

# I. Disposiciones generales

## JEFATURA DEL ESTADO

**33509** INSTRUMENTO de Ratificación del Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, hecho en Londres el 19 de noviembre de 1976.

JUAN CARLOS I  
REY DE ESPAÑA

Por cuanto el día 12 de octubre de 1977, el Plenipotenciario de España, nombrado en buena y debida forma al efecto, firmó en Londres el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, de 19 de noviembre de 1976,

Vistos y examinados los 23 artículos de dicho Convenio, Concedida por las Cortes Generales la Autorización prevista en el artículo 94.1 de la Constitución,

Vengo en aprobar y ratificar cuanto en él se dispone, como en virtud del presente lo apruebo y ratifico, prometiendo cumplirlo, observarlo y hacer que se cumpla y observe puntualmente en todas sus partes, a cuyo fin, para su mayor validación y firmeza,

Mando expedir este Instrumento de Ratificación firmado por Mí, debidamente sellado y refrendado por el infrascrito Ministro de Asuntos Exteriores.

Dado en Madrid a 22 de octubre de 1981.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Asuntos Exteriores,  
JOSE PEDRO PEREZ-LLORCA Y RODRIGO

### CONVENIO SOBRE LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD NACIDA DE RECLAMACIONES DE DERECHO MARITIMO, 1976

Los Estados Partes en el presente Convenio, Considerando que es deseable establecer de común acuerdo reglas uniformes relativas a la limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo,

Deciden concertar un Convenio conducente a dicho fin y convienen:

#### CAPITULO PRIMERO

##### El derecho de limitación

#### ARTÍCULO 1

##### Personas con derecho a la limitación de responsabilidad

1. Los propietarios de buques y los salvadores, tal como se les define a continuación, podrán limitar la responsabilidad nacida de las reclamaciones que se enumeran en el artículo 2, acogiéndose a las disposiciones del presente Convenio.

2. Por propietario se entenderá el propietario, el fletador, el gestor naval y el armador de un buque de navegación marítima.

3. Por salvador se entenderá toda persona que preste servicios directamente relacionados con operaciones de auxilio o salvamento. Figurarán también entre estas operaciones aquellas a que se hace referencia en los apartados d), e) y f) del párrafo 1 del artículo 2.

4. Si se promueven cualesquiera de las reclamaciones enunciadas en el artículo 2 contra cualquier persona de cuyas acciones, omisiones o negligencia sean responsables el propietario o el salvador, esa persona podrá invocar el derecho de limitación de la responsabilidad estipulado en el presente Convenio.

5. En el presente Convenio, la responsabilidad del propietario de un buque comprenderá la responsabilidad nacida de una acción incoada contra el buque mismo.

6. Todo asegurador de la responsabilidad por reclamaciones que están sujetas a limitación de conformidad con las reglas del

presente Convenio tendrá derecho a gozar de los privilegios del Convenio en la misma medida que el asegurado.

7. El hecho de invocar la limitación de responsabilidad no constituirá una admisión de responsabilidad.

#### ARTÍCULO 2

##### Reclamaciones sujetas a limitación

1. A reserva de lo dispuesto en los artículos 3 y 4, estarán sujetas a limitación las reclamaciones enumeradas a continuación, sean cuales fueren los supuestos de responsabilidad:

a) Reclamaciones relacionadas con muerte, lesiones corporales, pérdidas o daños sufridos en las cosas (incluidos daños a obras portuarias, dársenas, vías navegables y ayudas a la navegación), que se hayan producido a bordo o estén directamente vinculados con la explotación del buque o con operaciones de auxilio o salvamento, y los perjuicios derivados de cualquiera de esas causas;

b) Reclamaciones relacionadas con perjuicios derivados de retrasos en el transporte por mar de la carga, los pasajeros o el equipaje de éstos;

c) Reclamaciones relacionadas con otros perjuicios derivados de la violación de derechos que no sean contractuales, irrogados en directa vinculación con la explotación del buque o con operaciones de auxilio o salvamento;

d) Reclamaciones relacionadas con la puesta a flote, remoción, destrucción o eliminación de la peligrosidad de un buque hundido, naufragado, varado o abandonado, con inclusión de todo lo que esté o haya estado a bordo de tal buque;

e) Reclamaciones relacionadas con la remoción o la destrucción del cargamento del buque o la eliminación de la peligrosidad de dicho cargamento;

f) Reclamaciones promovidas por una persona que no sea la persona responsable, relacionadas con las medidas tomadas a fin de evitar o aminorar los perjuicios respecto de los cuales la persona responsable pueda limitar su responsabilidad de conformidad con lo dispuesto en el presente Convenio, y los ocasionados ulteriormente por tales medidas.

2. Las reclamaciones establecidas en el párrafo 1 estarán sujetas a limitación de responsabilidad aun cuando sean promovidas por vía de recurso o a fines de indemnización, en régimen contractual o de otra índole. Sin embargo, las reclamaciones promovidas de conformidad con lo dispuesto en los apartados d), e) y f) del párrafo 1 no estarán sujetas a limitación de responsabilidad en la medida en que guarden relación con una remuneración concertada por contrato con la persona responsable.

#### ARTÍCULO 3

##### Reclamaciones que no pueden ser objeto de limitación

Las reglas del presente Convenio no serán de aplicación en los casos de:

a) Reclamaciones relacionadas con operaciones de auxilio o salvamento o con contribución a la avería gruesa;

b) Reclamaciones relacionadas con daños resultantes de la contaminación ocasionada por hidrocarburos, en el sentido que se da a tales daños en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, de 29 de noviembre de 1969, y en toda enmienda o protocolo correspondiente al mismo que esté en vigor;

c) Reclamaciones sujetas a lo dispuesto en cualquier Convenio internacional o legislación nacional que rijan o prohíban la limitación de la responsabilidad por daños nucleares;

d) Reclamaciones contra el propietario de un buque nuclear relacionadas con daños nucleares;

e) Reclamaciones promovidas por los empleados del propietario o del salvador cuyo cometido guarde relación con el buque o con las operaciones de auxilio o salvamento, y las reclamaciones promovidas por los herederos de aquéllos o por personas a su cargo u otras que tengan derecho a promoverlas si, en virtud de la Ley que regule el contrato de servicio concertado entre el propietario del buque o el salvador y dichos empleados, el propietario o el

salvador no tienen derecho a limitar su responsabilidad respecto de dichas reclamaciones o si la mencionada Ley sólo les permite limitar su responsabilidad a una cuantía que sea superior a la estipulada en el artículo 6.

#### ARTICULO 4

##### *Conducta que excluye el derecho a la limitación*

La persona responsable no tendrá derecho a limitar su responsabilidad si se prueba que el perjuicio fue ocasionado por una acción o una omisión suyas y que incurrió en éstas con intención de causar ese perjuicio, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originaría tal perjuicio.

#### ARTICULO 5

##### *Reconvenciones*

Cuando una persona con derecho a limitación de responsabilidad en virtud de las reglas del presente Convenio pueda hacer valer frente al titular de una reclamación otra reclamación originada por el mismo acontecimiento, se contrapondrán las cuantías de ambas reclamaciones, y lo dispuesto en el presente Convenio será aplicable solamente a la diferencia que pueda haber.

### CAPITULO II

#### *Limitación de la responsabilidad*

#### ARTICULO 6

##### *Límites generales*

1. Los límites de responsabilidad para reclamaciones que, siendo distintas de las mencionadas en el artículo 7, surjan en cada caso concreto, se calcularán con arreglo a los siguientes valores:

a) Respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales:

i) 333.000 unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 500 toneladas;

ii) Para buques cuyo arqueo exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el inciso i):

De 501 a 3.000 toneladas, 500 unidades de cuenta por tonelada;

De 3.001 a 30.000 toneladas, 333 unidades de cuenta por tonelada;

De 30.001 a 70.000 toneladas, 250 unidades de cuenta por tonelada, y

Por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas, 167 unidades de cuenta;

b) Respecto de toda otra reclamación:

i) 167.000 unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 500 toneladas;

ii) Para buques cuyo arqueo exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el inciso i):

De 501 a 30.000 toneladas, 167 unidades de cuenta por tonelada;

De 30.001 a 70.000 toneladas, 125 unidades de cuenta por tonelada, y

Por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas, 83 unidades de cuenta.

2. Si la cuantía calculada de conformidad con el párrafo 1, a), no basta para satisfacer en su totalidad las reclamaciones mencionadas en él, se podrá disponer de la cuantía calculada de conformidad con el párrafo 1, b), para saldar la diferencia impagada de las reclamaciones mencionadas en el párrafo 1, a), y esa diferencia tendrá la misma prelación que las reclamaciones mencionadas en el párrafo 1, b).

3. No obstante, sin perjuicio de ejercer el derecho a las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2, todo Estado Parte podrá estipular en su legislación nacional que las reclamaciones relacionadas con daños a obras portuarias, dársenas, vías navegables y ayudas a la navegación tengan, en relación con las otras reclamaciones mencionadas en el párrafo 1, b), la prelación que establezca esa legislación.

4. Los límites de responsabilidad aplicables al salvador que no opere desde un buque o al salvador que opere exclusivamente en el buque al cual o en relación con el cual esté prestando servicios de auxilio o salvamento, se calcularán sobre la base de un arqueo de 1.500 toneladas.

5. A los fines del presente Convenio, por arqueo del buque se entenderá el arqueo bruto calculado de conformidad con las reglas que figuran en el anexo I del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969.

#### ARTICULO 7

##### *Límite para las reclamaciones vinculadas a pasajeros*

1. Respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de los pasajeros de un buque surgidas en cada caso concreto, el límite de responsabilidad del propietario de éste será una cantidad de 46.666 unidades de cuenta multiplicada por el número de pasajeros que el buque esté autorizado a transportar de conformidad con el certificado del mismo, que no exceda de 25.000.000 de unidades de cuenta.

2. A los fines del presente artículo, por «reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de los pasajeros de un buque» se entenderá toda reclamación promovida por cualquiera de las personas transportadas en dicho buque o en nombre de ellas que viaje:

a) En virtud de un contrato de transporte de pasajeros, o

b) Con el consentimiento del transportista, acompañando a un vehículo o a animales vivos amparados por un contrato de transporte de mercancías.

#### ARTICULO 8

##### *Unidad de cuenta*

1. La unidad de cuenta a que se hace referencia en los artículos 6 y 7 es el derecho especial de giro tal como éste ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cuantías a que se hace referencia en los artículos 6 y 7 se convertirán en moneda nacional del Estado en que se invoque la limitación, de acuerdo con el valor oficial de la moneda en la fecha en que haya sido constituido el fondo para la limitación, se efectúe el pago o se constituya la fianza que, de conformidad con la Ley de ese Estado, sea equivalente a tal pago. 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 en la fecha en que se trate por el Fondo Monetario Internacional a sus operaciones y transacciones. 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, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya Ley no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 podrán, cuando se produzca la firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o cuando se produzca la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, o en cualquier momento posterior, declarar que los límites de responsabilidad estipulados en el presente Convenio aplicables en los territorios de aquéllos se fijarán de la forma siguiente:

a) Respecto del artículo 6, 1, a), en una cuantía de:

i) 5.000.000 de unidades monetarias para buques cuyo arqueo no exceda de 500 toneladas;

ii) Para buques cuyo arqueo exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el inciso i):

De 501 a 3.000 toneladas, 7.500 unidades monetarias por tonelada;

De 3.001 a 30.000 toneladas, 5.000 unidades monetarias por tonelada;

De 30.001 a 70.000 toneladas, 3.750 unidades monetarias por tonelada, y

Por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas, 2.500 unidades monetarias, y

b) Respecto del artículo 6, 1, b), en una cuantía de:

i) 2.500.000 unidades monetarias para buques cuyo arqueo no exceda de 500 toneladas;

ii) Para buques cuyo arqueo exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el inciso i):

De 501 a 30.000 toneladas, 2.500 unidades monetarias por tonelada;

De 30.001 a 70.000 toneladas, 1.850 unidades monetarias por tonelada, y

Por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas, 1.250 unidades monetarias, y

c) Respecto del artículo 7, 1, en una cantidad de 700.000 unidades monetarias multiplicada por el número de pasajeros que el buque esté autorizado a transportar de conformidad con el certificado del mismo, que no exceda de 375.000.000 de unidades monetarias.

Los párrafos 2 y 3 del artículo 6 son de aplicación por tanto a los apartados a) y b) del presente párrafo.

3. La unidad monetaria a que se hace referencia en el párrafo 2 corresponde a 65,5 miligramos de oro de 900 milésimas. La conversión a la moneda nacional de las cuantías a que se hace referencia en el párrafo 2 se efectuará de acuerdo con la legislación del Estado interesado.

4. El cálculo a que se hace referencia en la última frase del párrafo 1 y la conversión mencionada en el párrafo 3 se efectuarán de modo que, en la medida de lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Parte las cuantías a que se hace referencia en los artículos 6 y 7 dándoles el mismo valor real que en dichos artículos se expresa en unidades de cuenta. Los Estados Partes informarán al depositario de cuál fue el método de cálculo seguido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1, o bien el resultado de la conversión establecida en el párrafo 3, según sea el caso, en el momento en que se produzca la firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o al depositar el instrumento a que hace referencia el artículo 16, y cuando se registre un cambio en el método de cálculo o en las características de la conversión.

#### ARTÍCULO 9

##### *Acumulación de reclamaciones*

1. Los límites de responsabilidad determinados de acuerdo con el artículo 6 se aplicarán al total de las reclamaciones surgidas en cada caso concreto:

a) Contra la persona o las personas mencionadas en el artículo 1, 2, y contra cualquier otra persona de cuyas acciones, omisiones o negligencia sean aquéllas responsables;

b) Contra el propietario de un buque que preste servicios de auxilio o salvamento desde ese buque y el salvador o los salvadores que operen desde dicho buque y cualquier otra persona de cuyas acciones, omisiones o negligencia sean aquéllas responsables, o

c) Contra el salvador o salvadores que no operen desde un buque o que operen exclusivamente en el buque al cual o en relación con el cual se estén prestando los servicios de auxilio o salvamento, y cualquiera otra persona de cuyas acciones, omisiones o negligencia sean aquéllas responsables.

2. Los límites de responsabilidad determinados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7, se aplicarán al total de las reclamaciones pedidas por dicho artículo que puedan surgir en cada caso concreto contra la persona o las personas mencionadas en el artículo 1, 2, respecto del buque a que se hace referencia en el artículo 7, y cualquier otra persona de cuyas acciones, omisiones o negligencia sean aquéllas responsables.

#### ARTÍCULO 10

##### *Limitación de la responsabilidad sin constitución de fondo de limitación*

1. Se podrá invocar la limitación de la responsabilidad aun cuando no haya sido constituido el fondo de limitación mencionado en el artículo 11. No obstante, un Estado Parte podrá disponer en su legislación nacional que cuando ante sus Tribunales se incoe una acción tendente a hacer valer una reclamación sujeta a limitación, la persona responsable sólo pueda invocar el derecho a limitar su responsabilidad si se ha constituido un fondo de limitación de conformidad con las disposiciones del presente Convenio o si dicho fondo se constituye al invocar el derecho a limitar la responsabilidad.

2. Cuando se invoque la limitación de responsabilidad sin previa constitución de un fondo de limitación, serán aplicables las disposiciones del artículo 12.

3. Las cuestiones de procedimiento que puedan surgir en la aplicación de lo dispuesto en el presente artículo serán dirimidas de conformidad con la legislación nacional del Estado Parte en el cual se incoe la acción.

### CAPÍTULO III

#### El Fondo de limitación

#### ARTÍCULO 11

##### *Constitución del fondo*

1. Toda persona presuntamente responsable podrá constituir un fondo ante el Tribunal u otra autoridad competente en cualquier

Estado Parte en el que se haya iniciado la actuación respecto de reclamaciones sujetas a limitación. Integrará dicho fondo la suma de las cantidades que entre las establecidas en los artículos 6 y 7 sean aplicables a reclamaciones en relación con las cuales esa persona pueda ser responsable, junto con los intereses correspondientes devengados desde la fecha del acontecimiento que originó la responsabilidad hasta la fecha de constitución del fondo. El fondo así constituido sólo podrá utilizarse para satisfacer las reclamaciones respecto de las cuales se pueda invocar la limitación de responsabilidad.

2. El fondo podrá ser constituido depositando la suma o aportando una garantía que resulte aceptable con arreglo a la legislación del Estado Parte o en que aquel sea constituido y que el Tribunal y otra autoridad competente considere suficiente.

3. El fondo constituido por una de las personas mencionadas en los apartados a), b) y c) del párrafo 1, del artículo 9 o en el párrafo 2, de este mismo artículo, se entenderá constituido por todas las personas mencionadas en dichos apartados o párrafo.

#### ARTÍCULO 12

##### *Distribución del fondo*

1. A reserva de lo dispuesto en los párrafos 1, 2 y 3 del artículo 6 y en el artículo 7, el fondo será distribuido entre los reclamantes en proporción a la cuantía de las reclamaciones que respectivamente les hayan sido reconocidas como imputables al fondo.

2. Si, antes de que se distribuya el fondo, la persona responsable, o su asegurador, ha satisfecho una reclamación imputable al fondo, dicha persona se subrogará, hasta la totalidad del importe pagado en los derechos que la persona indemnizada habría disfrutado en virtud del presente Convenio.

3. El derecho de subrogación estipulado en el párrafo 2 podrá ser ejercitado también por personas que no sean las allí mencionadas por lo que respecta a cualquier cantidad por ellas pagadas en concepto de indemnización, pero solamente en la medida en que la legislación nacional aplicable permita tal subrogación.

4. Cuando la persona responsable o cualquier otra demuestre que puede estar obligada a pagar, en fecha posterior, la totalidad o parte de la indemnización con respecto a la cual tal persona habría podido ejercitar el derecho de subrogación que confieren los párrafos 2 y 3 si se hubiera pagado la indemnización antes de la distribución del fondo, el Tribunal o cualquier otra autoridad competente del Estado en que se constituyó el fondo podrá ordenar que se reserve provisionalmente una cantidad suficiente para que tal persona pueda, en la fecha posterior de que se trate, hacer valer su reclamación contra el fondo.

#### ARTÍCULO 13

##### *Acciones excluidas*

1. Cuando se haya constituido un fondo de limitación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11, ninguna persona que haya promovido una reclamación imputable al fondo podrá ejercitar derecho alguno relacionado con tal reclamación haciendo valer contra otros bienes de la persona que haya constituido el fondo o en cuyo nombre fue aquel constituido.

2. Tras la constitución de un fondo de limitación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11, todo buque o cualesquiera otros bienes pertenecientes a una persona en nombre de la cual haya sido constituido el fondo, o cualquier fianza depositada a ese efecto, que hayan sido embargados o secuestrados dentro de la jurisdicción de un Estado Parte para responder de una reclamación que quepa promover contra tal fondo, podrán quedar liberados mediante levantamiento ordenado por el Tribunal u otra autoridad competente de dicho Estado. No obstante, el levantamiento se ordenará desde luego si el fondo de limitación ha sido constituido:

a) En el puerto en que se produjo el acontecimiento o, si se produjo fuera de puerto, en el primer puerto en que después se haga escala; o

b) En el puerto de desembarco respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales; o

c) En el puerto de descarga respecto de daños inferidos a cargamento; o

d) En el Estado en que se efectúe el embargo.

3. Lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 será de aplicación solamente si el reclamante puede promover su reclamación contra el fondo de limitación ante el Tribunal que administre dicho fondo y éste se halla realmente disponible y es libremente transferible.

#### ARTÍCULO 14

##### *Legislación aplicable*

A reserva de lo dispuesto en el presente capítulo, las reglas relativas a la constitución y distribución del fondo de limitación y

todas las reglas de procedimiento aplicables al respecto estarán a su vez regidas por la legislación del Estado Parte en que se constituya el fondo

## CAPITULO IV

### Ámbito de aplicación

#### ARTÍCULO 15

1. El presente Convenio será aplicable siempre que cualquiera de las personas a que se hace referencia en el artículo 1 trate de limitar su responsabilidad ante un Tribunal de un Estado Parte o trate de conseguir el levantamiento del embargo de un buque o de otros bienes o la devolución de cualquier fianza depositada dentro de la jurisdicción de dicho Estado. No obstante, todo Estado Parte podrá excluir total o parcialmente de la aplicación del presente Convenio a cualquiera de las personas a que se hace referencia en el artículo 1 que en el momento en que se invoquen las reglas del presente Convenio ante los Tribunales del Estado de que se trate no tenga su residencia habitual en un Estado Parte o no tenga su sede comercial en un Estado Parte, o bien a cualquier buque respecto del cual se invoque el derecho a la limitación de responsabilidad o se trate de conseguir el levantamiento del embargo y que en el momento citado no enarbore el pabellón de un Estado Parte.

2. Todo Estado Parte podrá regular mediante disposiciones expresas de su legislación nacional el sistema de limitación de responsabilidad aplicable a los buques que sean:

- a) De conformidad con la legislación del Estado de que se trate, buques destinados a vías navegables interiores;
- b) Buques de arqueo inferior a 300 toneladas.

El Estado Parte que opte por hacer uso de la facultad estipulada en el presente párrafo notificará al depositario cuáles son los límites de responsabilidad adoptados en su legislación nacional o bien el hecho de que no existen tales límites.

3. Todo Estado Parte podrá regular mediante disposiciones expresas de su legislación nacional el sistema de limitación de responsabilidad aplicable a las reclamaciones surgidas en casos en que no se vean afectados, en modo alguno, intereses de personas que sean súbditos de otros Estados Partes.

4. Los Tribunales de un Estado Parte no aplicarán el presente Convenio a buques construidos o adaptados para la realización de operaciones de perforación y utilizados en ellas:

- a) Si ese Estado ha fijado, de conformidad con su legislación nacional, un límite de responsabilidad superior al que de otro modo regiría según lo estipulado en el artículo 6; o
- b) Si ese Estado se ha constituido en Parte en un Convenio internacional que regule el sistema de responsabilidad respecto a tales buques.

En los casos en que sea de aplicación el apartado a), el Estado Parte informará de ello al depositario.

5. El presente Convenio no será aplicable a:

- a) Vehículos de sustentación neumática;
- b) Plataformas flotantes construidas para la exploración o la explotación de los recursos naturales de los fondos marinos o del subsuelo de éstos.

## CAPITULO V

### Cláusulas finales

#### ARTÍCULO 16

##### *Firma, ratificación y adhesión*

1. El presente Convenio estará abierto a la firma, para todos los Estados, en la sede de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (en adelante llamada «la Organización»), del 1 de febrero de 1977 al 31 de diciembre de 1977, y a partir de esta segunda fecha seguirá abierto a efectos de adhesión.

2. Todos los Estados podrán constituirse en Partes en el presente Convenio 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 efectuarán depositando el oportuno instrumento oficial ante el Secretario general de la Organización (en adelante llamado «el Secretario general»).

#### ARTÍCULO 17

##### *Entrada en vigor*

1. El presente Convenio entrará en vigor el día primero del mes inmediatamente posterior al año siguiente a la fecha en que doce Estados lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o hayan depositado los instrumentos requeridos a fines de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

2. Para todo Estado que deposite un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto del presente Convenio o que firme éste sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, una vez se hayan cumplido los requisitos necesarios para que entre en vigor pero antes de la fecha de entrada en vigor, la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, o la firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, surtirán efecto en la fecha de entrada en vigor del Convenio o el día primero del mes que suceda al nonagésimo día siguiente a la fecha en que se firme el Convenio o se deposite el instrumento, si ésta es posterior.

3. Para todo Estado que ulteriormente se constituya en Parte en el presente Convenio, éste entrará en vigor el día primero del mes que suceda a la expiración de un plazo de noventa días después de la fecha en que el Estado de que se trate haya depositado su instrumento.

4. Respecto de las relaciones que hayan de mediar entre Estados que ratifiquen, acepten o aprueben el presente Convenio o se adhieran a él, el Convenio reemplazará y dejará sin efecto al Convenio internacional relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques que naveguen por alta mar, 1957, hecho en Bruselas el 10 de octubre de 1957, y al Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas concernientes a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924.

#### ARTÍCULO 18

##### *Reservas*

1. Todo Estado, en el momento en que se produzcan la firma, la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, podrá reservarse el derecho a excluir la aplicación de los apartados d) y e), del párrafo 1, del artículo 2. No se admitirá ninguna otra reserva en relación con las disposiciones de fondo del presente Convenio.

2. Las reservas hechas en el momento de la firma deberán ser confirmadas al tiempo de producirse la ratificación, la aceptación o la aprobación.

3. Todo Estado que haya hecho una reserva respecto del presente Convenio podrá anularla en cualquier momento mediante una notificación dirigida al Secretario general. Tal anulación surtirá efecto en la fecha en que se reciba la notificación. Si en la notificación se manifiesta que la anulación de una reserva debe surtir efecto en la fecha concreta que allí se indique, y ésta es posterior a la fecha en que el Secretario general reciba la notificación, la anulación surtirá efecto en dicha fecha posterior.

#### ARTÍCULO 19

##### *Denuncia*

1. El presente Convenio podrá ser denunciado por un Estado Parte en cualquier momento, transcurrido un año desde la fecha en que el Convenio haya entrado en vigor para dicho Estado.

2. La denuncia se efectuará depositando un instrumento al efecto ante el Secretario general.

3. La denuncia surtirá efecto el día primero del mes inmediatamente posterior a la expiración del año siguiente a la fecha en que se depositó el instrumento, o transcurrido cualquier otro plazo más largo que pueda ser fijado en dicho instrumento.

#### ARTÍCULO 20

##### *Revisión y enmienda*

1. La Organización podrá convocar la oportuna conferencia para revisar o enmendar el presente Convenio.

2. A petición de un tercio, cuando menos, de las Partes en el Convenio, la Organización convocará una conferencia de los Estados Partes para revisar o enmendar el Convenio.

3. Después de la fecha de entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio, todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión que sea depositado será considerado como de aplicación al Convenio enmendado, a menos que en el instrumento se declare explícitamente la intención contraria.

## ARTÍCULO 21

*Revisión de las cuantías de limitación y de la unidad de cuenta o de la unidad monetaria*

1. No obstante las disposiciones del artículo 20, la Organización, de conformidad con los párrafos 2 y 3 del presente artículo, convocará una conferencia cuyo solo objeto sea modificar las cuantías fijadas en los artículos 6, 7 y 82, o sustituir una de las dos unidades definidas en los párrafos 1 y 2, del artículo 8, o ambas, por otras unidades. Sólo si se produce un cambio de consideración en su valor real se modificarán esas cuantías.

2. La Organización convocará una conferencia de esta índole a petición de un cuarto, cuando menos, de los Estados Partes.

3. Para tomar la decisión de modificar las cuantías o de sustituir las unidades por otras unidades de cuenta se necesitará una mayoría de dos tercios de los Estados Partes presentes y votantes en la conferencia.

4. Todo Estado que deposite su instrumento de ratificación, aceptación o aprobación del Convenio, o de adhesión a éste, con posterioridad a la entrada en vigor de una enmienda, dará aplicación al Convenio enmendado.

## ARTÍCULO 22

*Depositario*

1. El presente Convenio será depositado ante el Secretario general.

2. El Secretario general:

a) Remitirá ejemplares auténticos del presente Convenio, debidamente certificados, a todos los Estados que fueron invitados a asistir a la conferencia sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo y a cualquier otro Estado que se haya adherido al Convenio;

b) Informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Convenio o se hayan adherido al mismo, de:

i) Cada nueva firma y cada depósito de instrumento que se vayan produciendo, con cualquier reserva que pueda acompañarlos, y de la fecha en que se produzcan;

ii) La fecha de entrada en vigor del presente Convenio y de toda enmienda al mismo;

iii) Toda denuncia del presente Convenio y de la fecha en que tal denuncia surta efecto;

iv) Toda enmienda aprobada de conformidad con lo dispuesto en los artículos 20 ó 21;

v) Toda comunicación que haga precisa cualquiera de los artículos del presente Convenio.

3. Coincidiendo con la entrada en vigor del presente Convenio el Secretario general remitirá un ejemplar auténtico del mismo, debidamente certificado, a la Secretaría de las Naciones Unidas a fines de registro y publicación, de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

## ARTÍCULO 23

*Idiomas*

El presente Convenio está redactado en un solo original en los idiomas español, francés, inglés y ruso, y cada uno de los textos tendrá la misma autenticidad.

Hecho en Londres el día 19 de noviembre de 1976.

En fe de lo cual los infrascritos, debidamente autorizados al efecto, firman el presente Convenio.

*Estados Parte**Fecha depósito Instrumento*

Bahamas: 7 de junio de 1983. Adhesión.  
Benin: 1 de noviembre de 1985. Adhesión.  
Dinamarca: 30 de mayo de 1984. Ratificación.  
España: 13 de noviembre de 1981. Ratificación.  
Finlandia: 8 de mayo de 1984. Ratificación.  
Francia (1): 1 de julio de 1981. Aprobación.  
Japón (2): 4 de junio de 1982. Adhesión.  
Liberia: 17 de febrero de 1981. Adhesión.  
Noruega (3): 30 de marzo de 1984. Ratificación.  
Polonia (4): 28 de abril de 1986. Adhesión.  
Reino Unido (5): 31 de enero de 1980. Ratificación.  
República Árabe Yemenita: 6 de marzo de 1979. Adhesión.  
Suecia (6): 30 de marzo de 1984. Ratificación.

*Reservas y declaraciones*1. *Francia*

El Instrumento de aprobación contiene las siguientes reservas:

«De conformidad con el artículo 18, párrafo 1, el Gobierno de la República Francesa se reserva el derecho de excluir la aplicación del artículo 2, párrafos 1 (d) y (e)».

2. *Japón*

El Instrumento de adhesión iba acompañado de la siguiente declaración:

«... el Gobierno de Japón, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 18 del Convenio, se reserva el derecho de excluir la aplicación del párrafo 1 (d) y (e) del artículo 2 del Convenio».

3. *Noruega*

El Instrumento de ratificación noruego contiene la siguiente reserva:

«Debido a que se ha señalado una responsabilidad más elevada a los buques perforadores noruegos de conformidad con la Ley de 27 de mayo de 1983 (número 30) sobre cambios en la Ley Marítima de 20 de julio de 1893, párrafo 324, dichos buques perforadores quedan exentos de las normas del presente Convenio según rezan en el artículo 15. 4».

4. *Polonia*

El Instrumento de adhesión iba acompañado de la siguiente declaración:

«Polonia calculará ahora las responsabilidades financieras mencionadas en el Convenio basándose en el derecho especial de giro y ateniéndose al siguiente sistema:

El Banco Nacional Polaco fijará un tipo de cambio del DEG respecto al dólar de los Estados Unidos de conformidad con los tipos de cambio que rijan en ese momento según Reuter. A continuación, el dólar de los Estados Unidos se convertirá en zlotis polacos al tipo de cambio señalado por el Banco Nacional Polaco en su tabla de tipos de cambio de divisas que rijan en el momento».

5. *Reino Unido*

En su Instrumento de ratificación, el Gobierno del Reino Unido declaró que la ratificación surte también efectos con respecto a:

Bailía de Jersey.

Bailía de Guernesey.

Isla de Man.

Belice.

Bermudas.

Islas Virgenes Británicas.

Islas Caimanes.

Islas Malvinas.

Gibraltar.

Hong Kong.

Montserrat.

Pitcairn.

Santa Helena y dependencias.

Islas de Turcas y Caicos.

Zona de soberanía de las bases del Reino Unido de Akrotiri y Dhekelia en la isla de Chipre.

El Instrumento de ratificación contiene asimismo una reserva por la que se declara que el Reino Unido se «reserva el derecho, de conformidad con el artículo 18, párrafo 1, del Convenio, en su nombre y en el de los territorios mencionados, de excluir la aplicación del artículo 2, párrafo 1 (d), y de excluir la aplicación del artículo 2, párrafo 1 (e), con respecto a Gibraltar únicamente».

De conformidad con el artículo 8 (4) el Reino Unido, en el momento de depositar el Instrumento, informó al Secretario general de que:

«La forma de cálculo empleada por el Reino Unido de conformidad con el artículo 8 (1) del Convenio será el método de evaluación aplicado por el Fondo Monetario Internacional».

El Reino Unido informó también al Secretario general de que:

«Con respecto al artículo 15, párrafo 2 (b), el límite de responsabilidad que el Reino Unido se propone aplicar a los buques de arqueo inferior a 300 toneladas es de 166.667 unidades de cuenta con respecto a reclamaciones por muerte o lesiones corporales, y de 83.333 unidades de cuenta con respecto a cualesquiera otras reclamaciones».

6. *Suecia*

El Instrumento de ratificación sueco iba acompañado de la siguiente declaración:

«... tengo el honor de informar de que, de conformidad con el párrafo 4 del artículo 15 del Convenio, Suecia ha fijado en su legislación nacional un límite de responsabilidad más elevado para los buques construidos para la perforación o destinados a ella, y que de hecho se utilicen para tal fin, que la que se prevé en el artículo 6 del Convenio».

El presente Convenio entró en vigor de forma general y para España el 1 de diciembre de 1986, de conformidad con lo establecido en el artículo 17 del mismo.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 18 de diciembre de 1986.—El Secretario general Técnico del Ministerio de Asuntos Exteriores, José Manuel Paz y Agüeras.

## MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

**33510** *DENUNCIA por España del Convenio sobre la futura cooperación multilateral en las Pesquerías del Atlántico Noroeste (NAFO), hecho en Ottawa el 24 de octubre de 1978, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 27 de septiembre de 1983.*

Por nota verbal de fecha 17 de junio de 1986, dirigida por la Embajada de España en Ottawa al Ministerio de Asuntos Exteriores de Canadá, España ha denunciado el Convenio sobre la futura cooperación multilateral en las Pesquerías del Atlántico Noroeste (NAFO), hecho en Ottawa el 24 de octubre de 1978. Dicho Convenio estaba en vigor para España desde el 31 de agosto de 1983.

Conforme a lo dispuesto en el artículo XXIV del Convenio esta denuncia surtirá efecto para España a partir de 1 de enero de 1987.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 18 de diciembre de 1986.—El Secretario general Técnico, José Manuel Paz y Agüeras.

**33511** *DENUNCIA por España del Convenio relativo a la futura cooperación multilateral en las Pesquerías del Atlántico Nordeste (NEAFC), hecho en Londres el 18 de noviembre de 1980, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 3 de septiembre de 1984 y 25 de mayo de 1985.*

Por nota verbal de fecha 19 de junio de 1986, dirigida por la Embajada de España en Londres al Ministerio de Negocios Extranjeros del Reino Unido de Gran Bretaña, España ha denunciado el Convenio relativo a la futura cooperación multilateral en las Pesquerías del Atlántico Nordeste (NEAFC), hecho en Londres el 18 de noviembre de 1980. Dicho Convenio estaba en vigor para España desde el 9 de marzo de 1984.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 21 del Convenio esta denuncia surtirá efecto para España a partir de 19 de junio de 1987.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 18 de diciembre de 1986.—El Secretario general Técnico, José Manuel Paz y Agüeras.

## MINISTERIO DE RELACIONES CON LAS CORTES Y DE LA SECRETARÍA DEL GOBIERNO

**33512** *REAL DECRETO 2587/1986, de 19 de diciembre, sobre compensación al transporte de mercancías con origen o destino en las islas Canarias.*

El Real Decreto 2945/1982, de 4 de junio, pretendía facilitar, en lo que se refiere al sistema de transporte, el desarrollo de las actividades que gozan de ventaja comparativa en las islas Canarias,

especialmente en lo que afecta a la producción agraria, paliando al propio tiempo los problemas de transporte que padecen las islas menores del archipiélago y, todo ello, dentro del objetivo de lograr una adecuada integración del territorio nacional.

La práctica ha confirmado la utilidad del régimen de compensaciones establecido por aquel Real Decreto, por lo que, dada la limitada vigencia del mismo, se estima procedente dar nueva efectividad al citado sistema de compensaciones.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de Economía y Hacienda, previa deliberación del Consejo de Ministros, en su reunión del día 19 de diciembre de 1986,

### DISPONGO:

**Artículo 1.º** Se establece un régimen de compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías entre las islas Canarias y la Península, entre aquéllas y países europeos o entre las distintas islas que integran el archipiélago, con vigencia en el ejercicio económico de 1986, el cual se regirá por lo dispuesto en el presente Real Decreto.

**Art. 2.º** El transporte marítimo de productos originarios de las islas Canarias o que hayan sufrido en éstas transformaciones que aumenten su valor, gozará de una compensación del 50 por 100 sobre el flete de dichas mercancías siempre que se efectúe con destino a su consumo en la Península y salvo que se trate de productos sometidos a régimen de monopolio.

**Art. 3.º** El transporte marítimo interinsular de mercancías gozará de una compensación del 30 por 100 del valor del flete, con excepción de los productos petrolíferos y de los productos originarios del extranjero que se transporten de la isla de Gran Canaria a la isla de Tenerife o viceversa.

**Art. 4.º** El tráfico exterior de exportación de productos agrícolas originarios de las islas, o de productos industrializados en éstas, con destino a puertos europeos de países extranjeros, disfrutará de una compensación del 33 por 100 del flete correspondiente. Dicha compensación se aplicará únicamente a los transportes efectuados durante el segundo semestre, con la única excepción del tráfico de exportación de la cebolla de Lanzarote y del tomate de Fuerteventura, para los que será aplicable todo el año.

**Art. 5.º** El transporte marítimo desde la Península a las islas Canarias de productos de alimentación del ganado originarios de aquélla, gozará, durante el segundo semestre, de una compensación del 50 por 100 del flete respectivo, siempre que no exista producción interior Canaria de los mismos, o en la medida en que ésta fuere insuficiente.

**Art. 6.º** El transporte aéreo desde las islas Canarias a países europeos de plantas vivas, flores y esquejes, y frutas comestibles en fresco, clasificadas en el capítulo 08 de la Nomenclatura de Bruselas, disfrutará de una compensación del 50 por 100 del flete, limitada, en todo caso, al devengado entre Canarias y Madrid, en tránsito a dichos países, o al equivalente a dicha cantidad.

**Art. 7.º** El transporte marítimo de plátanos desde las islas Canarias a la Península e islas Baleares, gozará de una compensación del 0,5 por 100 del flete.

### DISPOSICIONES ADICIONALES

**Primera.**—Se autoriza al Gobierno para que, mediante acuerdo adoptado en Consejo de Ministros, modifique los porcentajes de compensación aplicables, a fin de que las compensaciones previstas en el presente Real Decreto no excedan el importe de las disponibilidades presupuestarias.

**Segunda.**—El procedimiento de justificación y percepción de las primas establecidas en el presente Real Decreto se determinará por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, previo informe de la Comunidad Autónoma de Canarias.

### DISPOSICIONES FINALES

**Primera.**—El régimen de compensaciones al transporte marítimo y aéreo de mercancías que se establece en el presente Real Decreto será de aplicación respecto a los transportes que, reuniendo los requisitos exigidos en el mismo, se hayan realizado o se realicen exclusivamente durante el año 1986.

**Segunda.**—Se faculta a los Ministerios afectados para dictar cuantas disposiciones sean precisas en el ámbito de sus respectivas competencias en desarrollo del presente Real Decreto.

**Tercera.**—El presente Real Decreto entrará en vigor el mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid a 19 de diciembre de 1986.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Relaciones con las Cortes  
y de la Secretaría del Gobierno,  
VIRGILIO ZAPATERO GOMEZ