

**12221** *DISPOSICIONES complementarias a los contratos de transporte internacional de viajeros y mercancías, apéndices A y B del Convenio Internacional relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF), hecho en Berna el 9 de mayo de 1980 (publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 16, de 18 de enero de 1986). Adoptadas en Berna el 26 de noviembre de 1993.*

**Disposiciones complementarias por las que se interpretan las reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional de viajeros y equipajes por ferrocarril (CIV), apéndice A del COTIF, en caso de separación en la gestión de la infraestructura ferroviaria y la explotación de los servicios de transporte de las empresas ferroviarias**

Considerando que el Convenio relativo a los Transportes Internacionales Ferroviarios (COTIF) de 9 de mayo de 1980 se basa en el principio de que los ferrocarriles son a la vez gestores de su infraestructura y explotadores de los servicios de transporte ferroviario, pero que, al propio tiempo, ciertos Estados se encuentran incurso en un proceso de separación de estas dos actividades,

Considerando que la unicidad del derecho efectuada por el COTIF constituye tanto para los usuarios como para los transportistas un elemento de seguridad jurídica importante que facilita los transportes ferroviarios internacionales directos en Europa y fuera de ella,

Considerando que, por consiguiente, es deseable que los transportes internacionales ferroviarios continúen estando sometidos al COTIF,

Considerando que el COTIF no presupone que más de una empresa ferroviaria lleve a cabo un transporte internacional ferroviario como socio contractual del cliente,

Conscientes, no obstante, de que en tales casos algunas disposiciones del CIV dejarán de tener objeto, en la medida en que se basan en la idea de que varios ferrocarriles participan sucesivamente como transportistas en la realización de un transporte internacional regido por un contrato único,

Conscientes de que es necesaria y urgente una revisión del COTIF, pero que la misma exige importantes trabajos previos, los representantes de los Estados miembros de la OTIF, reunidos del 22 al 26 de noviembre de 1993 en Berna, han elaborado, en virtud del artículo 7 del CIV, las disposiciones complementarias siguientes y recomiendan a los Estados Miembros que las pongan en vigor a partir del 1 de enero de 1995:

1. Al producirse la inscripción de líneas ferroviarias en el sentido del artículo 2, § 1, del COTIF, bastará con que el organismo que gestiona la infraestructura se inscriba en la lista de líneas CIV.

2. Sólo existe «explotación» en el sentido del artículo 2, §§ 1 y 2, del CIV, en el caso de que «el ferrocarril» de que se trate sea a la vez gestor de la infraestructura y explotador de los servicios de transporte ferroviario.

3. Con excepción del artículo 2 del CIV se entiende por «ferrocarril» o por «aquel que», según la lista de líneas prevista en los artículos 3 y 10 del Convenio, «explota la línea» (artículo 26, § 4, del CIV), aquel que explota los servicios de transporte ferroviario en líneas CIV.

4. En el caso de que intervenga un solo explotador de los servicios de transporte ferroviario en un transporte internacional ferroviario, las autorizaciones concedidas por el CIV para adoptar reglamentaciones derogatorias, bien en tarifas o bien convencionales, deberán enten-

de transporte ferroviario podrá celebrar los acuerdos contractuales correspondientes, concretamente en el marco de los artículos 5, § 3, 17, § 2, 19, § 4 y 25, § 2 del CIV.

5. Las presentes disposiciones complementarias entrarán en vigor y serán publicadas en la forma prevista por las leyes y reglamentos de cada Estado miembro. Las disposiciones complementarias y su entrada en vigor serán comunicadas a la Oficina Central, que dará inmediatamente conocimiento de las mismas a todos los demás Estados miembros.

**Disposiciones complementarias por las que se interpretan las reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril (CIM), apéndice B del COTIF, en caso de separación en la gestión de la infraestructura ferroviaria y la explotación de los servicios de transporte de las empresas ferroviarias**

Considerando que el Convenio relativo a los Transportes Internacionales Ferroviarios (COTIF) de 9 de mayo de 1980 se basa en el principio de que los ferrocarriles son a la vez gestores de su infraestructura y explotadores de los servicios de transporte ferroviario, pero que, al propio tiempo, ciertos Estados se encuentran incurso en un proceso de separación de estas dos actividades,

Considerando que la unicidad del derecho efectuada por el COTIF constituye tanto para los usuarios como para los transportistas un elemento de seguridad jurídica importante que facilita los transportes ferroviarios internacionales directos en Europa y fuera de ella,

Considerando que, por consiguiente, es deseable que los transportes internacionales ferroviarios continúen estando sometidos al COTIF,

Considerando que el COTIF no presupone que más de una empresa ferroviaria lleve a cabo un transporte internacional ferroviario como socio contractual del cliente,

Conscientes, no obstante, de que en tales casos algunas disposiciones del CIM dejarán de tener objeto, en la medida en que se basan en la idea de que varios ferrocarriles participan sucesivamente como transportistas en la realización de un transporte internacional regido por un contrato único,

Conscientes de que es necesaria y urgente una revisión del COTIF, pero que la misma exige importantes trabajos previos, los representantes de los Estados miembros de la OTIF, reunidos del 22 al 26 de noviembre de 1993 en Berna, han elaborado, en virtud del artículo 9 del CIM, las disposiciones complementarias siguientes y recomiendan a los Estados Miembros que las pongan en vigor a partir del 1 de enero de 1995:

1. Al producirse la inscripción de líneas ferroviarias en el sentido del artículo 2, § 1, del COTIF, bastará con que el organismo que gestiona la infraestructura se inscriba en la lista de líneas CIM.

2. Sólo existe «explotación» en el sentido del artículo 2, §§ 1 y 2, del CIM, en el caso de que «el ferrocarril» de que se trate sea a la vez gestor de la infraestructura y explotador de los servicios de transporte ferroviario.

3. Con excepción de los artículos 2 y 4, letra c), del CIM se entiende por «ferrocarril», el que explota los servicios de transporte ferroviario en líneas CIM. En el artículo 4, letra c) del CIM, la noción de «transporte solicitado» comprenderá igualmente a los gestores de la infraestructura.

4. Los artículos 18, 19, § 4, 20, § 3 y 25, § 3 del CIM regularán la responsabilidad del expedidor únicamente entre las partes en el contrato de transporte.

5. En el caso de que intervenga un único explotador de los servicios de transporte ferroviario en un transporte internacional ferroviario, las autorizaciones concedidas por el CIM para adoptar reglamentaciones derogatorias, bien en tarifas o bien convencionales, deberán entenderse en el sentido de que dicho explotador de los servicios de transporte ferroviario podrá celebrar los acuerdos contractuales correspondientes, en concreto en el marco de los artículos 27, 30 y 31 del CIM.

6. Por «ferrocarril (red) matriculador(a)» en el RIP se entiende el organismo que haya registrado, conforme a las disposiciones vigentes, los vagones destinados a ser utilizados en tráfico internacional.

7. Por «ferrocarril (red) que proceda al acuerdo» en el RICO se entiende el organismo que haya aprobado, de conformidad con las disposiciones vigentes, los contenedores destinados al tráfico internacional.

8. Las presentes disposiciones complementarias entrarán en vigor y serán publicadas en la forma prevista por las leyes y reglamentos de cada Estado miembro. Las disposiciones complementarias y su entrada en vigor se comunicarán a la Oficina Central, que dará inmediatamente conocimiento de las mismas a todos los demás Estados miembros.

Las presentes disposiciones complementarias entrarán en vigor el 1 de enero de 1995.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 28 de mayo de 1997.—El Secretario general técnico, Julio Núñez Montesinos.

## MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGÍA

**12222** RESOLUCIÓN de 4 de junio de 1997, de la Dirección General de la Energía, por la que se publican los precios máximos de gasolinas, sin incluir impuestos, aplicables en los ámbitos de las ciudades de Ceuta y Melilla a partir del día 7 de junio de 1997.

Por Orden de 27 de diciembre de 1996, previo Acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos de 26 de diciembre de 1996, se aprobó el sistema de precios máximos de venta al público de productos petrolíferos en los ámbitos de las ciudades de Ceuta y Melilla.

En cumplimiento de lo dispuesto en dicha Orden, Esta Dirección General de la Energía ha resuelto que desde las cero horas del día 7 de junio de 1997 los precios máximos, sin impuestos, en el ámbito de las ciudades de Ceuta y Melilla de los productos que a continuación se relacionan, serán los siguientes:

Precios máximos, sin impuestos, en pesetas/litro en estación de servicio o aparato surtidor:

Gasolina súper I. O. 97 (súper)	Gasolina sin plomo I. O. 95
41,6	43,8

A los precios sin impuestos anteriores se les sumarán los impuestos vigentes en cada momento.

Lo que se hace público para general conocimiento. Madrid, 4 de junio de 1997.—La Directora general, María Luisa Huidobro y Arriba.

**12223** RESOLUCIÓN de 4 de junio de 1997, de la Dirección General de la Energía, por la que se publican los precios máximos de venta al público de gasolinas, Impuesto General Indirecto Canario excluido, aplicables en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias a partir del día 7 de junio de 1997.

Por Orden de 28 de diciembre de 1994, previo Acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos de 28 de diciembre de 1994, se aprobó el sistema de precios máximos de venta al público de productos petrolíferos en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias.

En cumplimiento de lo dispuesto en dicha Orden,

Esta Dirección General de la Energía ha resuelto que desde las cero horas del día 7 de junio de 1997 los precios máximos de venta al público en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias de los productos que a continuación se relacionan, Impuesto General Indirecto Canario excluido, serán los siguientes:

Precios máximos en pesetas/litro en estación de servicio o aparato surtidor:

Gasolinas auto		
I. O. 97 (súper)	I. O. 92 (normal)	I. O. 95 (sin plomo)
80,5	77,5	78,2

Lo que se hace público para general conocimiento. Madrid, 4 de junio de 1997.—La Directora general, María Luisa Huidobro y Arriba.

**12224** RESOLUCIÓN de 4 de junio de 1997, de la Dirección General de la Energía, por la que se publican los precios máximos de venta al público de gasolinas, aplicables en el ámbito de la península e islas Baleares a partir del día 7 de junio de 1997.

Por Orden de 28 de diciembre de 1994, previo Acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos de 28 de diciembre de 1994, se aprobó el sistema de precios máximos de venta al público de productos petrolíferos en el ámbito de la península e islas Baleares.

En cumplimiento de lo dispuesto en dicha Orden,

Esta Dirección General de la Energía ha resuelto que desde las cero horas del día 7 de junio de 1997 los precios máximos de venta al público en el ámbito de la península e islas Baleares de los productos que a continuación se relacionan, impuestos incluidos, serán los siguientes:

1. Precios máximos en pesetas/litro de gasolinas auto en estación de servicio o aparato surtidor:

I. O. 97 (súper)	I. O. 92 (normal)	I. O. 95 (sin plomo)
120,6	117,1	116,9

El precio de las gasolinas auto para las representaciones diplomáticas que, en régimen de reciprocidad, tengan concedida la exención del Impuesto sobre Hidrocarburos, será el que resulte de restar al precio aplicable el tipo del citado Impuesto vigente en cada momento.

Lo que se hace público para general conocimiento. Madrid, 4 de junio de 1997.—La Directora general, María Luisa Huidobro y Arriba.