

I. Disposiciones generales

JEFATURA DEL ESTADO

INSTRUMENTO de Ratificación del Convenio Adicional al Convenio Internacional sobre transporte de viajeros y equipajes por ferrocarril (CIV), de 25 de febrero de 1961, referente a la responsabilidad de los ferrocarriles por muerte y heridas de viajeros y Protocolos A y B, Protocolos I y II establecidos por la Conferencia Diplomática reunida en Berna el día 22 de octubre de 1971 por los que se dispone la entrada en vigor del Convenio Adicional y los Protocolos A y B.

FRANCISCO FRANCO BAHAMONDE

JEFE DEL ESTADO ESPAÑOL,
GENERALÍSIMO DE LOS EJÉRCITOS NACIONALES

Por cuanto el día 26 de febrero de 1966 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 adicional al Convenio Internacional sobre transporte de viajeros y equipajes por ferrocarril (CIV), de 25 de febrero de 1961, referente a la responsabilidad de los ferrocarriles por muerte y heridas de viajeros, y Protocolos A y B complementarios al CIV, cuyo texto certificado se inserta seguidamente:

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

Los Plenipotenciarios infrascritos, habiendo reconocido la utilidad de una unificación de las reglas de responsabilidad del ferrocarril por los daños y perjuicios resultantes —en el transcurso de un transporte internacional— de la muerte, de las heridas o de cualquier otro menoscabo de la integridad física o mental de un viajero, así como de la avería o de la pérdida de los objetos que llevara consigo, han resuelto completar, por un Convenio adicional, el Convenio internacional concerniente al transporte de viajeros y de equipajes por ferrocarril (CIV) de 25 de febrero de 1961 y han convenido en los artículos siguientes:

ARTÍCULO PRIMERO

Campo de aplicación

1. El presente Convenio reglamenta la responsabilidad de los ferrocarriles en los daños causados a los viajeros por accidente ocurrido en el territorio de un Estado parte del presente Convenio. Con arreglo al presente Convenio, se entienda por «viajero»:

a) Los viajeros cuyo transporte se rija por el Convenio Internacional de 25 de febrero de 1961, referente al transporte de viajeros y de equipajes por ferrocarril (CIV).

b) Los transportadores de los envíos efectuados con arreglo al Convenio Internacional de 25 de febrero de 1961 sobre transporte de mercancías por ferrocarril (CIM).

2. Cuando firme el presente Convenio o deposite su Instrumento de Ratificación o de Adhesión, cada Estado contratante podrá declarar que se reserva el derecho de no aplicar el presente Convenio a los viajeros víctimas de accidentes ocurridos sobre su territorio cuando éstos sean súbditos o personas que residen habitualmente en dicho Estado.

ARTÍCULO 2.º

Alcance de la responsabilidad

1. El ferrocarril será responsable de los daños y perjuicios resultantes de la muerte, de las heridas o de cualquier otro menoscabo de la integridad física o mental de un viajero cau-

sados por un accidente, en relación con la explotación ferroviaria, ocurrido mientras el viajero se encuentra en los vehículos o entre o satga de ellos.

Además, el ferrocarril será responsable de los daños y perjuicios resultantes de la avería o de la pérdida total o parcial de los objetos que llevara puestos o llevara consigo el viajero víctima de tal accidente, como, por ejemplo, bultos de mano, incluidos los animales.

2. El ferrocarril quedará exento de esta responsabilidad si el accidente fue motivado por circunstancias ajenas a la explotación que, a pesar de la diligencia requerida por las particularidades del caso, no podía evitar el ferrocarril y cuyas consecuencias no podía evitar.

3. El ferrocarril quedará exento en totalidad o en parte de dicha responsabilidad en la medida en que el accidente se deba a una falta del viajero o a un comportamiento del mismo que no esté de acuerdo con la conducta normal de los viajeros.

4. El ferrocarril quedará exento de esta responsabilidad si el accidente se debe al comportamiento de un tercero que no sea el ferrocarril, a pesar de la diligencia requerida por las particularidades del caso, que el ferrocarril no podía evitar y cuyas consecuencias no podía evitar.

Si no queda excluida la responsabilidad del ferrocarril de conformidad con el apartado que antecede, el ferrocarril responderá de todo dentro de los límites del presente Convenio y sin perjuicio de recurrir, en su caso, contra terceros.

5. El presente Convenio no incluye la responsabilidad que le pueda incumbir al ferrocarril en los casos no previstos en el apartado 1.

6. En el sentido del presente Convenio, el «ferrocarril responsable» es el que, con arreglo a la lista de las líneas previstas en el artículo 59 de la CIV, explote la línea en la que se ha producido el accidente. Si con arreglo a la lista citada existe una coexplotación por parte de dos ferrocarriles, será responsable cada uno de ellos.

ARTÍCULO 3.º

Daños y perjuicios en caso de muerte del viajero

1. En caso de muerte del viajero los daños y perjuicios comprenden:

a) Los gastos necesarios como consecuencia del fallecimiento, especialmente los de transporte del cadáver, inhumación e incineración.

b) Si la muerte no ha sido instantánea, los daños y perjuicios que se definen en el artículo 4.º

2. Si —por muerte del viajero— personas con las que tuviere o hubiera tenido en el futuro una obligación de alimentos en virtud de la Ley se ven privadas de su apoyo, también habrá lugar a indemnizarlas de dicha pérdida. La acción de daños y perjuicios de las personas cuyo mantenimiento corriera a cargo del viajero sin que le obligara la Ley quedará sujeta al Derecho nacional.

ARTÍCULO 4.º

Daños y perjuicios en caso de heridas del viajero

En caso de heridas o de cualquier otro menoscabo de la integridad física o mental del viajero, los daños y perjuicios comprenderán:

a) Los gastos necesarios, especialmente los de tratamiento médico y transporte.

b) La reparación del perjuicio causado, bien por incapacidad total o parcial para el trabajo, bien por aumento de las necesidades.

ARTÍCULO 5.º

Reparación de otros perjuicios

El Derecho nacional determina si el ferrocarril tiene que abonar daños y perjuicios —y en qué medida— por perjuicios

que no sean los previstos en los artículos 3.º y 4.º, especialmente los perjuicios morales y físicos (*pretium doloris*) y estéticos.

ARTÍCULO 8.º

Forma y limitación de los daños y perjuicios en caso de muerte o de heridas del viajero

1. Los daños y perjuicios previstos en el párrafo 2 del artículo 3.º, y el apartado b) del artículo 4.º se deberán asignar en forma de capital; sin embargo, si el Derecho nacional permite la asignación de una renta, se asignarán en esta forma cuando el viajero perjudicado o los derechohabientes indicados en el párrafo 2 del artículo 3.º lo solicitaren.

2. El importe de los daños y perjuicios a asignar en virtud del párrafo 1 se determinará con arreglo al Derecho nacional. No obstante, para la aplicación del presente Convenio se fijará un límite máximo de 200.000 francos de capital o de la renta anual correspondiente a dicho capital para cada viajero cuando el Derecho nacional tenga previsto un límite máximo de una cantidad inferior.

ARTÍCULO 7.º

Limitación de los daños y perjuicios en caso de avería o pérdida de objetos

Cuando, en virtud de las disposiciones del presente Convenio, corran a cargo del ferrocarril los daños y perjuicios por avería o pérdida total o parcial de los objetos que el viajero víctima de un accidente llevaba puestos o llevaba consigo, como bultos de mano, incluidos animales, se podrá reclamar la reparación del daño hasta la cantidad de 2.000 francos por viajero.

ARTÍCULO 8.º

Importe de los daños y perjuicios en caso de dolo o de culpa grave

No se aplicarán las disposiciones de los artículos 6.º y 7.º del presente Convenio a las previstas por el Derecho nacional que limiten las indemnizaciones a una cantidad determinada si el daño resulta de dolo o de falta grave por parte del ferrocarril.

ARTÍCULO 9.º

Intereses y restitución de las indemnizaciones

1. El derechohabiente podrá pedir los intereses de la indemnización, que se calcularán a razón de un 5 por 100 anual. Estos intereses se devengarán a partir de la fecha de la reclamación administrativa o, si no hubiera tenido lugar reclamación alguna, a partir de la fecha de la demanda judicial. Sin embargo, en las indemnizaciones debidas en virtud de los artículos 3.º y 4.º, los intereses sólo se devengarán a partir de la fecha en que se hayan producido los hechos que sirvieron para la determinación de su importe si esta fecha es posterior a la de la reclamación o a la de la demanda judicial.

2. Se restituirá cualquier indemnización indebidamente cobrada.

ARTÍCULO 10

Prohibición de limitar la responsabilidad

Las disposiciones arancelarias y los acuerdos particulares concertados entre el ferrocarril y el viajero en virtud del presente Convenio que tiendan a exonerar por anticipado, total o parcialmente, al ferrocarril de su responsabilidad o que tengan por efecto invertir la prueba de la culpa que le incumbe al ferrocarril o que fijen límites inferiores a los fijados en el párrafo 2 del artículo 6.º y en el artículo 7.º, quedarán nulos de pleno derecho. No obstante, esta nulidad no implica la nulidad del contrato de transporte, que queda sujeta a las disposiciones de la CIV y del presente Convenio.

ARTÍCULO 11

Responsabilidad del ferrocarril en nombre de sus agentes

El ferrocarril será responsable de los agentes que trabajan a su servicio y de las demás personas que emplea para la ejecución del transporte de que está encargado.

No obstante, si a petición de los viajeros los agentes del ferrocarril prestan servicios que no incumben al ferrocarril, se considerará que obran por cuenta de los viajeros a quienes prestan dichos servicios.

ARTÍCULO 12

Ejercicio de acciones no previstas en el presente Convenio

En los casos previstos en el párrafo 1 del artículo 2.º, no se podrá ejercer contra el ferrocarril ninguna acción de responsabilidad, por cualquier causa que fuere, si no es en las condiciones y límites previstos en el presente Convenio.

Lo mismo sucede con cualquier acción que se ejerza contra las personas de las que responde el ferrocarril en virtud del artículo 11.

ARTÍCULO 13

Reclamaciones administrativas

1. En virtud del presente Convenio, las reclamaciones de daños y perjuicios serán facultativas, podrán ser presentadas a cualquiera de los ferrocarriles siguientes siempre que tengan su sede en el territorio de un Estado parte de dicho Convenio:

1.º El ferrocarril responsable, si con arreglo al párrafo 6 del artículo 2.º dos de los ferrocarriles son responsables, a uno de éstos.

2.º El ferrocarril de salida.

3.º El ferrocarril de destino.

4.º El ferrocarril del domicilio o de la residencia habitual del viajero.

2. Las reclamaciones se cursarán por escrito. Los documentos que el derechohabiente estime útil unir a su reclamación tendrán que ser presentados en original o en copias, debidamente legalizadas éstas si el ferrocarril lo solicitare.

ARTÍCULO 14

Ferrocarril contra el que se puede ejercer acción judicial

Sólo se podrá ejercer acción judicial de daños y perjuicios, fundada en el presente Convenio, contra el ferrocarril responsable.

En caso de coexistencia por dos ferrocarriles, el demandante tendrá que elegir entre éstos. Este derecho de opción se extingue en cuanto se entable acción contra uno de ellos.

ARTÍCULO 15

Competencia

Las acciones judiciales fundadas en el presente Convenio sólo se podrán entablar ante el Juez competente del Estado en cuyo territorio se haya producido el accidente del viajero, a menos que se resuelva de otro modo en los acuerdos entre Estados o en las escrituras de concesión.

ARTÍCULO 16

Extinción de las acciones

1. El derechohabiente perderá su derecho de acción si no denunciare el accidente del viajero dentro de los tres meses a partir del conocimiento del daño, a uno de los ferrocarriles al que se pueda presentar una reclamación administrativa con arreglo al artículo 13.

En caso de que el derechohabiente denunciare el accidente verbalmente, el ferrocarril al que le ha sido denunciado el accidente deberá entregarle un certificado de dicho aviso verbal.

2. Sin embargo, la acción no se extinguirá:

a) Cuando, dentro del plazo previsto en el párrafo 1, el derechohabiente hubiera presentado una reclamación administrativa ante uno de los ferrocarriles indicados en el párrafo 1 del artículo 13.

b) Cuando el derechohabiente presentare la prueba de que el accidente es imputable a una falta del ferrocarril.

c) Cuando el accidente no haya sido denunciado o lo haya sido con retraso por circunstancias que no fueren imputables al derechohabiente.

d) Cuando en el plazo citado en el párrafo 1 el ferrocarril fuere responsable o cuando, con arreglo al párrafo 6 del artículo 2.º dos ferrocarriles fueren responsables, uno de ellos haya tenido conocimiento del accidente del viajero por otro conducto.

ARTÍCULO 17

Prescripción de las acciones

1. Las acciones por daños y perjuicios fundadas en el presente Convenio prescribirán:

a) Para la víctima, a los tres años, que se contarán a partir del día siguiente al accidente.

b) Para los demás derechohabientes, a los tres años, que se contarán a partir del día siguiente al fallecimiento de la víctima, sin que, no obstante, este plazo pueda pasar de cinco años a partir del día siguiente al accidente.

2. En caso de reclamación administrativa dirigida al ferrocarril, de conformidad con el artículo 13, los tres plazos de prescripción previstos en el párrafo 1 se suspenderán hasta el día en que el ferrocarril rechace la reclamación por escrito y restituya los documentos unidos a la misma. En caso de aceptación parcial de la reclamación, la prescripción solo reanudará su curso para la parte de la reclamación que siga en litigio. La prueba de haberse recibido la reclamación o de la respuesta y la de la restitución de los documentos incumbe a la parte que invoca este hecho.

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

3. La acción prescrita no podrá ser ejercida, ni aun en forma de una demanda de reconvencción o de una excepción.

4. A reserva de las disposiciones que anteceden, la prescripción se regulará por el Derecho nacional.

ARTÍCULO 18

Derecho nacional

1. A falta de estipulaciones en el presente Convenio, se aplicará el Derecho nacional.

2. Para la aplicación del presente Convenio, se entenderá por «Derecho nacional» el Derecho del Estado en cuyo territorio se hubiere producido el accidente del viajero, comprendidas las reglas relativas a los conflictos de leyes.

ARTÍCULO 19

Reglas generales de procedimiento

En todos los litigios a los que diere lugar la aplicación del presente Convenio, el procedimiento que se haya de seguir será el del Juez competente, a reserva de las disposiciones contrarias que figuren en el presente Convenio.

ARTÍCULO 20

Ejecución de las sentencias Fianzas

1. Cuando las sentencias pronunciadas contradictoriamente o en rebeldía por el Juez competente, en virtud de las disposiciones del presente Convenio pasaren a ser ejecutivas con arreglo a las leyes aplicadas por dicho Juez, serán ejecutivas en cada uno de los demás Estados contratantes tan pronto como se cumplan las formalidades prescritas en el Estado interesado. No se admitirá la revisión del fondo del asunto.

Esta disposición no se aplicará a las sentencias que sólo sean ejecutivas provisionalmente, ni tampoco a las condenas de daños y perjuicios que se pronunciaren, a más de las costas, contra un demandante por haberse rechazado su demanda.

Las transacciones concluidas entre las partes ante el Juez competente, con el fin de zanjar una diferencia, y sobre las cuales hubiere sido redactada un acta judicial, tendrán valor de sentencia.

2. La fianza que se haya de depositar como garantía del pago de las costas no podrá ser exigida con ocasión de las acciones judiciales fundadas en el presente Convenio.

ARTÍCULO 21

Unidad monetaria

Se considerará que las cantidades indicadas en francos en el presente Convenio se refieren al franco oro de un peso de 0,7500 gramo de una ley de 0,900.

ARTÍCULO 22

Transportes mixtos

1. A reserva de la disposición del párrafo 2, el presente Convenio no será aplicable a los daños producidos durante el transporte en líneas de servicios automoviles o de navegación

inscritas en la lista de líneas prevista en el artículo 59 de la CIV.

2. No obstante, cuando los vehículos ferroviarios fueren transportados por «ferry-boat», el presente Convenio será aplicable a los daños señalados en el párrafo 1 del artículo 2.º y causados por un accidente, en relación con la explotación ferroviaria, ocurrido mientras el viajero se encontraba en dichos vehículos, o entrando o saliendo del mismo.

Para la aplicación del presente párrafo, se entenderá por «Estado en cuyo territorio se hubiere producido el accidente» el Estado cuya bandera lleve el «ferry boat».

3. Cuando, por circunstancias excepcionales, el ferrocarril se viere obligado a interrumpir provisionalmente su explotación y transporte o a hacer transportar a los viajeros por otro medio de transporte, será responsable con arreglo al derecho referente a este medio de transporte. No obstante, seguirán siendo aplicables las disposiciones de los artículos 13 a 17, las del párrafo 2 del artículo 18 y las de los artículos 19 y 20 del presente Convenio.

ARTÍCULO 23

Responsabilidad en caso de accidentes nucleares

El ferrocarril quedará liberado de la responsabilidad que le incumbe en virtud del presente Convenio cuando el daño haya sido causado por un accidente nuclear y —en virtud de las prescripciones especiales vigentes en un Estado contratante reglamentando la responsabilidad en el campo de la energía nuclear— será responsable de este daño el explotador de una instalación nuclear u otra persona que le sustituyere.

ARTÍCULO 24

Firma

El presente Convenio permanecerá abierto hasta el 1 de julio de 1966 a la firma de los Estados que hayan sido invitados a hacerse representar en la Conferencia celebrada en Berna del 21 al 26 de febrero de 1966.

ARTÍCULO 25

Ratificación y entrada en vigor

El presente Convenio será ratificado y los instrumentos de ratificación serán depositados lo antes posible cerca del Gobierno suizo.

Una vez ratificado el Convenio por 15 Estados, el Gobierno suizo se pondrá en comunicación con los Gobiernos interesados para fijar con ellos la fecha de entrada en vigor.

ARTÍCULO 26

Adhesión

Si un Estado, parte del Convenio Internacional (CIV) de 25 de febrero de 1961, sobre transporte de viajeros y de equipajes por ferrocarril, que no hubiere firmado el presente Convenio quisiere adherirse al mismo, se le comunicará al Gobierno suizo, el cual lo pondrá en conocimiento de los Estados contratantes.

Toda adhesión surtirá efecto un mes después de la fecha en la que el Gobierno suizo lo hubiere puesto en conocimiento de los Estados contratantes.

ARTÍCULO 27

Duración y revisión

El presente Convenio tendrá la misma duración que el Convenio Internacional sobre transporte de viajeros y de equipajes por ferrocarril (CIV) del 25 de febrero de 1961; podrá ser revisado por el procedimiento previsto en el párrafo 1 del artículo 68 de dicho Convenio CIV y eventualmente incorporarse al mismo.

ARTÍCULO 28

Textos del Convenio. Traducciones oficiales

El presente Convenio ha sido concluido y firmado en lengua francesa con arreglo al uso diplomático establecido.

Con el texto francés van anexos un texto en lengua alemana, un texto en lengua inglesa y un texto en lengua italiana, que tienen valor de traducciones oficiales.

En caso de divergencia hará fe el texto francés.

PROTOCOLO A

Establecido por la Conferencia extraordinaria reunida para designar los miembros del Comité Administrativo de la Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril y para aprobar un Convenio adicional al Convenio Internacional (CIV) de 25 de febrero de 1961, sobre transporte de viajeros y de equipajes por ferrocarril, referente a la responsabilidad del ferrocarril por muerte y heridas de viajeros.

Con ocasión de la Conferencia extraordinaria reunida en Berna del 21 al 26 de febrero de 1966 con el fin de designar los miembros del Comité Administrativo de la Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril y aprobar un Convenio adicional al Convenio Internacional (CIV) de 25 de febrero de 1961, sobre el transporte de viajeros y de equipajes por ferrocarril, referente a la responsabilidad del ferrocarril por muerte y heridas de viajeros, los Plenipotenciarios infrascritos convienen lo que sigue:

Habida cuenta de que la reciente ampliación del campo de aplicación de los Convenios Internacionales a los Estados de África del Norte y a los del Próximo y Medio Oriente demuestra que parece muy difícil tener en cuenta una distribución geográfica equitativa, limitando a nueve miembros la composición del Comité Administrativo, como lo prescribían los Convenios.

Se acuerda

Modificar como sigue las disposiciones del párrafo 2, letra a), del artículo 1.º del anexo V del CIM y del anexo II del CIV para ampliar de nueve a once el número de miembros del Comité Administrativo.

•Párrafo a. a) El Comité Administrativo se reunirá en Berna. Se compondrá de once miembros, elegidos por los Estados contratantes.

El presente Protocolo, que completa los Convenios CIM y CIV de 25 de febrero de 1961, queda abierto a la firma hasta el 1 de julio de 1966.

Entrará en vigor, a título provisional, el 1 de marzo de 1966. Por lo que se refiere a su ratificación y a su entrada en vigor definitiva, las disposiciones de los artículos 66 y del párrafo 2 del 69 del CIM y de los artículos 65 y del párrafo 2 del artículo 68 del CIV serán aplicables por analogía.

PROTOCOLO B

Establecido por la Conferencia extraordinaria reunida para designar los miembros del Comité Administrativo de la Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril y para aprobar un Convenio adicional al Convenio Internacional (CIV) de 25 de febrero de 1961, sobre transporte de viajeros y de equipajes por ferrocarril, referente a la responsabilidad del ferrocarril por muerte y heridas de viajeros.

Con ocasión de la Conferencia extraordinaria reunida en Berna del 21 al 26 de febrero de 1966 con el fin de designar los miembros del Comité Administrativo de la Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril y aprobar un Convenio adicional al Convenio Internacional (CIV) de 25 de febrero de 1961, sobre el transporte de viajeros y de equipajes por ferrocarril, referente a la responsabilidad del ferrocarril por muerte y heridas de viajeros, los Plenipotenciarios infrascritos convienen lo que sigue:

1.º Habida cuenta de que el Convenio que reglamenta la responsabilidad del ferrocarril por muerte y heridas de viajeros constituye un Convenio adicional al Convenio Internacional de 25 de febrero de 1961, sobre el transporte de viajeros y de equipajes por ferrocarril.

Se acuerda

Que los Estados que no hayan firmado los Convenios de 25 de octubre de 1952 y de 25 de febrero de 1961, o las partes territoriales de dichos Estados, y en las líneas de ferrocarril en los que se apliquen los Convenios de 25 de febrero de 1961, podrán, en virtud de las disposiciones del número 1 del Protocolo adicional de los Convenios Internacionales referentes al transporte por ferrocarril de mercancías (CIM) y de viajeros y equipajes (CIV) firmados en Berna el 25 de febrero de 1961, participar en el Convenio adicional al CIV sobre la responsabilidad del ferrocarril por muerte y heridas de viajeros.

2.º El presente Protocolo, que completa el Convenio adicional de 26 de febrero de 1966, relativo a la responsabilidad del ferrocarril por muerte y heridas de viajeros, queda abierto a la firma hasta el 1 de julio de 1966.

Deberá ser ratificado.

Los Estados que no hayan firmado el presente Protocolo antes de esa fecha y los Estados participantes en el Convenio adicional indicado, podrán adherirse al presente Protocolo, en aplicación de su artículo 26 mediante notificación.

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

El presente Protocolo entrará en vigor seis meses antes de la fecha prevista para poner en aplicación el Convenio adicional de 26 de febrero de 1966.

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

Hecho en Berna el veintiséis de febrero de mil novecientos sesenta y seis, en un solo ejemplar, el cual quedará depositado en los Archivos de la Confederación Helvética y del que se remitirá copia auténtica a cada una de las Partes.

Por tanto, habiendo visto y examinado los veintiocho artículos de dicho Convenio y sus Protocolos A y B, 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 trece de julio de mil novecientos sesenta y siete.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Asuntos Exteriores,
FERNANDO MARIA DE CASTIELLA

El Instrumento de Ratificación fué depositado ante el Gobierno suizo el día 4 de agosto de 1967.

PROTOCOLO I

Establecido por la Conferencia diplomática reunida al efecto de poner en vigor el Convenio adicional al Convenio Internacional sobre transporte de viajeros y equipajes por ferrocarril (CIV), de 25 de febrero de 1961, relativo a la responsabilidad del ferrocarril por muerte y heridas, y el Protocolo B referente al mismo, firmados en Berna el 26 de febrero de 1966.

Por aplicación del artículo 25 del Convenio adicional al Convenio Internacional sobre transporte de viajeros y equipajes por ferrocarril (CIV), de 25 de febrero de 1961, relativo a la responsabilidad del ferrocarril por muerte y heridas de viajeros, firmado en Berna el 26 de febrero de 1966, concertado entre:

Argelia, Austria, Bélgica, Bulgaria, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Irak, Italia, El Líbano, Liechtenstein, Luxemburgo, Marruecos, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania, Suiza, Siria, Checoslovaquia, Túnez, Turquía y Yugoslavia, y como consecuencia de la invitación dirigida por el Consejo Federal Helvético a las Altas Partes contratantes, los Plenipotenciarios infrascritos se han reunido en Berna los días 20, 21 y 22 de octubre de 1971.

Exhibidos sus plenos poderes y hallados en buena y debida forma, dichos Plenipotenciarios han tomado nota de la declaración del Gobierno suizo, según cuyo tenor los Instrumentos de Ratificación de Convenio adicional y del Protocolo B de 26 de febrero de 1966, reconocidos previo examen como exactos y concordantes, han sido depositados en manos del Gobierno de la Confederación Helvética por los Estados y en las fechas indicadas a continuación:

1. Checoslovaquia, el 14 de noviembre de 1966.
2. Dinamarca, el 23 de febrero de 1967.
3. Países Bajos, el 9 de mayo de 1967.
4. Yugoslavia, el 17 de julio de 1967.
5. España, el 4 de agosto de 1967.
6. Liechtenstein, el 5 de octubre de 1967.
7. Francia, el 8 de febrero de 1968.
8. Bélgica, el 14 de octubre de 1968.
9. Siria, el 9 de diciembre de 1968 (solamente el Convenio adicional).

10. Suiza, el 21 de enero de 1969.
11. Austria, el 2 de julio de 1969.
12. Luxemburgo, el 20 de mayo de 1970.
13. Turquía, el 17 de julio de 1970.
14. Finlandia, el 28 de agosto de 1970.
15. Polonia, el 25 de febrero de 1971.
16. Noruega, el 16 de agosto de 1971.
17. Portugal, el 20 de octubre de 1971.
18. Bulgaria, el 21 de octubre de 1971.

Y los Estados siguientes se han adherido al Convenio adicional, de conformidad con el artículo 26 del mismo, en las fechas que se indican:

1. Irak, el 2 de junio de 1969.
2. Argelia, el 30 de octubre de 1969.

Habiendo la Conferencia comprobado que más de quince Estados han depositado los Instrumentos de Ratificación en manos del Gobierno suizo y que se han adherido dos Estados a dicho Convenio, redacta las disposiciones siguientes:

1.º El Convenio adicional al Convenio Internacional sobre transporte de viajeros y equipajes por ferrocarril (CIV), de 25 de febrero de 1961, relativo a la responsabilidad del ferrocarril por muerte y heridas de viajeros, firmado en Berna el 26 de febrero de 1966, entrará en vigor el 1 de enero de 1973.

2.º De conformidad con el número 2, apartado 5, del Protocolo B de 26 de febrero de 1966, dicho Protocolo comenzará su vigencia seis meses antes de la fecha prevista para la entrada en vigor del Convenio adicional, es decir, el 1 de julio de 1972.

En lo concerniente a los Estados que depositaren sus Instrumentos de Ratificación después del 1 de noviembre de 1972, el Convenio les será aplicable a partir del primer día del segundo mes siguiente al mes en cuyo transcurso el Gobierno suizo hubiere notificado dicho depósito a los Gobiernos de los Estados contratantes.

El presente Protocolo permanecerá abierto a la firma hasta el 31 de diciembre de 1971.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios extienden y firman el presente Protocolo.

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

PROTOCOLO II

Establecido por la Conferencia diplomática reunida al efecto de poner en vigor el Protocolo A de 26 de febrero de 1966, sobre aumento del número de miembros del Comité Administrativo de la Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril.

De conformidad con el Protocolo A, establecido por la Conferencia extraordinaria reunida a los fines de designar los miembros del Comité Administrativo de la Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril y de adoptar un Convenio adicional al Convenio Internacional sobre transporte de viajeros y equipajes por ferrocarril (CIV), de 25 de febrero de 1961, relativo a la responsabilidad del ferrocarril por muerte y heridas de viajeros, Protocolo concertado entre:

Austria, Bélgica, Bulgaria, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Hungría, Irak, Italia, Líbano, Liechtenstein, Luxemburgo, Marruecos, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania, Reino Unido, Suecia, Suiza, Siria, Checoslovaquia, Túnez, Turquía y Yugoslavia, y como consecuencia de la invitación dirigida por el Consejo Federal Helvético a las Altas Partes contratantes, los Plenipotenciarios infrascritos se han reunido en Berna los días 20, 21 y 22 de octubre de 1971.

Tras de exhibirse sus plenos poderes y de encontrarlos en buena y debida forma, dichos Plenipotenciarios han tomado nota de la declaración del Gobierno suizo, según cuyo tenor los Instrumentos de Ratificación del Protocolo A de 26 de febrero de 1966, reconocidos previo examen como exactos y conformes, han sido depositados en manos del Gobierno de la Confederación Helvética por los Estados y en las fechas indicadas a continuación.

1. Suecia, el 18 de julio de 1966.
2. Checoslovaquia, el 14 de noviembre de 1966.
3. Dinamarca, el 23 de febrero de 1967.
4. Países Bajos, el 9 de mayo de 1967.
5. Yugoslavia, el 17 de julio de 1967.

6. España, el 4 de agosto de 1967.
7. Liechtenstein, el 5 de octubre de 1967.
8. Francia, el 11 de marzo de 1968.
9. Hungría, el 19 de marzo de 1968.
10. Bélgica, el 14 de octubre de 1968.
11. Siria, el 9 de diciembre de 1968.
12. Suiza, el 21 de enero de 1969.
13. Reino Unido, el 10 de junio de 1969.
14. Austria, el 2 de julio de 1969.
15. Luxemburgo, el 20 de mayo de 1970.
16. Finlandia, el 30 de diciembre de 1970.
17. Polonia, el 25 de febrero de 1971.
18. Turquía, el 5 de mayo de 1971.
19. Noruega, el 6 de agosto de 1971.
20. Portugal, el 20 de octubre de 1971.
21. Bulgaria, el 21 de octubre de 1971.

Y el Estado siguiente, de conformidad con los artículos 87 del CIM y 66 del CIV, se ha adherido a dicho Protocolo en la fecha que se indica:

Irak, el 2 de junio de 1969.

Habiendo la Conferencia comprobado que más de quince Estados han depositado sus Instrumentos de Ratificación en manos del Gobierno suizo y que un Estado se ha adherido al Protocolo A de 26 de febrero de 1966, redacta las disposiciones siguientes:

El Protocolo A, firmado en Berna el 26 de marzo de 1966 por la Conferencia extraordinaria de febrero de 1966 y relativo a la modificación del artículo 1.º, párrafo 2, letra a), de los anejos V al CIM y II al CIV, de 25 de febrero de 1961 (aumento del número de miembros del Comité Administrativo de nueve a once), entrará en vigencia el 1 de enero de 1972.

En lo tocante a los Estados que depositen sus Instrumentos de Ratificación después del 22 de febrero de 1971 en manos del Gobierno suizo, el Protocolo A, de 26 de febrero de 1966, entrará en vigor el día en que el Gobierno suizo haya notificado dicho depósito a los Gobiernos de los Estados contratantes.

El presente Protocolo quedará abierto a la firma hasta el 31 de diciembre de 1971.

En fe de lo cual extienden y firman el presente Protocolo.

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

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 3 de febrero de 1973.—El Secretario general Técnico del Ministerio de Asuntos Exteriores, Enrique Thomas de Carranza.

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

ORDEN de 21 de febrero de 1973 por la que se fijan los precios índices que hayan de regir en las subastas de los aprovechamientos forestales de los montes catalogados, propiedad de Entidades públicas, correspondiente al año forestal 1972-73.

Excelentísimos señores:

Esta Presidencia del Gobierno, a propuesta de los Ministerios de la Gobernación y de Agricultura (Dirección General de Administración Local e Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza), de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 215 del Reglamento de Montes, de 22 de febrero de 1962, y apreciadas las condiciones económicas del mercado de productos forestales, tiene a bien disponer:

Primero.—Los precios índices para las subastas de los aprovechamientos de maderas, leñas, mieras, espartos y albardines del año forestal 1972-73, en los montes catalogados, de la pertenencia de Entidades públicas, se señalarán aumentando en un 25 por 100 el precio base de licitación.