el caso en que no sea nominativo y no se haya comenzado el viaje, y su reventa a precio distinto del de tarifa estará subordinada en cada Estado a sus Leyes y Reglamentos.

Los niños, hasta la edad de cuatro años cumplidos, se transportarán gratuitamente, si no se reclama para ellos asiento. Desde cuatro años a diez, o menores con asiento, se transportarán a precios reducidos, que no podrán exceder de la mitad del billete de adulto. Esta reducción no será obligatoria para los billetes que hayan sufrido otra rebaja con respecto a la tarifa normal.

Su duración de validez será al menos de un día por fracción indivisible de 150 kilómetros para los sencillos, y en los de ida y vuelta de dos días para distancias hasta de 50 kilómetros, de tres para las de 51 a 100 y de un día más por cada fracción indivisible de 100 kilómetros que exceda de esta última. Los billetes especiales a precio reducido podrán tener distinta duración de validez; las condiciones para la reserva de asiento deben señalarse en las tarifas; en ellas se especificará también el derecho del viajero a la parada en estaciones intermedias durante este plazo y al cambio de clase y de calidad del tren mediante el pago, en estos dos casos, de un suplemento prefijado. Si el viajero no presenta un billete valedero, además de su precio deberá pagar un recargo, que a falta de prescripciones en el Reglamento del ferrocarril en que se haya observado la falta, será igual al precio del viaje por el recorrido efectuado.

En varios artículos se designan las personas excluidas del tren o admitidas condicionalmente y los objetos no permitidos en los coches; se regula la introducción de bultos de mano y de animales, previniendo que los viajeros están autorizados para llevar gratuitamente consigo bultos fáciles de transportar, con tal que las disposiciones de las autoridades no se opongan y que dichos objetos no puedan causar daño al material ni ocupe con ellos el viajero más espacio que el que haya encima y debajo de su asiento, si bien las tarifas podrán imponer otras prescripciones más restrictivas. Sólo

podrán admitirse en los coches perros pequeños u otros animalitos domésticos, si las Ordenanzas de Policía no lo impiden y ningún viajero se opone. Se señalan los derechos de los viajeros en los casos de retrasos, falta de correspondencia y supresión de trenes.

Se considera como equipaje, según el Convenio, los objetos afectos al uso personal del viajero para su viaje contenidos en baúles, maletas y otros embalajes de este género, así como varios enseres especiales que se citan, quedando excluidos del transporte como equipajes los efectos que tampoco se admiten, o sólo en determinadas condiciones, según el Convenio de mercancías, y en caso de llevarlos, es responsable el viajero, el cual deberá pagar, si se comprueba, una multa por cada kilogramo de peso bruto de dichos efectos de 15 francos, con mínimo de 30, o bien de 5 y 10, respectivamente, según la clase a que correspondan.

En artículos sucesivos se trata de la facturación de equipajes, indicando el modelo del talón, y se prescriben las formalidades de la entrega; se consigna la obligación de las Compañías de colocar en las estaciones, con la anticipación suficiente, los horarios de sus líneas propias y el extracto de las tarifas, debiendo poder el viajero inquirir en cada estación abierta al tráfico internacional, los precios de los billetes de esta clase que en ella se expendan y el coste de transporte de los equipajes. Las tarifas deben contener todas las indicaciones necesarias para la determinación de los precios del transporte, incluso los gastos accesorios, señalando en su caso las condiciones en que se tendrá en cuenta el cambio de moneda.

Se previene la prohibición formal de celebrar convenios particulares por los que se conceda a uno o varios viajeros reducción de tarifas, autorizándose, sin embargo, la rebaja de precio, debidamente anunciada al público y concedida a todos en iguales condiciones, así como las acordadas, ya sea para el servicio del ferrocarril o de las Administraciones públicas, o bien en provecho de obras de beneficencia, de educación o de instrucción.

Cuando un billete no se utiliza podrá reclamarse la devolución de su importe; pero éste sufrirá varias deducciones, por excluirse los impuestos, los suplementos abonados por asientos reservados, los gastos de confección de los billetes en cuaderno y las comisiones por su venta; se rebajará, además del importe reducido, un derecho de 10 por 100, con mínimo de 0,50 francos oro y máximo de 3 francos por billete y los gastos de remisión, si los hubiere.

En el título III se previene, al referirse a las responsabilidades del ferrocarril en el transporte, que, en el caso de muerte de un viajero, resultante de un accidente del tren, la responsabilidad se regulará ateniéndose a las leyes del país en que haya ocurrido el hecho, e igualmente en lo que respecta a los perjuicios causados por retraso, pérdida de correspondencia y casos análogos. La responsabilidad del ferrocarril en lo que concierne a los bultos de mano y animales sólo afecta a los daños causados por el accidente, no siendo colectiva; pero existe ésta desde el momento en que el transporte de equipajes se efectúa mediante un talón internacional.

Se determina la indemnización en caso de pérdida total o parcial de los equipajes. Si puede probarse el valor del perjuicio, igualará a su importe la indemnización, que, sin embargo, no podrá exceder de 20 francos por kilogramo de peso bruto que falte; mas si no

(1) Véase el núm. 2 427, pág. 165 de la REVISTA.

puede probarse, se calculará a razón de 10 francos solamente por el indicado peso, además de lo abonado por coste del transporte y gastos por otros conceptos. Un bulto se considerará perdido pasado un plazo de catorce días desde la fecha en que se solicite su entrega. Las prescripciones referentes a la indemnización en caso de avería de los equipajes no difieren de las consignadas para las mercancías en el respectivo Convenio.

En cuanto al retraso en la entrega, se previene que si el viajero no prueba que le haya ocasionado un perjuicio, el ferrocarril deberá abonarle una indemnización, que se fija en 0,10 de franco por kilogramo de peso bruto de los equipajes y por períodos indivisibles de veinticuatro horas, a contar desde la petición de entrega, con máximo de catorce días. Si el perjuicio se prueba, la indemnización no podrá exceder del cuádruplo de la señalada.

El artículo relativo a la declaración de valor en la entrega inscrita en el talón es análogo al correspondiente del Convenio de mercancías. En caso de retraso, si el perjuicio no se prueba, la indemnización será de 0,20 de francos por el peso y tiempo antes señalados, y si el perjuicio se prueba, podrá elevarse la indemnización hasta el importe del valor declarado.

Respecto a los casos de fraude o de falta grave imputable al ferrocarril, se repite lo consignado en el Convenio de mercancías, e igualmente en lo relativo a interés de la indemnización, devolución de ésta y responsabilidad del ferrocarril por sus agentes.

Los artículos relativos a reclamaciones administrativas son también análogos a los del otro Convenio, con algunas alteraciones, requeridas por su índole especial. La acción contra el ferrocarril puede sólo ejercerla la persona que presente el billete o el talón en cada caso, o que, a su falta, justifique su derecho.

Hay también casi identidad en la parte referente al modo de ejercitar la acción contra el ferrocarril, extinción de ella y su prescripción. Nada hay tampoco que decir respecto al capítulo relativo al arreglo de cuentas entre las Entidades ferroviarias y a los recursos ni de las disposiciones diversas que forman el título IV, por diferir apenas de las correspondientes del Convenio de mercancías.

Acompaña al Convenio como anejo I el modelo del talón de equipajes, que consta de tres hojas en forma de poder ser calcadas: la primera es la matriz; la segunda, la hoja de ruta, y la tercera, el talón del viajero.

El Reglamento relativo a la Oficina Central de Transportes Internacionales por ferrocarril sólo se diferencia del referente al transporte de mercancías en que la contribución que cada Estado ha de abonar para su sostenimiento se fija en 0,80 de franco oro, como máximo, por kilómetro de línea férrea sometida al Convenio.

A petición de las Delegaciones de la mayoría de los Estados de moneda depreciada se incluyeron en el protocolo de clausura de la Conferencia unas disposiciones transitorias, en las que se expresa que, en consideración a que el valor respectivo de las monedas en curso en los diferentes países está sujeta a bruscas variaciones, cada Estado podrá, por un período que no deberá exceder de cuatro años, a contar de la fecha en que empiece a regir el Convenio, derogar varios de sus artículos, ya sea por disposiciones insertas en las tarifas, o bien por actos del Poder público, siendo las principales alteraciones que en las expediciones de mercancías de este Estado al Extranjero solamente se admita el porte pagado hasta la frontera y no se permita, por consiguiente, que estén gravadas a la entrada de ningún gasto; que no se consientan los reembolsos y anticipos ni pueda ser modificado el contrato de transporte en lo que respecta al franqueo, y que los máximos de 50 y de 100 francos fijados para la indemnización por pérdida de la mercancía y en el caso de fraude se rebajen a su mitad.

Este protocolo deberá ser ratificado al mismo tiempo que el Convenio, considerándose que constituye parte del mismo y que tiene igual fuerza y duración. Esta forma se adoptó por transacción, pues gran número de Delegaciones se opusieron a que en el Convenio se insertaran estas cláusulas modificativas o que anulan otras que en él se contienen.

En el acta final de la Conferencia, que en la sesión de clausura celebrada el día 8 de junio de 1923 fué firmada por los delegados con el carácter de técnicos, se rogaba al Consejo federal suizo tuviera a bien invitar a los Gobiernos que han estado en ella representados, incluso a Portugal, a designar plenipotenciarios que se reuniesen en Berna, a fin de transformar los dos proyectos de Convenios en Convenciones definitivas.

A causa de que algunos Gobiernos pretendieron introducir en el proyecto de Convenio de mercancías varias alteraciones, que otros no aceptaron, y que, por consiguiente, no pudieron ser admitidas por el Consejo federal suizo, a excepción de algunas ligeras, meramente de forma, dejando las otras para ser discutidas al efectuar la siguiente revisión, dicho Consejo tuvo que retardar la reunión de la Conferencia diplomática indicada en el acta final, la cual se celebró el día 23 de octubre último; en ella se firmaron los Convenios y se acordó recomendar a los Gobiernos contratantes que adoptaran las disposiciones necesarias para la ratificación de los Convenios en breve plazo; antes, a ser posible, del 1.º de junio de 1925.

La Gran Bretaña no ha firmado esta acta, por no estar invitada a la Conferencia; desea, sin embargo, adherirse a los Convenios, aceptando al menos sus cláusulas más esenciales, como así lo manifestó su Delegación en la segunda Conferencia general de Comunicaciones y de Tránsito, celebrada en Ginebra en noviembre y diciembre de 1923, al discutirse la Convención relativa al régimen internacional de las vías férreas; mas como su Gobierno no tiene oficialmente conocimiento de los Convenios de Berna, a fin de procurar dicha adhesión, tan importante para facilitar el tráfico internacional europeo, se acordó en la última sesión de la Subcomisión de Ferrocarriles de la Sociedad de las Naciones, reunida en París en la última decena de octubre, de conformidad con el delegado de la Gran Bretaña, que por el Consejo de la Sociedad se invite a su Gobierno, fundado en el artículo 14 del Estatuto de la citada Convención, relativa al régimen internacional de las vías férreas, a adherirse a los nuevos Convenios de Berna.

En dicho artículo 14 se consigna, en efecto, que en el interés del tráfico internacional, los Estados contratantes facilitarán, en la medida que las circunstancias razonablemente lo permitan, el establecimiento de acuerdos que hagan posible la adopción de un contrato único cubriendo la totalidad del transporte, cláusula esencial del Convenio de Berna, debiendo notarse que el Gobierno británico es el único que hasta ahora ha ratificado la Convención de vías férreas mencionada, efectuándolo en tan breve plazo, lo que demuestra el interés que tiene en su general adopción.

Rusia, cuando sus relaciones se normalicen con los otros Estados europeos, solicitará, sin duda, nuevamente su inclusión en el Convenio, por los beneficios ya conocidos que ha de reportarle.

Son, en efecto, evidentes las ventajas que al tráfico internacional y al movimiento de viajeros ha de originar la adopción de los Convenios, ventajas reconocidas ha tiempo por las Compañías de Ferrocarriles españolas, pues desde el año 1907 solicitaron del Gobierno su adhesión. La facilidad para el remitente de enviar sus mercancías a cualquiera de los países con-

venidos, sin preocuparse del despacho en las Aduanas, mediante comisionistas, en general muy costosos, ni de otras operaciones del transporte; la facultad de abonar todos los gastos en la estación de partida, o bien dejando una parte al destinatario, si así lo tiene convenido; la posibilidad de modificar el contrato de transporte en ruta, variando la estación de destino; la petición de reembolso o de anticipo; la declaración del valor a la entrega, son todas disposiciones del Convenio de gran conveniencia para el expedidor, y que han de redundar, por tanto, en beneficio de las Compañías, por las facilidades que dan al tráfico.

Precisado también en el Convenio cuanto se refiere a plazos de entrega, pérdida total o parcial y avería de las mercancías e indemnizaciones en cada caso, queda garantido el remitente de estas eventualidades, y la responsabilidad colectiva de las Entidades ferroviarias que intervienen en un transporte, y en el Convenio se declara, es salvaguardia de los intereses de los usuarios de los caminos de hierro.

Para casos de litigios, señala el Convenio detalladamente el procedimiento que ha de seguirse y la competencia de la jurisdicción, con objeto de que no surjan dificultades, que alargarían la resolución de estos incidentes o harían estéril la actuación.

También están determinadas las normas a que han de atenerse las Entidades ferroviarias en los recursos entre sí con motivo del arreglo de cuentas en los transportes internacionales, y se marca el procedimiento al seguir la acción judicial, procurando acelerar la resolución en todos los casos, y que ésta sea equitativa y justa.

El anejo I es de gran interés, pues acondiciona la conducción de gran número de materias de indispensable transporte, que por su naturaleza pueden ser causa de peligro.

En lo que se refiere al movimiento de viajeros, es

también clara la utilidad del Convenio respectivo, por la comodidad para los usuarios del ferrocarril de tomar billetes directos en largos viajes, la facultad de detenerse en estaciones intermedias, la devolución del importe del billete en ciertas circunstancias, y por otras facilidades que en él se procuran, teniendo además ventajas análogas a las señaladas para el caso de las mercancías, en el transporte de sus equipajes y en cuanto concierne a reclamaciones, indemnizaciones y litigios, a consecuencia de la utilización del ferrocarril por el viajero.

La adhesión a los Convenios exige solamente la contribución anual antedicha, destinada a sufragar los gastos de la Oficina Central, de 1,40 francos oro como máximo por kilómetro de vía férrea incluida en la lista, en el concepto del transporte de mercancías, y de 0,80 en igual proporción por el de viajeros, o sea, respectivamente, al cambio actual, 2 pesetas y 1,15; en total, 3,15 pesetas por kilómetro, que las Compañías que han solicitado la adhesión y las demás a que interese es de creer abonen de buen grado por los beneficios que ha de reportarle.

Firmados los Convenios por España en la Conferencia técnica, y también en la diplomática de reciente fecha, sólo resta la formalidad de su ratificación para la entrada de nuestro país en el Concierto internacional de los transportes por ferrocarril, no siendo precisa la demanda al Gobierno suizo ni el requisito de la no oposición de los Estados convenidos para la admisión de otro que pretenda adherirse, por haberse simplificado y facilitado el procedimiento en el presente caso en el acta final de la Conferencia. Es, pues, de esperar que la ratificación de los Convenios se acuerde, dándoles fuerza legal, lo que tendrá por inmediata consecuencia la adhesión también de Portugal, que no podía antes pretenderse, separado como se halla este país por España de las demás naciones del Continente.

Guillermo BROCKMANN
Ingeniero de Caminos.

Crónica

Consejo Superior de Ferrocarriles. Propuesta del plan financiero.

Correspondiendo a las propuestas de plan general de Ferrocarriles y de plan de mejora de obras y adquisiciones de material, que el Consejo Superior de Ferrocarriles ha hecho al Gobierno y que nosotros hemos descrito en números anteriores, y para cumplir lo que ordena una de las más importantes bases del Estatuto ferroviario de 12 de julio de 1924, aquel alto organismo ha elaborado el plan financiero con que ha de atenderse a las propuestas anteriores.

Este plan ha sido extensamente discutido por el Consejo y la propuesta a que se ha llegado, ha sido aprobada por mayoría.

Se propone la creación de la Deuda ferroviaria amortizable y dividida en series, para atender así a las necesidades que se prevean para cada quinquenio. Se señalan, como límite de esta Deuda 12 000 millones de pesetas, y el de veinte años, para las obras que se ejecuten.

Por lo pronto, se propone la emisión de la primera parte de la Deuda (serie A) para el primer quinquenio, por un valor de 3 000 millones de pesetas al tipo de interés de 5 por 100 anual, libre de impuestos y con un plazo de amortización de setenta años.

El dictamen propone que un mes antes de cada quinquenio, y atendiendo a las necesidades que en el mismo

hayan de cumplirse, se autorice al Consejo de Ferrocarriles a proponer la cuantía y características de la emisión correspondiente, significando que estas series deben tener iguales derechos, sin privilegios de unas sobre otras, pudiendo únicamente variar en ellas, el tanto por ciento de interés y el plazo de amortización, que deben ser fijados por el Consejo, sin sobrepasar en estos datos, los propuestos para la emisión del primer quinquenio.

En cada emisión, el Consejo Ferroviario irá determinando la cuantía de la misma que debe lanzarse al mercado, según las necesidades de fondos que requiera el estado de obras nuevas y de mejora de las existentes, en cada momento.

A este dictamen se ha presentado un voto particular suscrito por parte de la Delegación del Estado, considerando con amplias razones, indeterminable por el momento, la cuantía de la Deuda; propone solamente la emisión de un primer empréstito de 2 600 millones de pesetas para las necesidades de un quinquenio, con interés del 5 por 100 anual, libre de impuestos y un plazo de amortización de cincuenta años.

La propuesta a que nos referimos, encierra, como nuestros lectores comprenderán, excepcional importancia y seguramente que el Gobierno ha de tomarse tiempo bastante para decidir sobre ella.

Al interés general le convendría, sin embargo, que resoluciones de esta clase y otras análogas, se dictasen