

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

ITZULPENA¹

Araua:

392/2009 (EE) ERREGELAMENDUA, EUROPAKO PARLAMENTUARENA ETA KONTSEILUARENA, 2009ko apirilaren 23koa, bidaiariak itsasotik garraiatzen dituzten garraiolariek izango duten erantzukizunari buruzkoa, istripua izanez gero

Ondorengo itzulpena Eusko Jaurlaritzak egin du Herri Arduralaritzaren Euskal Erakundeko (IVAP) Itzultzaile Zerbitzu Ofizialaren bidez eta Zerbitzu honen ziurtagiriarekin.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta honek ez du inolako balio juridikorik.

¹ Jatorrizko testua, Europar Batasunaren Egunkari Ofizialean argitaratua, hauxe da: «*REGLAMENTO (CE) N o 392/2009 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, de 23 de abril de 2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente*» (Diario Oficial de la Unión Europea, L 131 de 2009/05/28)

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

392/2009 (EE) ERREGELAMENDUA, EUROPAKO PARLAMENTUARENA ETA KONTSEILUARENA,

2009ko apirilaren 23koa, bidaiariak itsasotik garraiatzen dituzten garraiolariak

izango duten erantzukizunari buruzkoa, istripua izanez gero

(Testu egokia EEEren ondorioetarako)

EUROPAKO PARLAMENTUAK ETA EUROPAR BATASUNEN KONTSEILUAK,

Europako Erkidegoa eratzeko Trataturia eta, bereziki, haren 80. artikuluko 2. paragrafoa aztertu dute,

Batzordearen proposamena aztertu dute,

Europako Ekonomia eta Gizarte Komitearen irizpena aztertu dute⁽¹⁾,

Eskualdeetako Komitearen irizpena aztertu dute⁽²⁾,

Eta Trataturaren 251. artikuluan⁽³⁾ xedatutako prozedurari jarraiki, Adiskidetzeko Komiteak 2009ko otsailaren 3an onarturiko testu bateratua aztertu,

eta honako hauek kontuan hartuta:

- (1) Garraio-politika erkidearen esparruan, ezinbestekoa da beste neurri batzuk hartzea itsasoko garraioaren segurtasuna areagotzeko. Neurri horien barruan sartu behar dira bidaiariei eragindako kalteengatik erantzukizunaren alorreko arauak. Izan ere, garrantzitsua da itsasoan gertatutako istripuetan nahasita gertatzen diren bidaiariak bidezko kalte-ordaina jasoko dutela bermatzea.
- (2) 2002ko azaroaren lehen onetsi zen itsasoz egiten den bidaiarien eta haien ekipajeen garraioari buruzko 1974ko Atenaseko Hitzarmenaren 2002ko Protokoloa, Nazioarteko Itsas Erakundearen (IMO) babespean. Erkidegoa eta estatu kideak Protokolo horretara atxikiko diren edo berretsiko duten erabakitzen ari dira. Edonola ere, Protokoloaren xedapenak, zeinak Erregelamendu honi gehitu zaizkion, aplikatu egin behar dira, beranduenera, 2012ko abenduaren 31tik aurrera.
- (3) Itsasoz egiten den bidaiarien eta haien ekipajeen garraioari buruzko 1974ko Atenaseko Hitzarmena, zeina 2002ko Protokoloak aldatu zuen («Atenaseko Hitzarmena», aurrerantzean), nazioarteko garraioari bakarrik aplikatzen zaio. Itsasoko garraio-zerbitzuen barne-merkatuan ezabatu egin da garraio nazional eta nazioarteko garraioaren arteko desberdintasuna, eta, beraz, garraio nazionalaren eta nazioartekoaren erantzukizunak duen irismena eta ezaugarriak parekatu egin behar dira Erkidegoan.
- (4) Atenaseko Hitzarmenaren bidez eskatzen diren aseguru-araubideak ontzi-jabeen eta aseguru-sozietateen finantza-ahalmena eduki behar dute kontuan. Aseguru-erregimenak ekonomikoki zentzuz kudeatzeko modua eduki behar dute ontzi-jabeek, eta, zehazki, nazio-mailan aritzen diren ontzi-konpainia txikiei dagokienez, horiek izaten duten urtaroen arabera jarduerari hartu behar da kontuan. Horrenbestez, Erregelamendu honen indarrez arautu behar diren aseguru-araubideak ezartzeko, ontzi-mota desberdinak hartu behar dira kontuan.

¹ C 318 EO, 2006.12.23koa, 195. or.

² C 229 EO, 2006.09.22koa, 38. or.

³ Europako Parlamentuaren irizpena, 2007ko apirilaren 25ekoa (C 74 E EO, 2008.03.20koa, 562. or.), Kontseiluaren Jarrera Bateratua, 2008ko ekainaren 6koa (C 190 E EO, 2008.07.29koa, 17. or.), Europako Parlamentuaren Jarrera, 2008ko irailaren 24koa (Egunkari Ofizialean oraindik ere argitaratu gabea), Kontseiluaren 2009ko otsailaren 26ko Erabakia eta Europako Parlamentuaren 2009ko martxoaren 11ko lege-ebazpena (Egunkari Ofizialean oraindik argitaratu gabea).

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

- (5) Bidaiari bat hiltzen bada edo kalteren bat izaten badu, aurrerakin bat ordaintzera behartu behar zaio garraiolariari, baina horrek ez du esan nahiko erantzukizuna onartu duenik.
- (6) Bidaia hasi aurretik, edo ezinezkoa bada, beranduenera, ontzia irtetera doanean, zer eskubidek babesten dituzten adierazi behar zaie bidaiariari.
- (7) 2006ko urriaren 19an, IMOren komite juridikoak erreserba bat eta arau batzuk onartu zituen Atenaseko Hitzarmena aplikatzeko («IMOren irizpideak»), horien bidez Atenaseko Hitzarmeneko zenbait gai trata zitezten, tartean, terrorismo-ekintzek eragindako kalteak konpentsatzea. Hartara, IMOren arauak *lex specialistzat* har daitezke.
- (8) Erregelamendu honek IMOren arau batzuk hartu eta lotesle bihurtu ditu. Horretarako, IMOren arau-xedapenak legeetan gerora sartzeko idatzi direla ulertu behar da, eta nahitaez bete behar direla.
- (9) Atenaseko Hitzarmenaren xedapenak (I. eranskina) eta IMOren arauenak (II. eranskina) *mutatis mutandis* ulertu behar dira, Erkidegoko Zuzenbidearen testuinguruan.
- (10) Erregelamendu honetan ezarritako erantzukizun-sistema ontzi-mota guztietara hedatu behar da pixkanaka-pixkanaka, bidaiarien ontziei aplikatzeko segurtasun-erregela eta -arauei buruzko 1998ko martxoaren 17ko Kontseiluaren 98/18/EE Zuzentarauaren 4. artikulua xedatutakoaren arabera ⁽¹⁾. Tarifetan izango duen ondorioa eta bidaiarien eskubideak indartzeko politikaren arabera aseguru-estaldura arrazoizko prezioan lortzeko merkatuaren gaitasuna hartu behar dira kontuan, bai eta zirkulazioaren parte batek duen urtaroen arabera ere.
- (11) Atenaseko Hitzarmenaren 17. eta 17 *bis.* artikuluek araututako arloak Erkidegoaren eskumen esklusiboa dira, artikuluek horiek Kontseiluaren 2000ko abenduaren 22ko 44/2001/EE Erregelamenduak, gai zibil eta merkataritzako gaitako eskumen judizialari, onarpenari eta ebazpen judizialak betearazteari buruzkoak xedatutako arauari eragiten baitie ⁽²⁾. Ondorio horietarako, bi xedapen horiek erkidegoaren ordenamendu juridikoaren parte izango dira Erkidegoa Atenaseko Hitzarmenari atxikitzen zaionean.
- (12) Erregelamendu honen ondorioetarako, «edo estatu kide batean matrikulatuta dago» adierazpena honela interpretatu behar da: ontziaren pleitamendu-erregistroan inskribatzeko bandera-estatuak estatu kide bat edo Atenaseko Hitzarmenean jasotako alderdi kontratugiletako bat izan behar duela. IMO ontziaren pleitamendu-erregistroaren kontzeptuari buruzko arauak egitera gonbidatzeko beharrezko kudeaketak egin behar dituzte estatu kideek eta Kontseiluak.
- (13) Erregelamendu honen ondorioetarako, ezin dira ez ekipajea ez Atenaseko Hitzarmenak 8. artikuluan aipatzen dituen ibilgailuak «mugikortasunari laguntzeko ekipoak» adierazpenaren barruan sartu.
- (14) Egokia da erregelamendu hau betetzeko premiazko neurriak onartzea, erabaki honi jarraiki: Kontseiluaren 1999/468/EE Erabakia, 1999ko ekainaren 28koa, Batzordeari esleitutako betearazpen-eskumenak erabiltzeko prozedurak finkatzen dituen ⁽³⁾.

¹ L 144 EO, 1998.05.15ekoa, 1. or.

² L 12 EO, 2001.01.16koa, 1. or.

³ L 184 EO, 1999.07.17koa, 23. or.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

- (15) Komeni da Batzordeari erregelamendu hau aldatzeko eskumena ematea, nazioarteko hitzarmenek, eta horiekin erlazionatutako protokoloek, kodeek eta ebazpenek gerora izan ditzaketan aldagetak sartzeko. Neurri horiek irismen orokorrekoak direnez, eta funtsezkoak ez diren erregelamendu honetako elementuak aldatzera bideratuta daudenez, eta funtsezkoak ez diren beste elementu batzuk ere sar daitezkeenez, 1999/468/EE Erabakiaren 5 bis. artikuluan aurreikusitako kontrol bidezko arau-prozeduraren bidez onartu behar dira.
- (16) Egokia da Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 1406/2002/EE Erregelamenduaren⁽¹⁾ bidez sortu zen Itsas Segurtasuneko Europako Agentziak Batzordeari laguntzea, erregelamendu honek xedatutako arauak aplikatzeko txostena prestatu eta idatzi dezan.
- (17) Agintari nazionalak, eta, zehazki, portuko agintariek funtsezko zeregina eta zeregin erabakigarria dute itsasoko segurtasunarekin erlazionatutako arriskuak identifikatzen eta kudeatzen.
- (18) Estatu kideek 2008ko urriaren 9ko Itsasoko Segurtasunari buruzko Deklarazioaren bidez onartu dute beranduenera ere 2012ko urtarillaren 1erako baiezkoa emango diotela itsasoko zuzenbidearen erreklamazioetatik sortutako erantzukizun-mugaketari buruzko 1976ko nazioarteko hitzarmenaren bidez lotuta geratzeari. Nazioarteko hitzarmen hori 1996ko Protokoloak aldatu zuen. Estatu kideak hitzarmen horretako 15. artikuluko 3 bis. paragrafoan aurreikusitako aukerari heldu ahal diote, erregelamendu honen xedapen espezifikoaren bidez bidaiariari aplikatu beharreko erantzukizunak mugatzeko sistema arautzeko.
- (19) Erregelamendu honen helburua istripua izanez gero itsasoko garraiolarien eta bidaiarien eskubideak arautuko dituzten arau-multzo bakarra sortzea denez, estatu kideek ezin dute erregelamendu honen helburua behar bezala bete, eta, beraz, egintza horrek duen tamaina eta ondorioak ikusita, egokiagoa da erkidego-mailan egitea; horrenbestez, Erkidegoak beste neurri batzuk har ditzake, Tratatuaren 5. artikuluan jasota dagoen subsidiarotasun-printzipioari jarraituz. Artikulu horretan jasota dagoen proportzionaltasun-printzipioaren arabera, Erregelamendu honek ez du helburu hori lortzeko beharrezkoa dena gainditzen.

HORRENBESTEZ, ERREGELAMENDU HAU ONARTU DUTE:

1. artikulua. Helburua

1. Itsasotik egiten den bidaiari-garraioak bete behar duen Erkidegoko erantzukizun- eta aseguru-araubidea arautzen du Erregelamendu honek, honako xedapen hauen bidez:

- a) Itsasoz egiten den bidaiari- eta haien ekipaje-garraioari buruzko 1974ko Atenasko Hitzarmena, gerora 2002ko Protokoloak aldatua («Atenaseko Hitzarmena», aurrerantzean). I. eranskinean zehaztu da.
- b) Atenaseko Hitzarmena aplikatzeko 2006ko urriaren 19an IMOren batzorde juridikoak onetsitako erreserba eta arauak («IMOren arauak»). II. eranskinean zehaztu dira.

2. Horretaz gain, Erregelamendu honek itsasoz A eta B motako ontzietan egiten den bidaiarien garraiora ere zabaldu du xedapen horien aplikazio-esparrua, 98/18/EE Zuzentarauak 4. artikuluan xedatutakoa kontuan hartuta, eta zenbait betekizun gehigarri ezarri ditu.

3. Beranduenera 2013ko ekainaren 30erako lege-proposamen bat aurkeztuko du Batzordeak, egoki iritziz gero, besteak beste, erregelamendu honen aplikazio-esparrua C eta D motako ontzietara ere zabaltzeko, betiere, 98/18/EE Zuzentarauak 4. artikuluan xedatutakoa kontuan hartuta.

2. artikulua

Aplikazio-eremua

Erregelamendu hau Atenaseko Hitzarmenaren 1. artikuluko 9. paragrafoak araututakoaren ildotik, nazioarteko garraio guztiari aplikatuko zaio, bai eta estatu kide baten barruan A eta B motako ontzietan egiten den itsasoko garraioari ere, 98/18/EE Zuzentarauaren 4. artikuluan arabera, baldin eta:

¹ L 208 EO, 2002.08.05ekoa, 1. or.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

- a) ontziak estatu kide baten bandera jasota badu edo estatu kide baten matrikulatuta badago;
- b) garraio-kontratua estatu kide baten hitzartu bada, edo
- c) abiatze- edo xede-tokia, garraio kontratuaren arabera, estatu kide baten badago.

Estatu kide baten barruan itsasoz egiten diren garraio-mota guztiei aplika diezaieke Erregelamendu hau estatu kideek.

3. artikulua. Erantzukizuna eta aseguria

1. Bidaiariei, haien ekipajeei eta ibilgailuei buruzko erantzukizun-araubidea, eta aseguruari edo beste finantza-berme bati buruzko arauak Erregelamendu honek zuzenduko ditu, bai eta I. eranskinean jaso diren Atenaseko Hitzarmenaren 1. eta 1 bis. artikuluek, 2. artikuluko 2. paragrafoak, 3. artikulutik 16.era bitartekoek eta 18., 20. eta 21. artikuluek, eta II. eranskinean zehaztu diren IMOren arau-xedapenek ere.
2. II. eranskinean ezarri diren IMOren arauak lotesleak dira.

4. artikulua

Mugitzeko laguntza-ekipoengatik edo beste ekipo espezifiko batzuenagatik kalte-ordainak

Mugitzeko laguntza ematen duen ekipoak edo mugikortasun gutxiko bidaiariek erabiltzen dituzten beste ekipo batzuk galtzen badira edo kalteak izaten badituzte, Atenaseko Hitzarmenaren 3. artikuluko 3. paragrafoan araututakoak zuzenduko du garraiolariaren erantzukizuna. Ordezko beste ekipo batek duen balioa edo, hala badagokio, ekipoa konpontzeak duen kostua ordainduko zaio kaltetuari, kalte-ordain gisa.

5. artikulua

Erantzukizunaren muga orokorra

1. Erregelamendu honek ez ditu aldatuko 1996ko protokoloak aldatu zuen 1976ko itsas zuzenbideko erreklamazioetatik sortutako erantzukizunaren mugaketari buruzko nazioarteko hitzarmena betetzen duten lege nazionaletan aurreikusitako garraiolariaren eskubideak eta betebeharrak, ez eta garraioa gauzaten duenaren eskubideak eta betebeharrak ere, eta ez ditu aldatuko, hitzarmena zuzentzeko edozein instrumentu izanda ere.

Aplika daitekeen lege nazionalik ez badago, garraiolariaren edo garraioa gauzaten duenaren erantzukizuna Erregelamendu honek 3. artikuluan ezarritako eran eraenduko da.

2. IMOren arauen 2.2. paragrafoan aipatzen diren arriskuengatik bidaiariren bat hil edo lesioak izan eta eskakizunen bat egiten bada, garraiolariak eta garraioa gauzatu duenak mugatu egin dezakete haien erantzukizuna artikuluko 1. paragrafoan aipatutako xedapenen arabera.

6. artikulua. Dirua aurreratzea

1. Bidaiari bat nabigazioan izandako gertaera batengatik hiltzen bada, edo lesioak izaten baditu, gertaera izan zen bidaia edo bidaia zatia benetan gauzatu zuen garraiolariak dirua aurreratuko beharko du, eskubideduna identifikatu eta 15 eguneko epean. Diru hori berehalako behar ekonomikoak ordaintzeko izango da, eta behar bestekoa eta eragindako kaltearen neurrikoa izan behar du. Bidaiaria hiltzen bada, diru-kopuru hori ezingo da izan 21.000 euro baino txikiagoa.

Garraiolaria Erkidegoan kokatuta egonagatik ere, aplikatuko da xedapen hori.

2. Aurrerakina ordaintzeak ez du esan nahi erantzukizuna onartu denik, eta Erregelamendu honek xedatutakoa betetz, gerora beste edozein kopuru ordainduta konpentsa daiteke. Ez da itzultzeko dirua izango, Atenaseko Hitzarmenaren 3. artikuluko 1. paragrafoan, 6. artikuluan edo IMOren arauetako A eranskinean xedatutako kasuetan izan ezik, edo dirua jaso duena eskubideduna ez bada.

7. artikulua

Bidaiariei informazioa ematea

1990eko ekainaren 13ko Kontseiluaren 90/314/EEE zuzentarauan, bidaia konbinatuei, oporraldi konbinatuei eta zirkuitu konbinatuei buruzkoan⁽¹⁾, ezarritako bidaia-antolatzaileen betebeharrak kalterik egin gabe, garraiolariak eta/edo garraioa gauzatzen duenak Erregelamendu hau betetz zer eskubidek babesten dituzten azaldu behar die bidaiariei.

Garraio-kontratua estatu kide baten bukatzen bada, informazio hori salmenta-gune guztietan eman behar da, baita telefono eta Internet bidez egiten den salmentetan ere. Garraioaren jatorria estatu kide bat bada, ontzia irten aurretik emango da informazioa. Gainerako kasuetan, beranduenera, irteera-unean emango da. Artikulu honetan araututakoari jarraiki, nahitaezko informazioa garraiolariak edo garraioa gauzatu duenak eman badu ere, besteak ez du informazioa emateko betebeharririk izango. Modurik egokienean eman beharko da informazioa.

Artikulu honetan araututako informazioa emateko betekizuna bete dadin, garraiolariak edo garraioa gauzatu duenak Batzordeak egin eta jendaurrean jarritako Erregelamendu honen xedapenen laburpena behitzat eman beharko die bidaiariei.

8. artikulua

Txostena egitea

Erregelamendu hau aplikatzen hasten denetik gehienez ere hiru urteko epean, Erregelamendu honen aplikazioari buruzko txostena egingo du Batzordeak. Besteak beste, alderdi hauek hartu behar dira kontuan txostena egiteko: eboluzio ekonomikoa eta nazioarteko foroetan izandako gertaerak.

Txosten horrekin batera Erregelamendu hau aldatzeko proposamena egin daiteke, edo Erkidegoak egoki diren nazioarteko foroetan aurkeztu beharko duen proposamena, bestela.

9. artikulua

Aldaketak

1. Erregelamendu honetan funtsezkoak ez diren elementuak aldatzeko neurriak, hau da, Atenaseko Hitzarmenaren 3. artikuluko 1. paragrafoan, 4 bis. artikuluko 1. paragrafoan, 7. artikuluko 1. paragrafoan eta 8. artikuluan ezarritako mugei zuzenketak egitea eskatzen dutenak, betiere Atenaseko Hitzarmenaren 23. artikulua betetz Erregelamendu honen I. eranskina eguneratzeari buruz hartutako erabakiak kontuan hartzeko, Erregelamendu honen 10. artikuluko 2. paragrafoan aurreikusitako kontrol bidezko arau-prozeduraren bidez hartu behar dira.

Tarifetan izango duen ondorioa eta bidaiarien eskubideak indartzeko politikaren araberako aseguru-estaldura arrazoizko prezioan lortzeko merkatuaren gaitasuna kontuan hartuz, bai eta itsasoko zirkulazioaren parte batek duen urtaroaren araberako izaera ere, Batzordeak, sortutako inpaktuaren ebaluazio egokia oinarri hartuta, gehienez ere 2016ko abenduaren 31 baino lehen, I. eranskinean ezarritako mugei buruzko neurria hartuko du B motako ontzietarako, 98/18/EE zuzentarauaren 4. artikuluan xedatutakoa bete dadin. Funtsezkoak ez diren Erregelamendu honetako elementuak aldatzera bideratutako neurri hori 10. artikuluko 2. paragrafoan jasotako kontrol bidezko arau-prozeduraren bidez hartuko da.

2. Funtsezkoak ez diren Erregelamendu honetako elementuak aldatzeko neurriak, a II. eranskinean adierazitako IMOren arauetako xedapenei zuzenketak egiteko direnak, Erregelamendu honetako 10. artikuluko 2 paragrafoan jasotako kontrol bidezko arau-prozeduraren bidez hartuko dira.

¹ L 158 EO, 1990.06.23koa, 59. or.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

10. artikulua. Komitearen prozedura

1. Batzordeari Itsasoko Segurtasuneko eta Ontzien Kutsadura Prebenitzeko Komiteak (COSS) lagunduko dio. Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2009/2002/EE Erregelamenduak sortu zuen komite hori⁽¹⁾.
2. Paragrafo hau aipatzen den kasuetan, 1999/468/EE Erabakiaren 5 bis. artikuluko 1-4 paragrafoak eta 7. artikulua izango dira aplikatzekoak, erabaki horren 8. artikuluan xedaturikoa kontuan hartuz.

11. artikulua

Xedapen iragankorrak

1. Estatu kide baten A motako ontzietan egiten bada itsasoko garraioa, 98/18/EE zuzentarauaren 4. artikulua arabera, Erregelamendu hau aplikatzen hasten denetik lau urtera aplikatzen hasteko aukera dute estatu kideek erregelamendua.
2. Estatu kide baten B motako ontzietan egiten den itsasoko garraioari buruz, 98/18/EE zuzentarauaren 4. artikulua arabera, aukera dute estatu kideek Erregelamendu hau 2018ko abenduaren 31n aplikatzen hasteko.

12. artikulua

Indarrean sartzea

Erregelamendu hau indarrean sartuko da Europar Batasunaren Egunkari Ofizialean argitaratu eta biharamunean.

Indarrean sartzen den egunetik izango da aplikagarri Atenaseko Hitzarmenean sartutako erkidegorako, eta, edonola ere, beranduenera, 2012ko abenduaren 31a baino lehen.

Erregelamendu honen elementu guztiak dira bete beharrekoak eta estatu kide bakoitzean zuzenean aplikatzekoak.

Estrasburgon, 2009ko apirilaren 23an.

Europako Parlamentuaren izenean,
Presidentea
H.-G. PÓTTERING

Kontseiluaren izenean,
Presidentea
P. NECAS

¹ L 324 EO, 2002.11.29koa, 1. or.

ANEXO I

DISPOSICIONES DEL CONVENIO DE ATENAS RELATIVO AL TRANSPORTE DE PASAJEROS Y SUS EQUIPAJES POR MAR PERTINENTES PARA LA APLICACIÓN DEL PRESENTE REGLAMENTO

(Texto refundido del Convenio de Atenas de 1974, relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, y del Protocolo de 2002 del Convenio)

Artículo 1

Definiciones

Los términos y expresiones utilizados en el presente Convenio tienen el significado que se les da a continuación:

- 1) a) «transportista» es toda persona que concierta, o en cuyo nombre se concierta, un contrato de transporte, tanto si el transporte es efectuado por dicha persona como por un transportista ejecutor;
- b) «transportista ejecutor» es una persona distinta del transportista que, ya siendo el propietario, el fletador o la empresa explotadora del buque, efectúa de hecho la totalidad o parte del transporte, y
- c) «transportista que efectúa de hecho la totalidad o parte del transporte» es el transportista ejecutor o, en la medida en que efectúe de hecho el transporte, el transportista;
- 2) «contrato de transporte» es todo contrato concertado por un transportista, o en nombre de un transportista, para el transporte por mar de un pasajero o de un pasajero y su equipaje, según sea el caso;
- 3) « buque» es solamente una nave que sale a la mar y excluye los vehículos que se desplazan sobre un colchón de aire;
- 4) «pasajero» es toda persona transportada en un buque,
 - a) en virtud de un contrato de transporte, o
 - b) que, con el consentimiento del transportista, viaja acompañando a un vehículo o a animales vivos, amparados por un contrato de transporte de mercancías que no se rige por lo dispuesto en este Convenio;
- 5) por «equipaje» se entiende cualquier artículo o vehículo transportado por el transportista en virtud de un contrato de transporte, con exclusión de:
 - a) los artículos y vehículos transportados en virtud de una carta de fletamento, un conocimiento de embarque o cualquier otro contrato cuyo objeto primordial sea el transporte de mercancías, y
 - b) animales vivos;
- 6) por «equipaje de camarote» se entiende el que el pasajero lleva en su camarote o que de alguna forma se encuentra en su posesión o bajo su custodia o vigilancia. Salvo por lo que respecta a la aplicación del punto 8 del presente artículo y del artículo 8, el equipaje de camarote comprende también el que el pasajero lleve en el interior de su vehículo o sobre este;
- 7) la expresión «pérdida o daños sufridos por el equipaje» abarca el perjuicio pecuniario resultante del hecho de que no se entregue el equipaje al pasajero en un tiempo razonable, ya llegado a su destino el buque a bordo del cual ha sido o debiera haber sido transportado, pero excluyendo los retrasos ocasionados por conflictos laborales;
- 8) el «transporte» abarca los períodos siguientes:
 - a) con respecto al pasajero y a su equipaje de camarote, el período durante el cual el pasajero y/o su equipaje están a bordo del buque o en curso de embarque o desembarque, y el período durante el cual el pasajero y su equipaje de camarote son transportados por agua desde tierra al buque o viceversa, si el precio de este transporte auxiliar está incluido en el del pasaje o si la embarcación utilizada para realizarlo ha sido puesta a disposición del pasajero por el transportista. Con respecto al pasajero, el transporte no comprende el período durante el cual aquel se encuentra en una terminal o estación marítima o en un muelle o en cualquier otra instalación portuaria;

- b) con respecto al equipaje de camarote, también el período durante el cual el pasajero se encuentra en una terminal o estación marítima o en un muelle o en cualquier otra instalación portuaria, si el transportista, su empleado o su agente se han hecho cargo de dicho equipaje y no lo han entregado al pasajero;
- c) con respecto a todo equipaje que no sea el de camarote, el período comprendido entre el momento en que el transportista, su empleado o su agente se han hecho cargo del mismo en tierra o a bordo, y el momento en que el transportista, su empleado o su agente lo devuelven;
- 9) por «transporte internacional» se entiende todo transporte en el que, de acuerdo con el contrato de transporte, el lugar de partida y el lugar de destino están situados en dos Estados diferentes, o en un mismo Estado si con arreglo al contrato de transporte o al itinerario programado hay un puerto de escala intermedio en otro Estado;
- 10) «Organización» es la Organización Marítima Internacional;
- 11) «Secretario General» es el Secretario General de la Organización.

Artículo 1 bis

Anexo

El anexo del presente Convenio será parte integrante del Convenio.

Artículo 2

Aplicación

1. [...] (*)
2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1 de este artículo, el presente Convenio no será de aplicación cuando el transporte se rija, en virtud de cualquier otro convenio internacional relativo al transporte de pasajeros o equipaje que se realice por otros medios, por un régimen de responsabilidad civil establecido de conformidad con las disposiciones de tal convenio, en la medida en que estas disposiciones sean de aplicación obligatoria al transporte por mar.

Artículo 3

Responsabilidad del transportista

1. El transportista será responsable de las pérdidas originadas por la muerte o las lesiones de un pasajero causadas por un suceso relacionado con la navegación, en la medida en que tales pérdidas no excedan de 250 000 unidades de cuenta por dicho pasajero en cada caso concreto, a menos que el transportista demuestre que el suceso:

- a) resultó de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil, insurrección o un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible, o
- b) fue totalmente causado por una acción u omisión intencionada de un tercero para causarlo.

Si tales pérdidas exceden de ese límite, y en la medida en que lo hagan, el transportista será también responsable, a menos que demuestre que el suceso que originó las pérdidas no es imputable a la culpa o negligencia del transportista.

2. El transportista será responsable de las pérdidas originadas por la muerte o las lesiones de un pasajero causadas por un suceso no relacionado con la navegación, si el suceso que originó la pérdida es imputable a la culpa o negligencia del transportista. La carga de la prueba de tal culpa o negligencia recae en el demandante.

3. El transportista será responsable de las pérdidas originadas por la pérdida o daños sufridos por el equipaje de camarote si el suceso que originó las pérdidas es imputable a la culpa o negligencia del transportista. Se presumirá la culpa o negligencia del transportista cuando las pérdidas hayan sido resultado de un suceso relacionado con la navegación.

4. El transportista será responsable de las pérdidas originadas por la pérdida o daños sufridos por el equipaje que no sea de camarote, a menos que demuestre que el suceso que originó las pérdidas no es imputable a la culpa o negligencia del transportista.

5. A efectos del presente artículo, se entenderá:

- a) por «suceso relacionado con la navegación» se entiende naufragio, zozobra, abordaje, varada, explosión, incendio o deficiencia del buque;
- b) por «culpa o negligencia del transportista» se entiende también la de sus empleados o agentes, si estos actuaron en el desempeño de sus funciones;

(*) No se reproduce.

c) por «deficiencia del buque» se entiende cualquier funcionamiento defectuoso, fallo o incumplimiento de las reglas de seguridad aplicables con respecto a cualquier parte del buque o de su equipo que se utilice para el escape, la evacuación, el embarco y el desembarco de los pasajeros; o que se utilice para la propulsión, el gobierno, la seguridad de la navegación, el amarre, el fondeo, la llegada o la salida de un puesto de atraque o fondeadero, o la contención de la avería después de inundación; o que se utilice para la puesta a flote de los dispositivos de salvamento, y

d) por «pérdidas» no se entenderán las indemnizaciones punitivas o ejemplares.

6. La responsabilidad del transportista en virtud del presente artículo se extiende solamente a las pérdidas originadas por sucesos acaecidos durante el transporte. La carga de la prueba de que el suceso causante de las pérdidas ocurrió durante el transporte, y de la magnitud de las pérdidas, recae en el demandante.

7. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio irá en perjuicio de los derechos del transportista de presentar un recurso contra terceros ni de alegar negligencia concurrente en virtud de lo dispuesto en el artículo 6 del presente Convenio. Nada de lo dispuesto en el presente artículo irá en perjuicio de los derechos de limitación de la responsabilidad contemplados en los artículos 7 y 8 del presente Convenio.

8. Ni la presunción de la culpa o negligencia de una parte ni el hecho de que la carga de la prueba recaiga en una parte impedirán que se presenten pruebas a favor de dicha parte.

Artículo 4

Transportista ejecutor

1. Aunque haya confiado la ejecución del transporte o de parte de este a un transportista ejecutor, el transportista seguirá siendo responsable de lo que ocurra en el transporte completo, de acuerdo con lo dispuesto en el presente Convenio. Además, el transportista ejecutor estará regido por las disposiciones del mismo, tanto en cuanto al ejercicio de derechos como a la satisfacción de obligaciones, respecto de la parte del transporte ejecutada por él.

2. Respecto del transporte ejecutado por el transportista ejecutor, el transportista será responsable de los actos y omisiones del transportista ejecutor y de los de sus empleados y agentes cuando estos actúen en el desempeño de sus funciones.

3. A menos que el transportista ejecutor haya manifestado su consentimiento de modo expreso y por escrito, no le será de aplicación ningún acuerdo especial en virtud del cual el transportista asuma obligaciones no impuestas por el presente Convenio, ni se verá afectado por ninguna renuncia que el transportista pueda hacer de derechos conferidos en virtud del Convenio.

4. En los casos en que tanto el transportista como el transportista ejecutor sean responsables, y en la medida en que lo sean, su responsabilidad será solidaria.

5. Nada de lo dispuesto en el presente artículo irá en menoscabo de los derechos de recurso que pueda haber entre el transportista y el transportista ejecutor.

Artículo 4 bis

Seguro obligatorio

1. Cuando los pasajeros viajen a bordo de un buque matriculado en un Estado Parte que esté autorizado a transportar más de doce pasajeros, y el presente Convenio sea aplicable, cualquier transportista que efectúe de hecho la totalidad o parte del transporte habrá de mantener un seguro u otra garantía financiera, tal como una garantía bancaria o de entidad financiera similar, que cubra su responsabilidad en virtud del presente Convenio con respecto a la muerte y lesiones de los pasajeros. El límite del seguro obligatorio u otra garantía financiera no será inferior a 250 000 unidades de cuenta por pasajero en cada caso concreto.

2. A cada buque se le expedirá un certificado que atestigüe que el seguro u otra garantía financiera está en vigor de conformidad con lo dispuesto en el presente Convenio, una vez que la autoridad competente de un Estado Parte haya establecido que se ha dado cumplimiento a lo prescrito en el apartado 1. Por lo que respecta a un buque que esté matriculado en un Estado Parte, expedirá el certificado o lo refrendará la autoridad competente del Estado de matrícula del buque; en el caso de un buque que no esté matriculado en un Estado Parte lo podrá expedir o refrendar la autoridad competente de cualquier Estado Parte. El certificado se ajustará al modelo que figura en el anexo del presente Convenio y contendrá los pormenores siguientes:

a) nombre del buque, número o letras distintivos y puerto de matrícula;

- b) nombre y establecimiento principal del transportista que efectúe de hecho la totalidad o parte del transporte;
 - c) número IMO de identificación del buque;
 - d) tipo de garantía y duración de la misma;
 - e) nombre y establecimiento principal del asegurador o de la otra persona que provea la garantía financiera y, cuando proceda, el lugar en que se haya establecido el seguro u otra garantía financiera, y
 - f) período de validez del certificado, que no será mayor que el período de validez del seguro u otra garantía financiera.
3. a) Todo Estado Parte podrá autorizar a una institución o a una organización reconocida por él a que expida el certificado. Tal institución u organización informará a este Estado de la expedición de cada certificado. En todos los casos, los Estados Partes garantizarán plenamente la integridad y exactitud del certificado así expedido y se comprometerán a garantizar los medios necesarios para cumplir esa obligación.
- b) Todo Estado Parte comunicará al Secretario General:
- i) las responsabilidades y las condiciones concretas de la autorización concedida a una institución u organización reconocida por él,
 - ii) la revocación de tal autorización, y
 - iii) la fecha a partir de la cual dicha autorización o revocación de autorización surtirá efecto.
- La autorización concedida no surtirá efecto antes de que hayan transcurrido tres meses desde la fecha en que dicha autorización se haya comunicado al Secretario General.
- c) La institución u organización autorizada para expedir certificados de conformidad con lo dispuesto en el presente apartado estará, como mínimo, facultada para retirar los certificados si las condiciones que se impusieron al expedirlos no se cumplen. En todos los casos, la institución u organización informará al Estado en cuyo nombre se haya expedido el certificado de la retirada de este.
4. El certificado será extendido en el idioma o los idiomas oficiales del Estado que lo expida. Si el idioma utilizado no es el español, ni el francés, ni el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de estos idiomas y, cuando el Estado así lo decida, se podrá omitir el idioma oficial de este.
5. El certificado se llevará a bordo del buque, y se depositará una copia ante las autoridades encargadas del registro de matrícula del buque o, si el buque no está matriculado en un Estado Parte, ante las autoridades del Estado que haya expedido o refrendado el certificado.
6. El seguro u otra garantía financiera no satisfarán lo prescrito en el presente artículo si, por razones que no sean la expiración del período de validez del seguro o de la garantía especificado en el certificado, pudieran dejar de tener vigencia antes de que hayan transcurrido tres meses desde la fecha en que se haya dado aviso de su terminación a las autoridades mencionadas en el apartado 5 del presente artículo, a menos que se haya entregado el certificado a dichas autoridades o se haya expedido uno nuevo dentro del citado período. Las disposiciones precedentes serán igualmente aplicables a cualquier modificación que tenga por resultado que el seguro u otra garantía financiera dejen de satisfacer lo prescrito en el presente artículo.
7. El Estado de matrícula del buque determinará, a reserva de lo dispuesto en el presente artículo, las condiciones de expedición y validez del certificado.
8. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio se interpretará como un impedimento para que un Estado Parte confíe en la información obtenida de otros Estados, la Organización u otras organizaciones internacionales en relación con la solvencia de los proveedores del seguro u otra garantía financiera a los efectos del presente Convenio. En tales casos, el Estado Parte que confía en dicha información no se libera de su responsabilidad en tanto que Estado expedidor del certificado.

9. Los certificados expedidos o refrendados con la autorización de un Estado Parte serán aceptados por los otros Estados Partes a los efectos del presente Convenio y serán considerados por los demás Estados Partes como dotados de la misma validez que los certificados expedidos o refrendados por ellos, incluso si han sido expedidos o refrendados respecto de un buque no matriculado en un Estado Parte. Un Estado Parte podrá solicitar en cualquier momento consultar con el Estado que haya expedido o refrendado el certificado si estima que el asegurador o el fiador que se citan en el certificado no tiene solvencia financiera suficiente para cumplir las obligaciones que impone el presente Convenio.

10. Podrá promoverse una reclamación de indemnización, cubierta por un seguro u otra garantía financiera de conformidad con el presente artículo, directamente contra el asegurador u otra persona proveedora de la garantía financiera. En tal caso, la cuantía que figura en el apartado 1 es aplicable como límite de la responsabilidad del asegurador u otra persona proveedora de garantía financiera, aun cuando el transportista o el transportista ejecutor no tengan derecho a limitar su responsabilidad. El demandado podrá valerse también de los medios de defensa (que no sean los de quiebra o liquidación de bienes) que el transportista al que se hace referencia en el apartado 1 hubiese tenido derecho a invocar de conformidad con el presente Convenio. Además, el demandado podrá hacer valer como defensa que los daños resultaron de la conducta dolosa del asegurado, pero no podrá valerse de ningún otro de los medios de defensa que le hubiera sido posible invocar en una demanda incoada por el asegurado contra él. El demandado tendrá en todo caso el derecho de exigir al transportista y al transportista ejecutor que concurren con él en el procedimiento.

11. Cualesquiera sumas que puedan proporcionar el seguro u otra garantía financiera mantenidos de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 se destinarán exclusivamente a satisfacer las reclamaciones promovidas en virtud del presente Convenio, y todo pago que se efectúe de dichas sumas descargará de cualquier responsabilidad que se derive del presente Convenio en la medida de las cuantías abonadas.

12. Un Estado Parte no permitirá que ningún buque que enarbole su pabellón y que esté sujeto a lo dispuesto en el presente artículo opere en absoluto, a menos que se le haya expedido un certificado de conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 o en el apartado 15.

13. A reserva de lo dispuesto en el presente artículo, cada Estado Parte se asegurará de que, de conformidad con su legislación nacional, todo buque autorizado a transportar más de doce pasajeros, dondequiera que esté matriculado, que entre en un puerto situado en su territorio o salga de él, está cubierto por un seguro u otra garantía financiera en la cuantía establecida en el apartado 1, en la medida en que el presente Convenio sea aplicable.

14. No obstante lo dispuesto en el apartado 5, todo Estado Parte podrá comunicar al Secretario General que, a efectos de lo dispuesto en el apartado 13, los buques no estarán obligados a llevar a bordo o a presentar el certificado prescrito en el apartado 2 del presente artículo cuando entren en un puerto situado en su territorio o salgan de él, siempre y cuando el Estado Parte que expida el certificado haya comunicado al Secretario General que mantiene un registro en formato electrónico al que pueden acceder todos los Estados Partes y que atestigua la existencia del certificado y permite a los Estados Partes cumplir las obligaciones que les impone el apartado 13.

15. Si no se mantiene un seguro u otra garantía financiera respecto de un buque que sea propiedad de un Estado Parte, las disposiciones pertinentes del presente artículo no serán de aplicación a dicho buque, pero este habrá de llevar a bordo un certificado expedido por las autoridades competentes de su Estado de matrícula en el que se haga constar que el buque es propiedad de dicho Estado y que la responsabilidad del buque está cubierta con arreglo a la cuantía establecida en el apartado 1. Dicho certificado se ajustará en la mayor medida posible al modelo prescrito en el apartado 2.

Artículo 5

Objetos de valor

El transportista no incurrirá en responsabilidad respecto de la pérdida o daños sufridos por dinero, efectos negociables, oro, plata, joyería, ornamentos, obras de arte u otros objetos de valor, a menos que tales objetos hayan sido entregados al transportista y este los haya aceptado para custodiarlos; en tal caso será responsable hasta el límite estipulado en el artículo 8, apartado 3, salvo que haya quedado convenido un límite superior, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10, apartado 1.

Artículo 6

Causa

Si el transportista demuestra que la culpa o negligencia del pasajero han sido la causa de la muerte de este o de sus lesiones, o de la pérdida o daños sufridos por su equipaje, o que dicha culpa o negligencia han contribuido a ello, el tribunal que entienda en el asunto podrá, conforme a las disposiciones de sus propias leyes, eximir al transportista o atenuar su responsabilidad.

*Artículo 7***Límite de responsabilidad respecto de muertes y lesiones**

1. La responsabilidad del transportista por la muerte o las lesiones de un pasajero en virtud del artículo 3 no excederá en ningún caso de 400 000 unidades de cuenta por pasajero en cada caso concreto. Si, conforme a la ley del tribunal que entienda en el asunto, se adjudica una indemnización en forma de renta, el importe del capital constitutivo de la renta no excederá de dicho límite.

2. Los Estados Partes pueden fijar el límite de responsabilidad prescrito en el apartado 1 mediante disposiciones específicas de su legislación nacional, siempre que el límite nacional de responsabilidad, de haberlo, no sea inferior al prescrito en el apartado 1. Los Estados Partes que utilicen la opción prevista en este apartado informarán al Secretario General de los límites de responsabilidad adoptados o del hecho de que no los haya.

*Artículo 8***Límite de responsabilidad respecto de pérdida o daños sufridos por el equipaje y vehículos**

1. La responsabilidad del transportista por la pérdida o daños sufridos por el equipaje de camarote no excederá en ningún caso de 2 250 unidades de cuenta por pasajero y transporte.

2. La responsabilidad del transportista por la pérdida o daños sufridos por vehículos, incluidos los equipajes transportados en el interior de estos o sobre ellos, no excederá en ningún caso de 12 700 unidades de cuenta por vehículo y transporte.

3. La responsabilidad del transportista por la pérdida o daños sufridos por equipajes que no sean los mencionados en los apartados 1 y 2 del presente artículo no excederá en ningún caso de 3 375 unidades de cuenta por pasajero y transporte.

4. El transportista y el pasajero podrán acordar que la responsabilidad del transportista esté sujeta a una franquicia deducible no superior a 330 unidades de cuenta en caso de daños sufridos por un vehículo, y no superior a 149 unidades de cuenta por pasajero en caso de pérdida o daños sufridos por otros artículos de equipaje. Esta suma será deducida del importe a que asciendan la pérdida o daños sufridos.

*Artículo 9***Unidad de cuenta y conversión**

1. La unidad de cuenta a que se hace referencia en el presente Convenio es el derecho especial de giro, tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cuantías a que se hace referencia en el artículo 3, apartado 1, el artículo 4 bis, apartado 1, el artículo 7, apartado 1, y el artículo 8, se convertirán en moneda nacional del Estado a que pertenezca el tribunal que entienda en el asunto, utilizando como base el valor que tenga dicha moneda en relación con el derecho especial de giro en la fecha del fallo o en la fecha que hayan convenido las partes. Con respecto al derecho especial de giro, el valor de la moneda nacional de un Estado Parte que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará por el método de evaluación efectivamente aplicado por el Fondo Monetario Internacional a sus operaciones y transacciones en la fecha de que se trate. Con respecto al derecho especial de giro, el valor de la moneda nacional de un Estado Parte que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará del modo que determine dicho Estado Parte.

2. No obstante, un Estado que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y cuya ley no permita aplicar las disposiciones del apartado 1 podrá, cuando se produzca la ratificación, aceptación o aprobación del presente Convenio o la adhesión al mismo, o en cualquier momento posterior, declarar que la unidad de cuenta a que se hace referencia en el apartado 1 será igual a 15 francos oro. El franco oro a que se hace referencia en el presente apartado corresponde a 65 miligramos y medio de oro de 900 milésimas. La conversión de estas cuantías a la moneda nacional se efectuará de acuerdo con la legislación del Estado interesado.

3. El cálculo a que se hace referencia en la última frase del apartado 1 y la conversión mencionada en el apartado 2 se efectuarán de modo que, en la medida de lo posible, expresen en la moneda nacional de los Estados Partes las cuantías a que se hace referencia en el artículo 3, apartado 1, el artículo 4 bis, apartado 1, el artículo 7, apartado 1, y el artículo 8, dándoles el mismo valor real que resultaría de la aplicación de las tres primeras frases del apartado 1. Los Estados comunicarán al Secretario General el método de cálculo seguido de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 o el resultado de la conversión que se indica en el apartado 2, según sea el caso, al depositar el instrumento de ratificación, aceptación o aprobación del presente Convenio, o de adhesión a este, y cuando se produzca un cambio en cualquiera de aquellos.

*Artículo 10***Disposiciones suplementarias sobre límites de responsabilidad**

1. El transportista y el pasajero podrán acordar de forma expresa y por escrito límites de responsabilidad más elevados que los estipulados en los artículos 7 y 8.
2. No se incluirán en los límites de responsabilidad estipulados en los artículos 7 y 8 los intereses producidos por la suma en que se cifren los daños, ni las costas judiciales.

*Artículo 11***Fórmulas de defensa y límites de responsabilidad de los empleados del transportista**

Si se entabla en contra de un empleado o agente del transportista o del transportista ejecutor una acción de resarcimiento de daños previstos en el presente Convenio, dichos empleado o agente podrán valerse de las fórmulas de defensa y acogerse a los límites de responsabilidad que en favor del transportista o del transportista ejecutor establece el presente Convenio, a condición de que prueben que actuaron en el desempeño de sus funciones.

*Artículo 12***Acumulación de reclamaciones**

1. Cuando proceda aplicar los límites de responsabilidad prescritos en los artículos 7 y 8, dichos límites regirán para el total de las sumas exigibles respecto de todas las reclamaciones originadas por la muerte o las lesiones de un pasajero o por la pérdida o daños sufridos por su equipaje.
2. Respecto del transporte ejecutado por el transportista ejecutor, el total de las sumas exigibles al transportista y al transportista ejecutor, así como a los empleados y agentes de estos que actuaron en el desempeño de sus funciones, no excederá de la mayor de las sumas que en virtud del presente Convenio pudiera haber sido sancionada como exigible al transportista o al transportista ejecutor, si bien ninguna de las personas mencionadas vendrá obligada a pagar una suma que rebase el límite que le sea aplicable.
3. Siempre que en virtud del artículo 11 del presente Convenio un empleado o un agente del transportista o del transportista ejecutor tengan derecho a valerse de los límites de responsabilidad prescritos en los artículos 7 y 8, el total de las sumas exigibles al transportista o al transportista ejecutor, según sea el caso, y a los citados empleado o agente, no excederá de tales límites.

*Artículo 13***Pérdida del derecho de limitación de la responsabilidad**

1. El transportista no podrá acogerse al beneficio de los límites de responsabilidad prescritos en los artículos 7 y 8, y en el artículo 10, apartado 1, si se demuestra que los daños fueron consecuencia de un acto o de una omisión del transportista, obrando este con la intención de causar esos daños o temerariamente y a sabiendas de que probablemente causarían tales daños.
2. El empleado o agente del transportista o del transportista ejecutor no podrán acogerse al beneficio de tales límites si se demuestra que los daños fueron consecuencia de un acto o de una omisión de dicho empleado o agente, si estos obraron con la intención de causar esos daños o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se causarían tales daños.

*Artículo 14***Fundamento de las reclamaciones**

No podrá entablarse contra un transportista o un transportista ejecutor ninguna acción de resarcimiento de daños derivados de la muerte o de lesiones de un pasajero o de la pérdida o daños sufridos por el equipaje, como no sea de conformidad con el presente Convenio.

*Artículo 15***Notificación de pérdida o daños sufridos por el equipaje**

1. El pasajero notificará por escrito al transportista o a su agente:
 - a) el daño visible sufrido por el equipaje, debiendo dar tal notificación:
 - i) respecto del equipaje de camarote, antes de desembarcar o cuando esté desembarcando el pasajero,
 - ii) respecto de todo otro equipaje, antes de que este sea devuelto o al tiempo de que esto ocurra;

- b) el daño no visible o pérdida sufridos por el equipaje, debiendo dar la notificación dentro de los quince días siguientes a la fecha de desembarco o de devolución, o a la fecha en que la devolución debería haber sido efectuada.
2. Si el pasajero deja de cumplir lo dispuesto en el presente artículo se entenderá, salvo prueba en contrario, que ha recibido su equipaje en buen estado.
3. La notificación por escrito no será necesaria si en el momento de ser recibido el equipaje este fue examinado conjuntamente por las dos partes interesadas para determinar su estado.

Artículo 16

Prescripción de la acción

1. El derecho a entablar cualquier acción de resarcimiento de daños y perjuicios debidos a la muerte o a lesiones de un pasajero o a la pérdida o daños sufridos por el equipaje prescribirá transcurrido un plazo de dos años.
2. El plazo de prescripción se contará como sigue:
- a) en caso de lesión, desde la fecha de desembarco del pasajero;
- b) en caso de muerte ocurrida durante el transporte, desde la fecha en que el pasajero debiera haber desembarcado y, en el caso de lesión sufrida durante el transporte y que dé como resultado el fallecimiento del pasajero después de su desembarco, desde la fecha del fallecimiento, siempre que este plazo no exceda de tres años contados a partir de la fecha del desembarco;
- c) en caso de pérdida o daños sufridos por el equipaje, desde la fecha del desembarco o desde la fecha en que debería haberse efectuado el desembarco, si esta es posterior.
3. Para determinar los motivos de suspensión y de interrupción de los plazos de prescripción regirá la ley del tribunal que entienda en el asunto, pero en ningún caso se podrá entablar una acción en virtud del presente Convenio una vez expirado uno de los siguientes plazos:
- a) un plazo de cinco años contados a partir del día de desembarco del pasajero o del día en que debería haberse efectuado el desembarco, si esta fecha fuera posterior; o, si el plazo siguiente expira antes;
- b) un plazo de tres años contados a partir del momento en que el demandante tuvo o es razonable suponer que tuviera conocimiento de la lesión, pérdida o daños causados por el suceso.
4. No obstante lo dispuesto en los apartados 1, 2 y 3 del presente artículo, el plazo de prescripción podrá ser prorrogado previa declaración del transportista o por acuerdo concertado entre las partes después de surgida la causa que haya motivado la acción. La declaración o el acuerdo se harán por escrito.

Artículo 17

Jurisdicción competente (*)

Artículo 17 bis

Reconocimiento y ejecución (*)

Artículo 18

Nulidad de estipulaciones contractuales

A reserva de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 4, se tendrá por nula y sin efecto toda estipulación contractual que, convenida antes de ocurrir el hecho causante de la muerte o lesión de un pasajero o de la pérdida o daños sufridos por el equipaje del pasajero, tenga por objeto eximir a cualquier persona responsable en virtud del presente Convenio de su responsabilidad con respecto al pasajero o establecer un límite de responsabilidad inferior al fijado por el presente Convenio, y cualquier estipulación cuyo objeto sea desplazar la carga de la prueba que recae en el transportista o en el transportista ejecutor, o limitar la posibilidad de elección mencionada en el artículo 17, apartados 1 o 2, si bien la nulidad de tales estipulaciones no dejará sin efecto el propio contrato de transporte, que seguirá sujeto a las disposiciones del presente Convenio.

(*) No se reproduce.

*Artículo 20***Daños de carácter nuclear**

Los daños ocasionados por un suceso de carácter nuclear no originarán responsabilidad alguna en virtud del presente Convenio:

- a) si la empresa explotadora de una instalación nuclear está obligada a responder de tales daños de conformidad con el Convenio de París de 29 de julio de 1960 acerca de la responsabilidad civil en materia de energía nuclear, modificado por el Protocolo adicional de 28 de enero de 1964, o con la Convención de Viena de 21 de mayo de 1963 sobre responsabilidad civil por daños nucleares, o con cualquier enmienda o protocolo al respecto que estén en vigor, o
- b) si la empresa explotadora de una instalación nuclear está obligada a responder de tales daños en virtud de una ley nacional que rija la responsabilidad derivada de ellos, siempre y cuando esa ley sea en todos los aspectos tan favorable para las personas que puedan sufrirlos como el Convenio de París o la Convención de Viena, o cualquier enmienda o protocolo al respecto que estén en vigor.

*Artículo 21***Transporte comercial efectuado por organismos públicos**

El presente Convenio se aplica a los transportes comerciales efectuados por Estados u otras personas jurídicas de derecho público, en las condiciones previstas en el artículo 1.

[Artículos 22 y 23 del Protocolo de 2002 del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974]

*Artículo 22***Revisión y modificación (*)***Artículo 23***Enmienda de los límites**

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 22, el procedimiento especial establecido en el presente artículo se aplicará únicamente a los efectos de enmendar los límites que figuran en el artículo 3, apartado 1, artículo 4 bis, apartado 1, artículo 7, apartado 1, y artículo 8 del Convenio revisado por el presente Protocolo.
2. A petición de por lo menos la mitad, pero en ningún caso menos de seis, de los Estados Partes en el presente Protocolo, el Secretario General distribuirá a todos los miembros de la Organización y a todos los Estados Partes toda propuesta destinada a enmendar los límites, incluidas las franquicias deducibles, establecidos en el artículo 3, apartado 1, artículo 4 bis, apartado 1, artículo 7, apartado 1, y el artículo 8 del Convenio revisado por el presente Protocolo.
3. Toda enmienda propuesta y distribuida como acaba de indicarse será sometida a la consideración del Comité jurídico de la Organización (en adelante, «Comité jurídico») al menos seis meses después de la fecha de su distribución.
4. Todos los Estados Partes en el Convenio revisado por el presente Protocolo, sean o no miembros de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del Comité jurídico cuyo objeto sea examinar y adoptar enmiendas.
5. Las enmiendas se adoptarán por mayoría de dos tercios de los Estados Partes en el Convenio revisado por el presente Protocolo presentes y votantes en el Comité jurídico ampliado tal como se dispone en el apartado 4, a condición de que al menos la mitad de los Estados Partes en el Convenio revisado por el presente Protocolo estén presentes en el momento de la votación.
6. En su decisión relativa a una propuesta destinada a enmendar los límites, el Comité jurídico tendrá en cuenta la experiencia que se tenga de los sucesos y especialmente la cuantía de los daños que de ellos se deriven, la fluctuación registrada en el valor de la moneda y el efecto de la enmienda propuesta en el coste del seguro.

(*) No se reproduce.

7. a) Ninguna enmienda relativa a los límites que se proponga en virtud del presente artículo se podrá examinar antes de transcurridos cinco años contados a partir de la fecha en que el presente Protocolo quede abierto a la firma, ni antes de transcurridos cinco años contados a partir de la fecha de entrada en vigor de una enmienda anterior introducida en virtud del presente artículo.
- b) No se podrá aumentar ningún límite de modo que exceda de la cuantía correspondiente al límite establecido en el Convenio revisado por el presente Protocolo, incrementado en un seis por ciento anual, calculado como interés compuesto, a partir de la fecha en que el presente Protocolo quede abierto a la firma.
- c) No se podrá aumentar ningún límite de modo que exceda de la cuantía correspondiente al límite establecido en el Convenio revisado por el presente Protocolo multiplicado por tres.
8. La Organización notificará a todos los Estados Partes toda enmienda adoptada de conformidad con el apartado 5. Se entenderá que la enmienda ha sido aceptada al final de un período de 18 meses contados a partir de la fecha de notificación, a menos que en ese período no menos de un cuarto de los Estados que eran Estados Partes en el momento de la adopción de la enmienda haya comunicado al Secretario General que no acepta dicha enmienda, en cuyo caso la enmienda se considerará rechazada y no surtirá efecto alguno.
9. Una enmienda que se considere aceptada de conformidad con el apartado 8 entrará en vigor 18 meses después de su aceptación.
10. Todos los Estados Partes estarán obligados por la enmienda, salvo que denuncien el presente Protocolo de conformidad con el artículo 21, apartados 1 y 2, al menos seis meses antes de que la enmienda entre en vigor. Tal denuncia surtirá efecto cuando la enmienda entre en vigor.
11. Cuando una enmienda haya sido adoptada pero el período de 18 meses necesario para su aceptación no haya transcurrido aún, todo Estado que se constituya en Estado Parte durante ese período estará obligado por la enmienda si esta entra en vigor. Todo Estado que se constituya en Estado Parte después de ese período estará obligado por toda enmienda que haya sido aceptada de conformidad con el apartado 8. En los casos a que se hace referencia en el presente apartado, el Estado pasará a estar obligado por una enmienda cuando esta entre en vigor o cuando el presente Protocolo entre en vigor respecto de ese Estado, si la fecha en que ocurra esto último es posterior.
-

ANEXO DEL CONVENIO DE ATENAS

CERTIFICADO DE SEGURO O DE OTRA GARANTÍA FINANCIERA CON RESPECTO A LA RESPONSABILIDAD POR MUERTE O LESIONES DE LOS PASAJEROS

Expedido en virtud de lo dispuesto en el artículo 4 bis del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002.

Nombre del buque	Número o letras distintivos	Nº IMO de identificación del buque	Puerto de matrícula	Nombre y dirección completa del establecimiento principal del transportista que efectúa de hecho el transporte

Se certifica que el buque arriba mencionado está cubierto por una póliza de seguro u otra garantía financiera que satisface lo prescrito en el artículo 4 bis del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002.

Tipo de garantía

Duración de la garantía

Nombre y dirección del asegurador (de los aseguradores) y/o del fiador (de los fiadores)

Nombre

Dirección

Este certificado es válido hasta

Expedido o refrendado por el Gobierno de

(Nombre completo del Estado)

O

La siguiente fórmula se utilizará cuando un Estado Parte se acoja a lo dispuesto en el artículo 4 bis, apartado 3:

Este certificado ha sido expedido con la autorización del Gobierno de

(nombre completo del Estado)(nombre de la institución u organización)

En a

(Lugar)

(Fecha)

.....
(Firma y título del funcionario que expida o refrende el certificado)

Notas explicativas:

1. Opcionalmente, al designar el Estado se puede mencionar la autoridad pública competente del país en que se expide el certificado.
2. Si el importe total de la garantía procede de varias fuentes, se indicará la cuantía consignada por cada una de ellas.
3. Si la garantía se consigna en diversas formas, enumérense estas.
4. En el epígrafe «Duración de la garantía», indíquese la fecha en que empieza a surtir efecto tal garantía.
5. En el epígrafe «Dirección» (de los aseguradores) y (o) del fiador (de los fiadores). Si procede, se indicará el establecimiento en el que se haya establecido el seguro u otra garantía.

ANEXO II

Extracto de la reserva y de las directrices del IMO para la Aplicación del Convenio de Atenas, aprobadas por el Comité jurídico de la Organización Marítima Internacional el 19 de octubre de 2006**RESERVA Y DIRECTRICES PARA LA IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO DE ATENAS****Reserva**

1. El Convenio de Atenas se deberá ratificar con la siguiente reserva o con una declaración a los mismos efectos:

«[1.1.] Reserva en relación con la ratificación del Gobierno de ... del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002 ("el Convenio").

Limitación de la responsabilidad de los transportistas, etc.

[1.2.] El Gobierno de ... se reserva el derecho a limitar hasta la menor de las siguientes cuantías, y se compromete a ello, la responsabilidad, si la hay, de conformidad con el artículo 3, apartados 1 o 2, del Convenio, con respecto a la muerte o las lesiones de un pasajero originadas por cualquiera de los riesgos a los que se hace referencia en el punto 2.2 de las directrices de la OMI para la implantación del Convenio de Atenas:

— 250 000 unidades de cuenta con respecto a cada pasajero en cada caso concreto,

o

— 340 millones de unidades de cuenta en total por buque en cada caso concreto.

[1.3.] Asimismo, el Gobierno de ... se reserva el derecho, y se compromete a ello, de aplicar a tales responsabilidades, *mutatis mutandis*, los puntos 2.1.1 y 2.2.2 de las directrices de la OMI para la implantación del Convenio de Atenas.

[1.4.] Estarán limitadas del mismo modo la responsabilidad del transportista ejecutor de conformidad con el artículo 4 del Convenio, la responsabilidad de los empleados y agentes del transportista ejecutor de conformidad con el artículo 11 del Convenio y el total de las sumas exigibles de conformidad con el artículo 12 del Convenio.

[1.5.] La reserva y el compromiso incluidos en el punto 1.2 serán de aplicación independientemente del fundamento de la responsabilidad de conformidad con el artículo 3, apartado 1 o 2, e independientemente de cualquier disposición en contrario que figure en el artículo 4 o 7 del Convenio; si bien esta reserva y compromiso no afectan a la aplicación de los artículos 10 y 13.

Seguro obligatorio y limitación de la responsabilidad de los aseguradores

[1.6.] El Gobierno de ... se reserva el derecho a limitar, y se compromete a ello, el requisito dispuesto en el artículo 4 *bis*, apartado 1, de mantener un seguro u otra garantía financiera con respecto a la muerte y lesiones de los pasajeros causadas por cualquiera de los riesgos a los que se hace referencia en el punto 2.2 de las directrices de la OMI sobre la implantación del Convenio de Atenas, hasta la menor de las siguientes cuantías:

— 250 000 unidades de cuenta con respecto a cada pasajero en cada caso concreto,

o

— 340 millones de unidades de cuenta en total por buque en cada caso concreto.

[1.7.] El Gobierno de ... se reserva el derecho a limitar, y se compromete a ello, la responsabilidad del asegurador o de otra persona que facilite la garantía financiera dispuesta en el artículo 4 *bis*, apartado 10, con respecto a la muerte o lesiones causadas por cualquiera de los riesgos a los que se hace referencia en el punto 2.2 de las directrices de la OMI sobre la implantación del Convenio de Atenas, hasta el límite máximo de la cuantía del seguro o de otra garantía financiera que se exige mantener al transportista de conformidad con el punto 1.6 de la presente reserva.

[1.8.] El Gobierno de ... se reserva el derecho, y se compromete a ello, de aplicar las directrices de la OMI sobre la implantación del Convenio de Atenas incluida la aplicación de las cláusulas a las que se hace referencia en los puntos 2.1 y 2.2 de las directrices, con respecto a todo seguro obligatorio en el marco del Convenio.

- [1.9.] El Gobierno de ... se reserva el derecho, y se compromete a ello, de eximir al proveedor de seguro o de otra garantía financiera de conformidad con el artículo 4 bis, apartado 1, de cualquier responsabilidad con respecto a la cual no se ha comprometido a ser responsable.

Certificación

- [1.10.] El Gobierno de ... se reserva el derecho, y se compromete a ello, de expedir certificados de seguro de conformidad con el artículo 4 bis, apartado 2, del Convenio de modo que:

- se reflejen las limitaciones de la responsabilidad y las exigencias con respecto a la cobertura de seguro a las que se hace referencia en los puntos 1.2, 1.6, 1.7 y 1.9, y
- se incluya cualquier otra limitación, exigencia o excepciones que estime necesarias de conformidad con las condiciones del mercado de seguros en el momento de la expedición de los certificados.

- [1.11.] El Gobierno de ... se reserva el derecho, y se compromete a ello, de aceptar certificados de seguro expedidos por otros Estados Partes en los que se haya incluido una reserva similar.

- [1.12.] Todas estas limitaciones, exigencias y excepciones quedarán claramente reflejadas en los certificados expedidos o refrendados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 bis, apartado 2, del Convenio.

Relación entre la presente reserva y las directrices de la OMI sobre la implantación del Convenio de Atenas

- [1.13.] Los derechos que se reconocen mediante esta reserva se ejercerán prestando la debida atención a las directrices de la OMI sobre la implantación del Convenio de Atenas o a cualesquiera enmiendas al mismo, con miras a garantizar la uniformidad. Si el Comité jurídico de la Organización Marítima Internacional aprobase una propuesta de enmienda de las directrices de la OMI sobre la implantación del Convenio de Atenas, incluidos los límites, las mismas se aplicarán a partir de la fecha establecida por el Comité, aunque sin perjuicio de lo dispuesto en las normas de derecho internacional con respecto a la facultad, incluidos los límites, de un Estado de retirar o enmendar su reserva.»

Directrices

2. En la situación actual del mercado de seguros, los Estados Partes deberán expedir certificados de seguro basándose en la promesa de un asegurador de cubrir los riesgos de guerra y en el de otro asegurador que cubra los riesgos que no sean de guerra. Cada asegurador solamente será responsable por su parte. Se deberán aplicar las reglas siguientes (las cláusulas a que se hace referencia figuran en el apéndice A):

- 2.1. Tanto el seguro de riesgos de guerra como el seguro de riesgos que no sean de guerra pueden estar sometidos a las siguientes cláusulas:

2.1.1. cláusula del Instituto de exclusión por contaminación radioactiva y armas químicas, biológicas, bioquímicas y electromagnéticas (cláusula del Instituto n° 370);

2.1.2. cláusula de exclusión del Instituto por ataques cibernéticos (cláusula del Instituto n° 380);

2.1.3. las fórmulas de defensa y las limitaciones de un proveedor de garantía financiera obligatoria con arreglo al Convenio modificado por las presentes directrices, en especial el límite de 250 000 unidades de cuenta por pasajero en cada caso;

2.1.4. la condición de que el seguro solo cubrirá las responsabilidades según el Convenio modificado por las presentes directrices, y

2.1.5. la condición de que toda suma pagada en virtud del Convenio servirá para reducir la responsabilidad pendiente del transportista y/o de su asegurador en virtud del artículo 4 bis del Convenio, aún cuando ellas no sean pagadas por sus respectivos aseguradores en caso de guerra y en casos que no sean de guerra, o no se reclamen a los mismos.

2.2. El seguro contra riesgos de guerra debe cubrir la responsabilidad, si la hay, por las pérdidas originadas por la muerte o las lesiones de un pasajero causadas por:

- guerra, guerra civil, revolución, rebelión, insurrección o luchas internas ocasionadas por las mismas o todo acto de agresión perpetrado por o contra un poder beligerante,
- captura, secuestro, arresto, restricción o detención, y las consecuencias de las mismas o cualquier intento al respecto,
- minas abandonadas, torpedos, bombas u otras armas de guerra abandonadas,
- los actos de todo terrorista o persona que actúe maliciosamente o motivada por razones políticas, y toda medida adoptada para evitar o hacer frente a tal riesgo,
- confiscación y expropiación,

y pueden estar sujetos a las siguientes exenciones, limitaciones y disposiciones:

2.2.1. Rescisión y exclusión automáticas en caso de guerra

2.2.2. En el caso de que las reclamaciones por cada uno de los pasajeros excedan en conjunto de la cuantía de 340 millones de unidades de cuenta en total por cada buque y suceso, el transportista tendrá derecho a invocar que se limite su responsabilidad a la cuantía de 340 millones de unidades de cuenta, a condición de que:

- este monto se distribuya entre los reclamantes de modo proporcional a sus reclamaciones reconocidas,
- la distribución de este monto pueda hacerse en una o más partes a los reclamantes conocidos en el momento de la distribución, y
- la distribución de este monto pueda ser realizada por el asegurador o por el tribunal u otra autoridad competente ante la cual haya reclamado el asegurador en cualquier Estado Parte en el cual se hayan instruido procedimientos jurídicos respecto de las reclamaciones supuestamente cubiertas por el seguro.

2.2.3. Treinta días de aviso en los casos no contemplados en 2.2.1

2.3. El seguro para riesgos que no son de guerra deberá cubrir todos los riesgos sujetos a seguro obligatorio distintos de los enunciados en 2.2, sean o no objeto de exenciones, limitaciones o exigencias en 2.1 y 2.2.

3. Un ejemplo de un conjunto de garantías de seguro («tarjeta azul») y un certificado de seguro, en todos los cuales se tienen en cuenta las presentes directrices, se incluyen en el apéndice B.

—

APÉNDICE A

Cláusulas a las que se hace referencia en los apartados 2.1.1, 2.1.2 y 2.2.1

Cláusula de exclusión del Instituto por Contaminación Radiactiva y armas Químicas, Biológicas, Bioquímicas y Electromagnéticas (Cl. 370 de 10.11.2003).

Esta cláusula será imperativa e invalidará todas las demás disposiciones de este seguro que no guarden conformidad con ella.

1. El presente seguro no cubre en ningún caso las responsabilidades por pérdidas, averías o gastos directa o indirectamente causados, que se deban, o resulten de:
 - 1.1. radiaciones ionizantes o contaminación por radiactividad de cualquier combustible nuclear o procedente de cualquier desecho nuclear o de la combustión del combustible nuclear;
 - 1.2. la radiactividad, toxicidad, explosividad y otras propiedades peligrosas o contaminantes de cualquier instalación o reactor nuclear, o de cualquier otro equipo nuclear o de un componente nuclear del mismo;
 - 1.3. cualquier arma o dispositivo que utilice fisión o fusión atómica o nuclear u otra reacción similar o fuerza o material radiactivo;
 - 1.4. la radiactividad, toxicidad, explosividad y otras propiedades peligrosas o contaminantes de cualquier materia radiactiva. La exclusión de esta subcláusula no abarca los isótopos radiactivos, que no sean combustible nuclear, cuando tales isótopos se estén preparando, se transporten, almacenen o se usen con propósitos comerciales, agrícolas, médicos, científicos o similares de carácter pacífico;
 - 1.5. cualquier arma química, biológica, bioquímica o electromagnética.

Cláusula de Exclusión del Instituto por Ataques Cibernéticos (Cl. 380 de 10.11.2003)

1. A reserva solamente de lo indicado en el apartado 2 *infra*, en ningún caso este seguro cubrirá las pérdidas, averías, o gastos directa o indirectamente causados, que se deban, o resulten de la utilización o el funcionamiento, como medio para causar daños, de cualquier ordenador, sistema de ordenadores, programa informático de ordenadores, códigos maliciosos, procesos o virus informáticos o cualquier otro sistema electrónico.
2. Cuando esta cláusula está respaldada por pólizas que cubren los riesgos de guerra, guerra civil, revolución, rebelión, insurrección, o disturbios civiles resultantes de estas, o cualquier acto agresivo contra una potencia beligerante o efectuado por esta, o terrorismo, o un acto de cualquier persona causado por motivos políticos, el apartado 1 *supra* no será aplicable para excluir las pérdidas (que de no ser así estarían cubiertas) resultantes de la utilización de cualquier ordenador, sistema de ordenadores o programa informático de ordenadores o de cualquier otro sistema electrónico, en el sistema de lanzamiento o direccional, o el mecanismo de disparo, de cualquier arma o misil.

Rescisión y Exclusión Automáticas en caso de guerra**1.1. Rescisión automática de la cobertura**

Independientemente de que se haya dado el preaviso de cancelación, la cobertura quedará AUTOMÁTICAMENTE RESCINDIDA:

- 1.1.1. si estalla una guerra (haya o no declaración de guerra) entre cualquiera de los siguientes países: Reino Unido, Estados Unidos de América, Francia, Federación de Rusia, República Popular de China;
- 1.1.2. respecto de cualquier buque, en relación con el cual se otorga la presente cobertura, en caso que se proceda a requisar el buque en cuestión, ya sea en cuanto al título o a su uso.

1.2. Guerra de las cinco potencias

Este seguro excluye:

- 1.2.1. La responsabilidad por pérdidas, averías o gastos resultantes de estallido de guerra (haya o no declaración de guerra) entre cualquiera de los siguientes países: Reino Unido, Estados Unidos de América, Francia, Federación de Rusia, República Popular de China;
- 1.2.2. requisa en cuanto al título o al uso.

APÉNDICE B

I. Ejemplos de las garantías en materia de seguros (tarjetas azules) a las que se hace referencia en la sección 3 de las directrices*Tarjeta azul expedida por un asegurador de riesgos de guerra*

Certificado expedido a los efectos de demostrar que se cuenta con cobertura de seguro de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 bis del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002.

Nombre del buque:

Número IMO de identificación del buque:

Puerto de matrícula:

Nombre y dirección del propietario:

Se certifica que el buque arriba mencionado, mientras pertenezca al propietario cuyo nombre figura *supra*, está cubierto por una póliza de seguro que satisface lo prescrito en el artículo 4 bis del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002, con sujeción a todas las excepciones y limitaciones que se reconocen a los aseguradores de riesgos de guerra, de conformidad con el Convenio y las directrices de implantación adoptadas por el Comité jurídico de la Organización Marítima Internacional en octubre de 2006, comprendidas, en especial, las cláusulas siguientes: [Aquí pueden incluirse, en la medida en que se considere conveniente, el texto del Convenio y de las directrices con sus apéndices].

Período de validez del seguro del: 20 de febrero de 2007

al: 20 de febrero de 2008

En todo momento el asegurador podrá cancelar este certificado dando a la autoridad antes mencionada un preaviso por escrito de 30 días, en cuyo caso la responsabilidad del asegurador mencionado a continuación cesará a partir de la fecha en que expire el plazo del preaviso, pero solamente por lo que respecta a los sucesos que se registren posteriormente.

Fecha:

Certificado expedido por:

War Risks, Inc.

[Dirección]

.....

Como agente exclusivo de War Risks, Inc.

Firma del asegurador

Tarjeta azul expedida por un asegurador de riesgos que no son de guerra

Certificado expedido a los efectos de demostrar que se cuenta con cobertura de seguro de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 bis del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002.

Nombre del buque:

Número IMO de identificación del buque:

Puerto de matrícula:

Nombre y dirección del propietario:

Se certifica que el buque arriba mencionado, mientras pertenezca al propietario cuyo nombre figura *supra*, está cubierto por una póliza de seguro que satisface lo prescrito en el artículo 4 bis del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002, con sujeción a todas las excepciones y limitaciones que se reconocen a los aseguradores de riesgos que no sean de guerra, de conformidad con el Convenio y las directrices de implantación adoptadas por el Comité jurídico de la Organización Marítima Internacional en octubre de 2006 comprendidas, en especial, las cláusulas siguientes: [Aquí pueden incluirse, en la medida en que se considere conveniente, el texto del Convenio y de las directrices con sus apéndices].

Período de validez del seguro del: 20 de febrero de 2007

al: 20 de febrero de 2008

En todo momento el asegurador podrá cancelar este certificado dando a la autoridad antes mencionada un preaviso por escrito de tres meses, en cuyo caso la responsabilidad del asegurador mencionado a continuación cesará a partir de la fecha en que expire el plazo del preaviso, pero solamente por lo que respecta a los sucesos que se registren posteriormente.

Fecha:

Certificado expedido por:

Pandi P&I

[Dirección]

.....

Como agente exclusivo de *Pandi P&I*

Firma del asegurador

II. Modelo del certificado de seguro al que se hace referencia en la sección 3 de las directrices

CERTIFICADO DE SEGURO O DE OTRA GARANTÍA FINANCIERA CON RESPECTO A LA RESPONSABILIDAD POR MUERTE O LESIONES DE LOS PASAJEROS

Expedido en virtud de lo dispuesto en el artículo 4 bis del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002.

Nombre del buque	Número o letras distintivos	Nº IMO de identificación del buque	Puerto de matrícula	Nombre y dirección completa del establecimiento principal del transportista que efectúa de hecho el transporte

Se certifica que el buque arriba mencionado está cubierto por una póliza de seguro u otra garantía financiera que satisface lo prescrito en el artículo 4 bis del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002.

Tipo de garantía

Duración de la garantía

Nombre y dirección del asegurador (de los aseguradores) y/o del garante (de los garantes)

La cobertura de seguro que se certifica mediante el presente documento está dividida en una parte que corresponde al seguro de riesgos de guerra y otra parte que corresponde al seguro de riesgos que no son de guerra, de conformidad con las directrices de implantación adoptadas por el Comité jurídico de la Organización Marítima Internacional en octubre de 2006. Para cada una de estas partes de la cobertura de seguro son de aplicación todas las excepciones y limitaciones que se contemplan en el Convenio y en las directrices de implantación. Los aseguradores no son responsables solidariamente. Los aseguradores son:

Para los riesgos de guerra: War Risks, Inc. [dirección]

Para los riesgos que no son de guerra: Pandi P&I [dirección]

Este certificado es válido hasta

Expedido o refrendado por el Gobierno de

(Nombre completo del Estado)

O

La siguiente fórmula se utilizará cuando un Estado Parte se acoja a lo dispuesto en el artículo 4 bis, apartado 3:

Este certificado ha sido expedido con la autorización del Gobierno de (nombre completo del Estado) por (nombre de la institución u organización)

En a
(Lugar) (Fecha)

.....
(Firma y título del funcionario que expida o refrende el certificado)

Notas explicativas:

1. Opcionalmente, al designar el Estado se puede mencionar la autoridad pública competente del país en que se expide el certificado.
 2. Si el importe total de la garantía procede de varias fuentes, se indicará la cuantía consignada por cada una de ellas.
 3. Si la garantía se consigna en diversas formas, enumérense estas.
 4. En el epígrafe «Duración de la garantía», indíquese la fecha en que empieza a surtir efecto tal garantía.
 5. En el epígrafe «Dirección» del asegurador (de los aseguradores) y (o) del garante (de los garantes), deberá indicarse el establecimiento principal del asegurador (de los aseguradores) y (o) del fiador (de los fiadores). Si procede, se indicará el establecimiento en el que se haya establecido el seguro u otra garantía.
-