

LEY 96  
De 7 de noviembre de 2013

**Por la cual se aprueba el Convenio de Atenas Relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, 2002, hecho en Londres, el 1 de noviembre de 2002**

(Texto refundido del Convenio de Atenas relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, 1974, y el Protocolo de 2002 al Convenio)

**LA ASAMBLEA NACIONAL**

**DECRETA:**

**Artículo 1.** Se aprueba, en todas sus partes, el Convenio de Atenas Relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, 2002, que a la letra dice:

**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;

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; este término no incluye 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. En este término no se incluyen:

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, ni



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 párrafo 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.

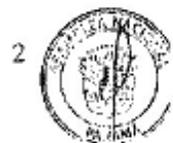
9. Por "transporte internacional" se entiende todo transporte en el que, de acuerdo con el contrato de transporte, el lugar de partida y el lugar de destino están situados en dos Estados diferentes, o en un mismo Estado si con arreglo al contrato de transporte o al itinerario programado hay un puerto 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 Ámbito de aplicación

1. El presente Convenio será de aplicación a cualquier transporte internacional siempre que:

- a) el buque enarbole el pabellón de un Estado Parte en el Convenio o esté matriculado en él, o
- b) el contrato de transporte haya sido concertado en un Estado Parte en el Convenio, o
- c) de acuerdo con el contrato de transporte, el lugar de partida o el de destino estén situados en un Estado Parte en el Convenio.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 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 su culpa o negligencia.

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 su culpa o negligencia. 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 su culpa o negligencia.

5. A los efectos del presente artículo:
- 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;
  - 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 los daños punitivos 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 párrafo 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 párrafo 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 párrafo 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 tienen 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 párrafo 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 párrafo 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 o la otra garantía financiera mantenidos de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 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 los párrafos 2 o 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 párrafo 1, en la medida en que el presente Convenio sea aplicable.

14. No obstante lo dispuesto en el párrafo 5, todo Estado Parte podrá comunicar al Secretario General que, a efectos de lo dispuesto en el párrafo 13, los buques no estarán obligados a llevar a bordo o a presentar el certificado prescrito en el párrafo 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 párrafo 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 párrafo 1. Dicho certificado se ajustará en la mayor medida posible al modelo prescrito en el párrafo 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 párrafo 3 del artículo 8, salvo que haya quedado convenido un límite superior de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 10.

## 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 párrafo 1 mediante disposiciones específicas de su legislación nacional, siempre que el límite nacional de responsabilidad, de haberlo, no sea inferior al prescrito en el párrafo 1. Los Estados Partes que utilicen la opción prevista en este párrafo 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 párrafos 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 párrafo 1 del artículo 3, el párrafo 1 del artículo 4bis, el párrafo 1 del artículo 7, 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 párrafo 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 párrafo 1 será igual a 15 francos oro. El franco oro a que se hace referencia en el presente párrafo 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 párrafo 1 y la conversión mencionada en el párrafo 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 párrafo 1 del artículo 3, el párrafo 1 del artículo 4 bis, el párrafo 1 del artículo 7, y el artículo 8, dándoles el mismo valor real que resultaría de la aplicación de las tres primeras frases del párrafo 1. Los Estados comunicarán al Secretario General el método de cálculo seguido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 o el resultado de la conversión que se indica en el párrafo 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 párrafo 1 del artículo 10 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 dichos 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 juntamente 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 párrafos 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

1. Las acciones que puedan incoarse en virtud de los artículos 3 y 4 del presente Convenio serán entabladas, a elección del demandante, ante uno de los tribunales citados a continuación, a condición de que el tribunal se encuentre en un Estado Parte en el presente Convenio y sujeto a la legislación interna del Estado Parte mediante la que se regule la jurisdicción debida en los Estados con posibles jurisdicciones múltiples:

a) el tribunal del Estado de residencia habitual o del establecimiento principal del demandado; o

b) el tribunal del Estado de partida o del de destino señalados en el contrato de transporte; o

c) el tribunal del Estado en que se encuentren el domicilio o la residencia habitual del demandante si el demandado tiene un establecimiento en ese Estado y está sujeto a su jurisdicción; o

d) el tribunal del Estado en que se concertó el contrato de transporte si el demandado tiene un establecimiento en ese Estado y está sujeto a su jurisdicción.

2. Las acciones que puedan incoarse en virtud del artículo 4 bis del presente Convenio serán entabladas, a elección del demandante, ante uno de los tribunales competentes para entender en acciones interpuestas contra el transportista o el transportista ejecutor, según lo dispuesto en el párrafo 1.



3. Después de ocurrido el suceso causante del daño, las partes podrán acordar que el litigio sea sometido a la jurisdicción de cualquier tribunal o a arbitraje.

#### ARTÍCULO 17 bis Reconocimiento y ejecución

1. Todo fallo dictado por un tribunal con jurisdicción conforme a lo dispuesto en el artículo 17, que sea de cumplimiento obligatorio en el Estado de origen y en el cual ya no esté sometido a procedimientos ordinarios de revisión, será reconocido en cualquier Estado Parte, salvo que:

a) se haya obtenido fraudulentamente; o  
b) no se haya informado al demandado con antelación suficiente, privándolo de la oportunidad de presentar su defensa.

2. Los fallos reconocidos en virtud del párrafo 1 serán de cumplimiento obligatorio en cada Estado Parte tan pronto como se hayan satisfecho las formalidades exigidas en ese Estado. Esas formalidades no permitirán que se revise el fondo del litigio.

3. Un Estado Parte en el presente Protocolo podrá aplicar otras reglas para el reconocimiento y ejecución de fallos, siempre que su efecto sea asegurar que los fallos se reconocen y ejecutan al menos en la misma medida en que se haría de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1 y 2.

#### ARTÍCULO 18 Nulidad de estipulaciones contractuales

A reserva de lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 8, 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 recaerá en el transportista o en el transportista ejecutor, o limitar la posibilidad de elección mencionada en los párrafos 1 o 2 del artículo 17, 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.

#### ARTÍCULO 19 Otros convenios sobre limitación de la responsabilidad

El presente Convenio no modificará los derechos y obligaciones que para el transportista, el transportista ejecutor y los empleados o agentes de estos se estipulan en convenios internacionales sobre la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques de navegación marítima.



## 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, enmendado 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

### Transportes comerciales efectuados por personas jurídicas de derecho público

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.

## ARTÍCULO 22

### Declaración de no aplicación

1. Toda Parte puede, en el momento de firmar, ratificar, aceptar o aprobar el presente Convenio o de adherirse al mismo, declarar por escrito que no aplicará el Convenio cuando tanto el pasajero como el transportista sean súbditos o tengan la nacionalidad del Estado que ella representa.

2. Toda declaración hecha en virtud del párrafo 1 del presente artículo podrá ser retirada en cualquier momento mediante notificación escrita dirigida al Secretario General.

## ARTÍCULO 22 bis

### Cláusulas finales del Convenio

Los artículos 17 a 25 del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974, constituirán las cláusulas finales del presente Convenio. Las referencias que en el presente Convenio se hagan a los Estados Partes se entenderán como referencias a los Estados Partes en dicho Protocolo.

## CLÁUSULAS FINALES

[Artículos 17 a 25 del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974]

### ARTÍCULO 17

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1. El presente Protocolo estará abierto a la firma en la sede de la Organización desde el 1 de mayo de 2003 hasta el 30 de abril de 2004, y posteriormente seguirá abierto a la adhesión.

2. Todo Estado podrá manifestar su consentimiento en obligarse por el presente Protocolo mediante:

- a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
- b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
- c) adhesión.

3. La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuará mediante el depósito del pertinente instrumento ante el Secretario General.

4. Cuando se deposite un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión después de haber entrado en vigor una enmienda al presente Protocolo que sea aplicable a todos los Estados Partes existentes, o después de cumplidas todas las medidas requeridas para la entrada en vigor de la enmienda respecto de esos Estados Partes, se entenderá que dicho instrumento se aplica al presente Protocolo modificado por esa enmienda.

5. Un Estado no podrá manifestar su consentimiento en obligarse por el presente Protocolo a menos que denuncie los siguientes instrumentos, si es Parte en ellos:

- a) el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, hecho en Atenas el 13 de diciembre de 1974;
- b) el Protocolo correspondiente al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, hecho en Londres el 19 de noviembre de 1976; y
- c) el Protocolo de 1990 que enmienda el Convenio de Atenas Relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, hecho en Londres el 29 de marzo de 1990, con efecto a partir del momento en que el presente Protocolo entre en vigor para ese Estado de conformidad con el artículo 20.

### ARTÍCULO 18

Estados con más de un régimen jurídico

1. Todo Estado integrado por dos o más unidades territoriales a las que sea aplicable un régimen jurídico distinto en relación con las materias objeto del presente Protocolo podrá declarar en el momento de la firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión que el presente Protocolo será aplicable a todas sus unidades territoriales, o solo a una o varias de ellas, y podrá en cualquier momento sustituir por otra su declaración original.

2. Esta declaración se comunicará al Secretario General y en ella se hará constar expresamente a qué unidades territoriales será aplicable el presente Protocolo.

3. En relación con un Estado Parte que haya hecho tal declaración:

a) las referencias al Estado de matrícula del buque y, por lo que respecta al certificado de seguro obligatorio, al Estado que lo expide o lo refrenda, se entenderán como referencias a la unidad territorial en que está matriculado el buque y que expide o refrenda el certificado, respectivamente;

b) las referencias a las disposiciones de la legislación nacional, a los límites nacionales de la responsabilidad y a la moneda nacional se entenderán, respectivamente, como referencias a las disposiciones de la legislación, a los límites de la responsabilidad y a la moneda de la unidad territorial de que se trate; y

c) las referencias a los tribunales y a los fallos que serán reconocidos en los Estados Partes se entenderán, respectivamente, como referencias a los tribunales y a los fallos que serán reconocidos en la unidad territorial de que se trate.

#### ARTÍCULO 19

##### Organizaciones regionales de integración económica

1. Una organización regional de integración económica, constituida por Estados soberanos que le han transferido su competencia en ciertos asuntos regidos por el presente Protocolo, podrá firmar, ratificar, aceptar y aprobar el presente Protocolo o adherirse a él. Una organización regional de integración económica que sea Parte en el presente Protocolo tendrá los mismos derechos y obligaciones que un Estado Parte en la medida en que tenga competencia en asuntos regidos por el presente Protocolo.

2. Cuando una organización regional de integración económica ejerza su derecho de voto en asuntos de su competencia, tendrá un número de votos igual al número de sus Estados miembros que sean Partes en el presente Protocolo y que le hayan transferido su competencia en el asunto de que se trate. Una organización regional de integración económica no ejercerá su derecho de voto si sus Estados miembros ejercen el suyo propio y viceversa.

3. Cuando el número de Estados Partes sea decisivo para dar efecto a lo dispuesto en el presente Protocolo, incluidos los artículos 20 y 23 del presente Protocolo pero sin limitarse a ellos, la organización regional de integración económica no contará como Estado Parte además de sus Estados miembros que sean Estados Partes.

4. En el momento de la firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, la organización regional de integración económica hará una declaración al Secretario General especificando los asuntos regidos por el presente Protocolo respecto de los cuales sus Estados miembros que sean signatarios del presente Protocolo o Partes en él le hayan transferido su competencia, así como cualquier otra restricción relativa al alcance de dicha competencia. La organización regional de integración económica comunicará sin demora al Secretario General cualquier cambio en la distribución de competencias, incluidas las nuevas transferencias de competencia, especificada en la declaración efectuada según lo establecido en este párrafo. El



Secretario General informará sobre cualesquiera de dichas declaraciones de conformidad con lo estipulado en el artículo 24 del presente Protocolo.

5. Se supondrá que los Estados Partes que sean Estados miembros de una organización regional de integración económica que sea Parte en el presente Protocolo tendrán competencia en todos los asuntos regidos por el presente Protocolo respecto de los cuales las transferencias de competencia a dicha organización no se hayan declarado o comunicado específicamente en virtud de lo dispuesto en el párrafo 4.

#### ARTÍCULO 20 Entrada en vigor

1. El presente Protocolo entrará en vigor doce meses después de la fecha en que 10 Estados lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o bien hayan depositado instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión ante el Secretario General.

2. Para todo Estado que ratifique, acepte o apruebe el presente Protocolo, o se adhiera a él, una vez cumplidas las condiciones relativas a la entrada en vigor que establece el párrafo 1, el presente Protocolo entrará en vigor tres meses después de la fecha en que tal Estado deposite el instrumento pertinente, pero no antes de que el presente Protocolo haya entrado en vigor de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1.

#### ARTÍCULO 21 Denuncia

1. El presente Protocolo podrá ser denunciado por cualquier Estado Parte en cualquier momento posterior a la fecha de entrada en vigor para dicho Estado.

2. La denuncia se efectuará depositando un instrumento a tal efecto ante el Secretario General.

3. La denuncia surtirá efecto doce meses después de la fecha en que se haya depositado ante el Secretario General el instrumento de denuncia, o transcurrido cualquier otro plazo más largo que se especifique en dicho instrumento.

4. Entre los Estados Partes en el presente Protocolo, la denuncia del Convenio por cualquiera de ellos de conformidad con el artículo 25 de este, no se interpretará en modo alguno como denuncia del Convenio revisado por el presente Protocolo.

#### ARTÍCULO 22 Revisión y enmienda

1. La Organización podrá convocar una conferencia para revisar o enmendar el presente Protocolo.



2. La Organización convocará una conferencia de los Estados Partes en el presente Protocolo con objeto de revisar o enmendar el presente Protocolo, a petición de no menos de un tercio de los Estados Partes.

### 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 párrafo 1 del artículo 3, el párrafo 1 del artículo 4 bis, el párrafo 1 del artículo 7 y el 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 párrafo 1 del artículo 3, el párrafo 1 del artículo 4 bis, el párrafo 1 del artículo 7 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 «el 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 párrafo 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.

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 párrafo 5. Se entenderá que la enmienda ha sido aceptada al final de un período de dieciocho 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 hayan comunicado al Secretario General que no aceptan 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 párrafo 8 entrará en vigor dieciocho meses después de su aceptación.

10. Todos los Estados Partes estarán obligados por la enmienda, salvo que denuncien el presente Protocolo de conformidad con los párrafos 1 y 2 del artículo 21 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 dieciocho 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 párrafo 8. En los casos a que se hace referencia en el presente párrafo, 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.

#### ARTÍCULO 24 Depositario

1. El presente Protocolo y toda enmienda adoptada en virtud del artículo 23 serán depositados ante el Secretario General.

2. El Secretario General:

a) informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Protocolo o se hayan adherido al mismo de:

i) toda nueva firma o depósito de un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, así como de la fecha en que se produzca;

ii) toda declaración y comunicación en virtud de los párrafos 2 y 3 del artículo 9, del párrafo 1 del artículo 18 y del párrafo 4 del artículo 19 del Convenio revisado por el presente Protocolo;

iii) la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo;

iv) toda propuesta destinada a enmendar los límites que se haya presentado de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 23 del presente Protocolo;



v) toda enmienda que haya sido adoptada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo 23 del presente Protocolo;

vi) toda enmienda que se considere aceptada con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 8 del artículo 23 del presente Protocolo, así como de la fecha en que tal enmienda entrará en vigor de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 9 y 10 de dicho artículo;

vii) todo depósito de un instrumento de denuncia del presente Protocolo, así como de la fecha del depósito y la fecha en que surtirá efecto; y

viii) toda comunicación exigida por cualquier artículo del presente Protocolo;

b) remitirá copias auténticas certificadas del presente Protocolo a todos los Estados que hayan firmado el presente Protocolo o se hayan adherido al mismo.

3. Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, el Secretario General remitirá el texto a la Secretaría de las Naciones Unidas a efectos de registro y publicación, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

**ARTÍCULO 25**  
**Idiomas**

El presente Protocolo está redactado en un solo ejemplar original en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, siendo cada texto igualmente auténtico.

HECHO EN LONDRES el día uno de noviembre de dos mil dos.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos al efecto, firman el presente Protocolo.

**ANEXO**

**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 asegurados (de los aseguradores) y (n) 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 párrafo 3 del artículo 4 bis:

Este certificado ha sido expedido con la autorización del Gobierno de.....

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

En.....

(Lugar)

(Fecha)

(firma y título del funcionario que expide o refrenda el certificado)

Notas explicativas:

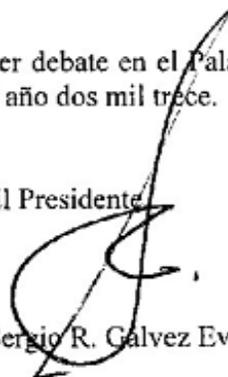
1. Opcionalmente, al designar el Estado se puede mencionar la autoridad pública competente del país en que se expide el certificado.
2. Si el importe total de la garantía procede de varias fuentes, se indicará la cuantía consignada por cada una de ellas.
3. Si la garantía se consigna en diversas formas, 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 fiador (de los fiadores), 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.

Artículo 2. Esta Ley comenzará a regir desde su promulgación.

**COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.**

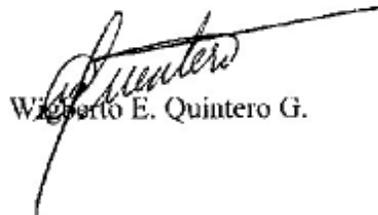
Proyecto de Ley 634 de 2013 aprobado en tercer debate en el Palacio Justo Arosemena, ciudad de Panamá, al primer día del mes de octubre del año dos mil trece.

El Presidente



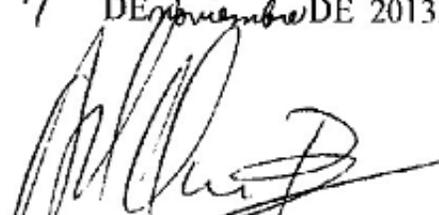
Sergio R. Galvez Evers

El Secretario General,



Roberto E. Quintero G.

ÓRGANO EJECUTIVO NACIONAL. PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA.  
PANAMÁ, REPÚBLICA DE PANAMÁ, 7 DE ~~noviembre~~ DE 2013.



RICARDO MARTINELLI BERROCAL  
Presidente de la República



FERNANDO NUÑEZ FÁBREGA  
Ministro de Relaciones Exteriores