



Normativa Convenio de Atenas 1974

Módulo: Normativa
Asignatura:
Profesor:
Ref.: 1052_CON_AT74_0405

CONVENIO INTERNACIONAL RELATIVO
AL TRANSPORTE DE PASAJEROS Y SUS EQUIPAJES POR MAR.
ATENAS 13 DE DICIEMBRE DE 1974
(B. O. E. num. 108, de 6 de mayo de 1987)

Los Estados Partes en el presente Convenio,

CONSIDERANDO que es deseable establecer de común acuerdo ciertas reglas relativos al transporte de pasajeros y equipajes por mar;

DECIDEN concretar un Convenio conducente a dicho fin y convienen:

Artículo 1.º 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 un contrato de transporte actuando por cuenta propia o en nombre de otro, 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 (es decir, el naviero o armador), el fletador o la empresa explotadora del buque, efectúa de hecho la totalidad o parte del transporte.

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.

Por «equipaje» se entiende cualquier artículo o vehículo transportado por el transportista en virtud de un contrato de transporte. En este termino 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 curva de embarque o desembarque, y el período durante el cual el pasajero y su equipaje de camarote son transportados por agua desde sierra al buque o viceversa, si el precio de ese 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 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 sierra 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. Por «Organización» se entiende la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.

Art. 2.º 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

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 I 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.

Art. 3. Responsabilidad del transportista: 1. El transportista será responsable de perjuicio originado por la muerte o las lesiones corporales de un pasajero, y por la pérdida o daños sufridos por el equipaje, si el suceso que ocasiono el perjuicio ocurrido durante la realización del transporte y es imputable a culpa o a negligencia del transportista o de sus empleados o agentes si estos actuaron en el desempeño de sus funciones.

2. Incumbe al demandante demostrar que el suceso que ocasiono el perjuicio ha ocurrido durante la realización del transporte, así como demostrar el alcance del perjuicio.

3. Salvo prueba en contrario se presumirán la culpa o la negligencia del transportista o las de sus empleados o agentes cuando estos hayan actuado en el desempeño de sus funciones, si la muerte o las lesiones corporales del pasajero o la pérdida o danos sufridos por su equipaje de camarote han sido resultado directo o indirecto de naufragio, abordaje, varada, explosión, incendio o deficiencia del buque. Respecto de la pérdida o daños sufridos por equipajes de otro tipo, salvo prueba en contrario, se presumirán dichas culpas o negligencia, con independencia de la naturaleza del suceso que ocasionara la pérdida o daños. En cualquier otro caso incumbirá al demandante demostrar que hubo culpa o negligencia.

Art. 4.º 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 vera 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 ir en menoscabo de los derechos de recurso que pueda haber entre el transportista y el transportista ejecutor.

Art. 5.º 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 I del artículo 10.

Art. 6.º 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 corporales, 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.

Art. 7.º Límite de responsabilidad respecto de lesiones corporales: 1. La responsabilidad del transportista por la muerte o las lesiones corporales de un pasajero no excederá en ningún caso de 700.000 francos por transporte. 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. No obstante lo dispuesto en el párrafo I del presente artículo, la legislación nacional de todo Estado Parte en el presente Convenio podrá fijar, en lo que concierne a los transportistas que sean súbditos suyos, un límite de responsabilidad per capita más elevado.

Art. 8.º Límite de responsabilidad respecto de pérdida o daños sufridos por el equipaje: I. La responsabilidad derivada para el transportista de la pérdida o daños sufridos por el equipaje de camarote no excederá en ningún caso de 12.500 francos por pasajero, por transporte.

2. La responsabilidad derivada para el transportista de la pérdida o daños sufridos por vehículos, incluyendo aquí los equipajes transportados en el interior de éstos o sobre ellos, no excederá en ningún caso de 50.000 francos por vehículo, por transporte.

3. La responsabilidad derivada para el transportista de la pérdida o daños sufridos por equipajes que no sean los mencionados en los párrafos I y 2 del presente artículo no excederá en ningún caso de 18.000 francos por pasajero, por transporte.

4. El transportista y el pasajero podrán acordar que la responsabilidad del transportista este sujeta a una deducción no superior a 1.750 francos en caso de daño experimentado por el vehículo; y no superior a 200 francos 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.

Art. 9.º Unidad monetaria y conversión: 1. Se considerará que el franco mencionado en el presente Convenio está referido a una unidad constituida por 65,5 miligramos de oro de 900 milésimas.

2. Las sumas a que se trace referencia en los artículos 7 y 8 serán convertidas a la moneda del Estado a que pertenezca el tribunal que entienda en el asunto utilizando

como base el cambio oficial que entre esa moneda y la unidad definida en el párrafo I del presente artículo, sea el vigente en la fecha del fallo o en la fecha que hayan convenido las Partes. Si ese cambio oficial no existe la autoridad competente del Estado interesado determinará la paridad que deba adoptarse a los fines de aplicación del presente Convenio.

Art. 10. Disposiciones suplementarias sobre límites de responsabilidad: I. 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 interés producidos por la suma en que se cifren los daños, ni las costas judiciales.

Art. 11. Formulas de defensa y límites de responsabilidad de los empleados del transportista: Si se entabla en contra de un empleado o agentes 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 formulas 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.

Art. 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 corporales de un pasajero o por la pérdida o daños sufridos por su equipaje.

2. Respecto de 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 éstos 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, del 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.

Art. 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 I 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 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 éstos

obrando con la intención de causar daños o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se causarían tales daños.

Art. 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 corporales de un pasajero o de la pérdida o daños sufridos por el equipaje, como no sea de conformidad con el presente Convenio.

Art. 15. Notificación de perdido o daños sufridos por el equipaje: I. 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 este desembarcando el pasajero;

ii) respecto a 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.

Art. 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 personales 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 corporal, 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 corporal sufrida durante el transporte y que de como resultado el fallecimiento, siempre que este plazo no exceda de tres años contados a partir de la fecha de 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 está es posterior.

3. Para determinen 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 el plazo de

tres años contados a partir del día de desembarco del pasajero, o del día en que debería haberse efectuado el desembarco, si está fecha fuera posterior.

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 cause que haya motivado la acción. La declaración o el acuerdo se harán por escrito.

Art. 17. Jurisdicción competente: 1. Las acciones que puedan incoarse en virtud 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 Convenio;

- a) El tribunal del lugar de residencia habitual o el de la sede comercial del demandado;
- b) el tribunal del punto de partida o del punto de destino señalados en el contrato de transporte;
- c) un tribunal del Estado en que se encuentren el domicilio o la residencia habitual del demandante, si el demandado tiene un establecimiento comercial en ese Estado y está sujeto a su jurisdicción, o
- d) un tribunal del Estado en que se concertó el contrato de transporte si el demandado tiene un establecimiento comercial en este Estado y esta sujeto a su jurisdicción.

2. después de ocurrido el suceso causante del daño, las Partes podrán acordar que el litigio sea sometido a la jurisdicción de uno cualquiera de los citados tribunales o a arbitraje.

Art. 18. Nulidad de estipulaciones contractuales: A reserve de lo estipulado en el párrafo 4 del artículo 8, se tendrá por nula y sin efecto toda estipulación contractual que, convenida antes de ocurrido el hecho causante de la muerte o lesión corporal de un pasajero o de la perdida o daños sufridos por su equipaje, pretenda eximir al transportista de su responsabilidad con respecto al pasajero o establecer un límite de responsabilidad inferior al fijado por el presente Convenio, y cualquier estipulación cuyo objeto sea desplazar la carga de la prueba que recae en el transportista o limitar la posibilidad de elección mencionada en el párrafo I del artículo 17, si bien la nulidad de tales estipulaciones no dejará sin efecto el propio contrato de transporte, que quedará sujeto a las disposiciones del presente Convenio.

Art. 19. Otros Convenios sobre limitación de la responsabilidad: El presente Convenio no modificara los derechos y obligaciones que para el transportista, el transportista ejecutor y los empleados o agentes de éstos se estipulan en Convenios Internacionales sobre la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques de navegación marítima.

Art. 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 Paris del 29 de julio de 1960 sobre responsabilidad de terceros en el campo de la energía nuclear, enmendado por su propio Protocolo adicional del 28 de enero de 1964, o con el Convenio de Viena del 21 de mayo de 1963 sobre responsabilidad civil por daño nuclear, o

b) si la empresa explotadora de una instalación nuclear está obligada a responder de tales daños en virtud de una legislación nacional que rija la responsabilidad derivada de tales daños siempre y cuando esta legislación sea en todos los aspectos tan favorable a las personas que puedan sufrir aquéllos como el Convenio de Paris o el de Viena.

Art. 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.

Art. 22. declaración de no aplicación: I. Toda Parte puede, en el momento de firmar, ratificar, aceptar, o aprobar el presente Convenio o de adherirse al mismo, declaren 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 I del presente artículo podrá ser retirada en cualquier momento mediante Notificación escrita dirigida al secretario general de la organización.

Art. 23. Firma, ratificación y adhesión: I. El presente Convenio estará abierto a la firma en la sede de la organización hasta el 31 de diciembre de 1975 y, después de esta fecha, seguirá abierto a la adhesión.

2. Los Estados podrán constituirse en Partes del presente Convenio mediante:

a) firma sin reserve de ratificación, aceptación o aprobación;

b) firma a reserve de ratificación, aceptación o aprobación seguidas de ratificación, aceptación o aprobación; o

c) adhesión.

3 La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el secretario general de la organización el instrumento oficial procedente.

Art. 24. Entrada en vigor: 1. El presente Convenio entrará en vigor el nonagésimo día siguiente a la fecha en que diez Estados lo hayan firmado sin reserve de ratificación, aceptación o aprobación o en que hayan depositado los debidos instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

2. Para todo Estado que posteriormente firme el presente Convenio sin reserve de ratificación, aceptación o aprobación o deposite el debido instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, el Convenio entrará en vigor el nonagésimo día siguiente a la fecha en que se produjeron tales firmas o depósitos.

Art. 25. Denuncia: 1. El presente Convenio podrá ser denunciado por una Parte en cualquier momento posterior a la fecha en que el Convenio haya entrado en vigor para dicha Parte.

2. La denuncia será efectuada depositando el oportuno instrumento ante el secretario general de la organización, el cual informará a las demás Partes de que ha recibido tal instrumento de denuncia y de la fecha en que este ha sido depositado.

3. La denuncia surtirá efecto al año de depositado el instrumento de denuncia, o bien transcurrido el plazo, más largo que ese, que pueda haber sido fijado en dicho instrumento.

Art. 26. Revisión y enmienda: I. Para revisar o enmendar el presente Convenio la organización podrá convocar la oportuna Conferencia.

2. A petición de un tercio cuando menos de las Partes en el Convenio, la organización convocará a todas las Partes en conferencia destinada a revisar o enmendar el Convenio.

3. Todo Estado que se constituya en Parte del Convenio después de que haya entrado en vigor una enmienda aprobada por una conferencia convocada de conformidad con el presente artículo, quedará obligado por el Convenio en la forma enmendada de este.

Art. 27. Depositario: 1. El presente Convenio será depositado ante el secretario general de la organización.

2. El secretario general de la organización:

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

i) cada firma y cada depósito de instrumento que se vayan produciendo y de la fecha en que se produzcan;

ii) la fecha de entrada en vigor del presente Convenio;

iii) toda denuncia del Convenio, indicando la fecha en que tal denuncia adquiera efectividad;

b) remitirá ejemplares auténticos del presente Convenio, debidamente certificados, a todos los Estados signatarios y a todos los Estados que se hayan adherido al mismo.

3. Coincidiendo con la entrada en vigor del presente Convenio el secretario general de la organización 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.

Art. 28. Idiomas: El presente Convenio ha sido redactado en un solo ejemplar en los idiomas francés e inglés, y ambos textos tendrán la misma autenticidad. El secretario general de la organización hará que se preparen traducciones oficiales a los idiomas español y ruso, las cuales serán depositadas con el original firmado.

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

Dado en Atenas el día trece de diciembre de mil novecientos setenta y cuatro.

RESOLUCIONES ADOPTADAS
POR LA CONFERENCIA JURIDICA
INTERNACIONAL SOBRE EL TRANSPORTE
DE PASAJEROS Y SUS EQUIPAJES
A BORDO DE BUQUES, 1974

Resolución 1. La Conferencia jurídica internacional sobre el transporte de pasajeros y sus equipajes a bordo de buques, 1974,

Considerando con el debido reconocimiento la amable invitación que hizo el Gobierno de Grecia para que se celebrará la Conferencia en Atenas,

Considerando asimismo las excelentes disposiciones tomadas por el Gobierno de Grecia para la celebración de la Conferencia, así como la hospitalidad y agasajos ofrecidos a los participantes por el Gobierno y el pueblo griegos,

Expresa su profunda gratitud al Gobierno y al pueblo de Grecia por su contribución al éxito de esta Conferencia,

Decide, para señalar el reconocimiento que inspira esa contribución, que el Convenio adoptado por la Conferencia lleve la designación de

Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974.

Resolución 2. La Conferencia jurídica internacional sobre el transporte de pasajeros y sus equipajes a bordo de buques, 1974,

Considerando que en el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974, figuran disposiciones en las que se estipula la utilización del franco oro como unidad de cuenta y la conversión de dicha unidad en las respectivas monedas nacionales,

Considerando que en otros Convenios de derecho marítimo hay disposiciones análogas,

Considerando la posibilidad, señalada en el transcurso de la Conferencia, de que se produzcan modificaciones en los sistemas monetarios que podrían dificultar el mantenimiento, por parte de los Estados, de un método consecuente y uniforme de conversión de francos oro en monedas nacionales, pero que en la actualidad no existe otra unidad de cuenta que resulte aceptable,

Considerando que pudiera convenir una enmienda al Convenio de Atenas incluso antes de que este entre en vigor, al efecto de que cupiese expresar los límites de responsabilidad previstos en este Convenio utilizando una unidad de cuenta diferente,

Pide a la organización Consultiva Marítima Intergubernamental que, si se produce la solicitud de por lo menos tres Estados, convoque una Conferencia cuyo objeto sea sustituir el franco oro por otra unidad de cuenta en el Convenio de Atenas, y

Manifiesta que todo instrumento que fuese adoptado por tal Conferencia debería ser concebido de modo que entrase rápidamente en vigor.

ENTENDIMIENTO A QUE HA LLEGADO
LA CONFERENCIA ACERCA
DE LA PARTICIPACION EN EL CONVENIO
Y DE LA ACTUACION DEL SECRETARIO
GENERAL DE LA ORGANIZACION
CONSULTIVA MARITIMA
INTERGUBERNAMENTAL (OMCI) EN EL
DESEMPEÑO DE LAS FUNCIONES
DE DEPOSITARIO QUE
LE CORRESPONDEN

De conformidad con las propias disposiciones del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974, todos los Estados podrán constituirse en Partes de este y el secretario general de la organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) asumirá las funciones de depositario. Queda acordado y entendido por la Conferencia que el secretario general, en el desempeño de sus funciones de depositario de un Convenio en el que se incluye una cláusula de participación de «todos los Estados», seguirá la práctica de la Asamblea General de las Naciones Unidas en cuanto a la aplicación de dicha cláusula y que, siempre que las circunstancias lo aconsejen, recabara la opinión de la Asamblea de la OCMI antes de aceptar una firma o un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

En esta materia téngase en cuenta a Ley 26/ 1984, de 19 de julio B. O. E. num. 176, de 24 de julio de 1984), así como las normas de lio, General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios Derecho interno con respecto al Seguro Obligatorio de Viajeros.