

Por tanto,
Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta Ley Orgánica.
Madrid, 19 de junio de 1997.

JUAN CARLOS R.

El Presidente del Gobierno,
JOSÉ MARÍA AZNAR LÓPEZ

13375 LEY 20/1997, de 19 de junio, por la que se regula la competencia del Gobierno, en un período transitorio, para la fijación de las tarifas y condiciones de interconexión.

JUAN CARLOS I

REY DE ESPAÑA

A todos los que la presente vieren y entendieren,
Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la siguiente Ley.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El calendario acordado con la Comisión de la Unión Europea para la terminación del proceso liberalizador de las telecomunicaciones en España concluye el 1 de diciembre de 1998. Con anterioridad a esta fecha deben efectuarse modificaciones en la regulación de las telecomunicaciones en nuestro país que permitan una adaptación paulatina de los operadores existentes al nuevo escenario de la prestación de los servicios en competencia.

En concreto, con anterioridad a la fecha de plena liberalización anteriormente citada, deberán desarrollarse los procesos de entrada en el mercado de nuevos operadores de telefonía y, concretamente, de «Retevisión, Sociedad Anónima», una vez sea privatizada, y de los operadores de cable que obtengan el correspondiente título habilitante. El acceso al mercado, como operadores de telefonía, de estas nuevas entidades introduce un primer factor de competencia hasta finales de 1998 y da especial relevancia a la fijación de las condiciones y tarifas de interconexión para la prestación del servicio utilizando la red del operador dominante. De dichas condiciones y tarifas dependerá la supervivencia, a corto plazo, de estos primeros competidores en la apertura paulatina y controlada del mercado.

El breve espacio de tiempo transcurrido desde la constitución de la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones y la insuficiencia de medios con que actualmente se encuentra dotada pueden dificultar en un primer momento la elaboración, por dicha Comisión, de los estudios y análisis necesarios para adoptar resoluciones necesarias en materia de interconexión que no pueden demorarse. Por ello, parece necesario encomendar, transitoriamente, al Ministerio de Fomento la fijación de las condiciones y tarifas de interconexión hasta la plena liberalización del sector, reconociendo, no obstante, a la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones la facultad de emisión de informe previo.

Abona esta solución la circunstancia de que, no existiendo todavía un mercado liberalizado, transitoriamente, no debe ser la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones la que opere sobre una situación de una intervención administrativa sobre el sector, sino la Administración activa del Estado.

El tenor del precepto que se incluye como artículo único de esta Ley es idéntico al que fue objeto de aprobación, a través de la oportuna enmienda en el Senado,

dentro del texto de la Ley de Liberalización de las Telecomunicaciones. Por error producido en la votación, al volver el texto al Congreso de los Diputados, el precepto no pudo ser aprobado. La finalidad de esta Ley es subsanar dicho error.

Artículo único.

A fin de garantizar la competencia efectiva y hasta la plena liberalización de las telecomunicaciones el 1 de diciembre de 1998, el Ministerio de Fomento, previo informe preceptivo de la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones, fijará las condiciones y tarifas de interconexión.

Lo establecido en el párrafo anterior será aplicable desde el día de la publicación de la presente Ley en el «Boletín Oficial del Estado».

Por tanto,

Mando a todos los españoles, particulares y autoridades que guarden y hagan guardar esta Ley.

Madrid, 19 de junio de 1997.

JUAN CARLOS R.

El Presidente del Gobierno,
JOSÉ MARÍA AZNAR LÓPEZ

13376 INSTRUMENTO de ratificación del Protocolo Adicional número 1, hecho en Montreal el 25 de septiembre de 1975, que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929.

JUAN CARLOS I

REY DE ESPAÑA

POR CUANTO el día 30 de septiembre de 1981, el Plenipotenciario de España, nombrado en buena y debida forma al efecto, firmó en Varsovia el Protocolo Adicional número 1, hecho en Montreal el 25 de septiembre de 1975, que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929.

VISTOS Y EXAMINADOS los 13 artículos de dicho Protocolo,

CONCEDIDA por las Cortes Generales la autorización prevista en el artículo 94.1 de la Constitución,

VENGO EN APROBAR Y RATIFICAR cuanto en él 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 20 de diciembre de 1984.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Asuntos Exteriores,

FERNANDO MORÁN

PROTOCOLO ADICIONAL NÚMERO 1 QUE MODIFICA EL CONVENIO PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL FIRMADO EN VARSOVIA EL 12 DE OCTUBRE DE 1929

Los Gobiernos firmantes,

Considerando que es deseable modificar el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929,

Han convenido lo siguiente:

CAPÍTULO I

Modificaciones al Convenio

Artículo I.

El Convenio que las disposiciones del presente capítulo modifican es el Convenio de Varsovia de 1929.

Artículo II.

Se suprime el artículo 22 del Convenio y se sustituye por el siguiente:

«Artículo 22.

1. En el transporte de personas, la responsabilidad del transportista con respecto a cada pasajero se limitará a la suma de 8.300 Derechos Especiales de Giro. En el caso de que, con arreglo a la Ley del Tribunal que conozca del asunto, la indemnización pueda ser fijada en forma de renta, el capital de la renta no podrá sobrepasar este límite. Sin embargo, por convenio especial con el transportista, el pasajero podrá fijar un límite de responsabilidad más elevado.

2. En el transporte de equipaje facturado y de mercancías, la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de 17 Derechos Especiales de Giro por kilogramo, salvo declaración especial de valor hecha por el expedidor en el momento de la entrega del bulto al transportista y mediante el pago de una tasa suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar hasta el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que éste es superior al valor real en el momento de la entrega.

3. En lo que concierne a los objetos cuya custodia conserve el pasajero, la responsabilidad del transportista se limitará a 332 Derechos Especiales de Giro por pasajero.

4. Las sumas expresadas en Derechos Especiales de Giro mencionadas en este artículo se considerará que se refieren al Derecho Especial de Giro definido por el Fondo Monetario Internacional. La conversión de la suma en las monedas nacionales, en el caso de actuaciones judiciales, se hará de acuerdo con el valor de dichas monedas en Derechos Especiales de Giro en la fecha de la sentencia. El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de una Alta Parte Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculará de conformidad con el método de valoración aplicado por el Fondo Monetario Internacional para sus operaciones y transacciones que esté en vigor en la fecha de la sentencia. El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de una Alta Parte Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculará de la manera determinada por dicha Alta Parte Contratante.

Sin embargo, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones de los párrafos 1, 2 y 3 del artículo 22, podrán declarar, en el momento de la ratificación o de la adhesión o posteriormente, que el límite de responsabilidad del transportista, en los procedimientos judiciales seguidos en su territorio, se fija en la suma de 125.000 unidades monetarias por pasajero, con respecto al párrafo 1 del artículo 22; 250 unidades monetarias por kilogramo, con respecto al párrafo 2 del artículo 22, y 5.000 unidades monetarias por pasajero, con respecto al párrafo 3 del artículo 22. Esta unidad monetaria consiste en 65 miligramos y medio de oro con ley de 900 milésimas. Dicha suma podrá convertirse en la moneda nacional en cifras redondas. La conversión de esta suma en moneda nacional se efectuará de acuerdo con la Ley del Estado interesado.»

CAPÍTULO II

Campo de aplicación del Convenio modificado

Artículo III.

El Convenio de Varsovia, modificado por el presente Protocolo, se aplicará al transporte internacional definido en el artículo 1 del Convenio, si los puntos de partida y de destino mencionados en ese artículo se encuentran en el territorio de dos Partes del presente Protocolo o en el territorio de una sola Parte, si hay una escala prevista en el territorio de cualquier otro Estado.

CAPÍTULO III

Cláusulas finales

Artículo IV.

Para las Partes en este Protocolo, el Convenio y el Protocolo se considerarán e interpretarán como un solo instrumento que se designará con el nombre de Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo Adicional número 1 de Montreal de 1975.

Artículo V.

Hasta la fecha en que entre en vigor, de acuerdo con lo previsto en el artículo VII, el presente Protocolo permanecerá abierto a la firma de todos los Estados.

Artículo VI.

1. El presente Protocolo se someterá a la ratificación de los Estados signatarios.

2. La ratificación del presente Protocolo por todo Estado que no sea Parte en el Convenio tendrá el efecto de una adhesión al Convenio modificado por el presente Protocolo.

3. Los instrumentos de ratificación del presente Protocolo serán depositados ante el Gobierno de la República Popular Polaca.

Artículo VII.

1. Tan pronto como treinta Estados signatarios hayan depositado sus instrumentos de ratificación del presente Protocolo, éste entrará en vigor entre ellos el nonagésimo día, a contar del depósito del trigésimo instrumento de ratificación. Para cada uno de los Estados que ratifique después de esa fecha, entrará en vigor en

nonagésimo día, a contar del depósito de su instrumento de ratificación.

2. Tan pronto como entre en vigor, el presente Protocolo será registrado en las Naciones Unidas por el Gobierno de la República Popular Polaca.

Artículo VIII.

1. Después de su entrada en vigor, el presente Protocolo quedará abierto a la adhesión de todo Estado no signatario.

2. La adhesión al presente Protocolo por un Estado que no sea Parte en el Convenio implicará la adhesión al Convenio modificado por el presente Protocolo.

3. La adhesión se efectuará mediante el depósito de un instrumento de adhesión ante el Gobierno de la República Popular Polaca, que surtirá efecto el nonagésimo día, a contar de la fecha del depósito.

Artículo IX.

1. Toda Parte en el presente Protocolo podrá denunciarlo mediante notificación dirigida al Gobierno de la República Popular Polaca.

2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la recepción por el Gobierno de la República Popular Polaca de la notificación de dicha denuncia.

3. Para las Partes en el presente Protocolo, la denuncia por cualquiera de ellas del Convenio, de acuerdo con el artículo 39 del mismo, no podrá ser interpretada como una denuncia de dicho Convenio modificado por el presente Protocolo.

Artículo X.

El presente Protocolo no podrá ser objeto de reservas.

Artículo XI.

El Gobierno de la República Popular Polaca comunicará, a la mayor brevedad, a todos los Estados Partes en el Convenio de Varsovia y a todos los Estados signatarios o adherentes al presente Protocolo, así como a la Organización de Aviación Civil Internacional, la fecha de cada una de las firmas, la fecha del depósito de cada instrumento de ratificación o adhesión, la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo y demás información pertinente.

Artículo XII.

Para las Partes en el presente Protocolo que sean también Partes en el Convenio Complementario del Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional efectuado por una persona que no sea el transportista contractual, firmado en Guadalajara el 18 de septiembre de 1961 (en adelante, denominado «Convenio de Guadalajara»), toda mención del Convenio de Varsovia contenida en el Convenio de Guadalajara, se aplicará también al Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo Adicional número 1 de Montreal de 1975, en los casos en que el transporte efectuado según el contrato mencionado en el párrafo b) del artículo 1 del Convenio de Guadalajara se rija por el presente Protocolo.

Artículo XIII.

El presente Protocolo quedará abierto a la firma de todos los Estados en la sede de la Organización de Aviación Civil Internacional hasta el 1 de enero de 1976 y, posteriormente, hasta su entrada en vigor, de acuerdo

con el artículo VII, en el Ministerio de Asuntos Extranjeros de la República Popular Polaca. La Organización de Aviación Civil Internacional informará a la mayor brevedad al Gobierno de la República Popular Polaca de cualquier firma que reciba y de su fecha en el período en que el Protocolo se encuentre abierto a la firma en Montreal.

En testimonio de lo cual, los Plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Protocolo.

Hecho en Montreal el día 25 del mes de septiembre del año 1975, en cuatro textos auténticos en español, francés, inglés y ruso. En caso de divergencias, hará fe el texto en idioma francés, en que fue redactado el Convenio de Varsovia del 12 de octubre de 1929.

ESTADOS PARTE

	Firma	Fecha de depósito del instrumento	Fecha de entrada en vigor
Argentina (Decl.) ...	14-3-1990	14-3-1990 R	15-2-1996
Barbados	25-9-1975		
Bosnia Herzegovina.		3-3-1995 Su	15-2-1996
Brasil	25-9-1975	27-7-1979 R	15-2-1996
Canadá	17-11-1995	17-11-1995 R	15-2-1996
Chile	23-11-1994	19-5-1987 R	15-2-1996
Chipre	10-11-1992	10-11-1992 R	15-2-1996
Colombia	20-5-1982	20-5-1982 R	15-2-1996
Croacia		14-7-1993 Su	15-2-1996
Dinamarca	1-12-1976	29-6-1983 R	15-2-1996
Egipto	25-9-1975	17-11-1978 R	15-2-1996
España	30-9-1981	8-1-1985 R	15-2-1996
Etiopía	14-7-1987	14-7-1987 R	15-2-1996
Finlandia	2-5-1978	17-6-1980 R	15-2-1996
Francia	30-12-1975	11-2-1982 R	15-2-1996
Ghana	25-9-1975		
Grecia	10-11-1988	12-11-1988 R	15-2-1996
Guatemala	25-9-1975	3-2-1997 R	4-5-1997
Honduras		15-2-1996 Ad	15-5-1996
Irlanda	27-6-1989	27-6-1989 R	15-2-1996
Israel	25-9-1975	16-2-1979 R	15-2-1996
Italia	15-5-1978	2-4-1985 R	15-2-1996
Kuwait	21-3-1995	8-11-1996 R	6-2-1997
Macedonia, Ant. Rep. Yug.		1-9-1994 Su	15-2-1996
Marruecos	18-10-1984		
México	21-12-1983	18-5-1984 R	15-2-1996
Noruega	3-9-1979	4-8-1983 R	15-2-1996
Países Bajos (Ext.) ..	19-5-1982	7-1-1983 R	15-2-1996
Portugal	25-9-1975	7-4-1982 R	15-2-1996
Reino Unido GB e IN (Ext.)	25-9-1975	5-7-1984 R	15-2-1996
Senegal	18-8-1976		
Suecia	12-12-1977	28-6-1978 R	15-2-1996
Suiza	9-12-1987	9-12-1987 R	15-2-1996
Togo	21-8-1985	5-5-1987 R	15-2-1996
Túnez	9-11-1984	28-5-1985 R	15-2-1996
Uzbekistán		27-2-1997 Ad	28-5-1997
Venezuela	25-9-1975	14-7-1978 R	15-2-1996
Yugoslavia, Rep. Fed. (Decl.)	25-9-1975	11-3-1977 R	15-2-1996
Zaire	25-9-1975		

R: Ratificación. Su: Sucesión. Ad: Adhesión.

Por nota de 8 de noviembre de 1993 la República Federativa de Yugoslavia (Serbia y Montenegro) declara que se considera obligada por, entre otros, este Protocolo, del que era parte contratante la ex República Socialista Federativa de Yugoslavia.

EXTENSIONES

Países Bajos: Ratifica para el Reino en Europa y las Antillas Holandesas.

Reino Unido GB e IN: Ratifica también para:

Bailía de Jersey.

Bailía de Guernsey.

Isla de Man.

Anguila.

Islas Vírgenes Británicas.

Bermudas.

Territorio Antártico Británico.

Territorio del Océano Índico Británico.

Islas Caimán.

Islas Malvinas y dependencias.

Gibraltar.

Hong-Kong.

Montserrat.

Isla de Pitcairn.

Henderson Ducie y Oeno.

Santa Elena y dependencias.

Turcas y Caicos.

Akrotiri y Dhekelia.

DECLARACIONES

Argentina

«En relación a la ratificación realizada por el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte a los Protocolos adicionales a la Convención de Varsovia de 1929, celebrados en Montreal (Canadá) en 1975, la República Argentina rechaza dicha ratificación en la medida en que se hace en nombre de las islas Malvinas y territorios dependientes y reafirma sus derechos de soberanía sobre las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, que forman parte integrante de su territorio nacional.

La Asamblea General de las Naciones Unidas ha adoptado las Resoluciones 2065 (XX), 3160 (XXVIII), 31/49, 38/12 y 39/6 en las que se reconoce la existencia de una disputa de soberanía referida a la cuestión de las islas Malvinas y se urge a la República Argentina y al Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte a reanudar las negociaciones a fin de encontrar lo antes posible una solución pacífica y definitiva de la disputa y de sus restantes diferencias referidas a dicha cuestión con la interposición de los buenos oficios del Secretario General de la Organización, quien deberá informar de los progresos realizados.

La República Argentina rechaza, asimismo, la ratificación mencionada en el párrafo anterior en la medida en que se hace en nombre del llamado "Territorio Británico de la Antártida" y reafirma que no acepta ninguna denominación que se refiera o incluya como perteneciente a otro Estado el sector comprendido entre los Meridianos 25° y 74° de Longitud Oeste y el Paralelo de 60° de Latitud Sur y el Polo Sur sobre el cual la República Argentina tiene soberanía, siendo parte integrante de su territorio.»

Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte

«...Haciendo referencia a la Declaración formulada por la República Argentina en el momento de depositar los instrumentos de ratificación relativos a los Protocolos números 1, 2 y 3, así como al Protocolo de Montreal número 4, firmados en Montreal el 25 de septiembre de 1975, la postura del Reino Unido es sobradamente conocida y no ha variado. El Reino Unido no duda de su soberanía sobre las islas Malvinas (Falkland), Georgia

del Sur y las islas Sandwich del Sur ni de su derecho incontestable a aplicar a ellas los tratados. En cuanto a la parte de la Declaración relativa al Territorio Antártico Británico, la Embajada recuerda el contenido del Tratado Antártico y en particular las disposiciones del artículo IV de dicho Tratado...».

El presente Protocolo Adicional entró en vigor de forma general y para España el 15 de febrero de 1996, de conformidad con lo establecido en el capítulo III, artículo VII del mismo.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 9 de junio de 1997.—El Secretario general técnico del Ministerio de Asuntos Exteriores, Julio Núñez Montesinos.

13377 INSTRUMENTO de ratificación del Protocolo Adicional número 2, hecho en Montreal el 25 de septiembre de 1975, que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955.

JUAN CARLOS I

REY DE ESPAÑA

Por cuanto el día 30 de septiembre de 1981, el Plenipotenciario de España, nombrado en buena y debida forma al efecto, firmó en Varsovia el Protocolo Adicional número 2, hecho en Montreal el 25 de septiembre de 1975, que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955,

Vistos y examinados los 13 artículos de dicho Protocolo,

Concedida por las Cortes Generales la autorización prevista en el artículo 94.1 de la Constitución,

Vengo en aprobar y ratificar cuanto en él 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 20 de diciembre de 1984.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Asuntos Exteriores,
FERNANDO MORÁN

PROTOCOLO ADICIONAL NÚM. 2, QUE MODIFICA EL CONVENIO PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL FIRMADO EN VARSOVIA EL 12 DE OCTUBRE DE 1929, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO HECHO EN LA HAYA EL 28 DE SEPTIEMBRE DE 1955

Los gobiernos firmantes,

Considerando que es deseable modificar el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955,