

I. Disposiciones generales

JEFATURA DEL ESTADO

3286 *INSTRUMENTO de Adhesión de España al Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976, hecho en Londres el 2 de mayo de 1996.*

JUAN CARLOS I

REY DE ESPAÑA

Concedida por las Cortes Generales la autorización prevista en el artículo 94.1 de la Constitución y, por consiguiente, cumplidos los requisitos exigidos por la legislación española, extendiendo el presente Instrumento de Adhesión de España al Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, hecho en Londres el 2 de mayo de 1996, para que, mediante su depósito y de conformidad con lo dispuesto en su artículo 10, España pase a ser Parte de dicho Protocolo.

En fe de lo cual firmo el presente Instrumento, debidamente sellado y refrendado por el infrascrito Ministro de Asuntos Exteriores y de Cooperación, con las siguientes reservas:

1. «De acuerdo con el apartado b) del párrafo 2 del artículo 15 del Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, enmendado por el Protocolo de 1996, el límite de responsabilidad para los buques con arqueo inferior a 300 toneladas es regulado por normas específicas del derecho interno del Reino de España, de tal forma que, con respecto a tales buques, el límite de responsabilidad, calculado de acuerdo con lo establecido en el artículo 6, párrafo 1.a) y b) del Convenio, sea la mitad del límite de responsabilidad aplicable a un buque con arqueo de 2.000 toneladas.»

2. «El Reino de España, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 18 del Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo 1976, enmendado por el Protocolo de 1996, se reserva el derecho a excluir la aplicación de los apartados d) y e) del párrafo 1 del artículo 2 del Convenio.

Las reclamaciones relacionadas en los apartados d) y e) del párrafo 1 del artículo 2 del Convenio no tendrán derecho a la limitación de responsabilidad y estarán sujetas a lo dispuesto en la normativa nacional y en concreto al artículo 107 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.»

Dado en Madrid a 1 de diciembre de 2004.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Asuntos Exteriores,
y de Cooperación

MIGUEL ÁNGEL MORATINOS CUYAUBÉ

PROTOCOLO DE 1996 QUE ENMIENDA EL CONVENIO SOBRE LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD NACIDA DE RECLAMACIONES DE DERECHO MARÍTIMO, 1976

Las partes en el presente protocolo,

Considerando que es deseable enmendar el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, hecho en Londres el 19 de noviembre de 1976, a fin de mejorar la indemnización y establecer un procedimiento simplificado para la actualización de las cuantías de limitación,

Convienen:

Artículo 1.

A los efectos del presente Protocolo regirán las siguientes definiciones:

1. «Convenio»: El Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976.
2. «Organización»: La Organización Marítima Internacional.
3. «Secretario General»: El Secretario General de la Organización.

Artículo 2.

Se sustituye el apartado a) del artículo 3 del Convenio por el siguiente texto:

- a) reclamaciones relacionadas con operaciones de auxilio o salvamento, incluidas, en su caso, las reclamaciones de compensación especial en virtud del artículo 14 del Convenio internacional sobre salvamento marítimo, 1989, enmendado, o con contribución a la avería gruesa.

Artículo 3.

Se sustituye el párrafo 1 del artículo 6 del Convenio por el siguiente texto:

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) 2 millones de unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 2.000 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 2.001 a 30.000 toneladas, 800 unidades de cuenta por tonelada;
 - de 30.001 a 70.000 toneladas, 600 unidades de cuenta por tonelada, y
 - por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas, 400 unidades de cuenta;
- b) respecto de toda otra reclamación,
 - i) 1 millón de unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 2.000 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 2.001 a 30.000 toneladas, 400 unidades de cuenta por tonelada;

de 30.001 a 70.000 toneladas, 300 unidades de cuenta por tonelada, y

por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas, 200 unidades de cuenta.

Artículo 4.

Se sustituye el párrafo 1 del artículo 7 del Convenio por el siguiente texto:

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 del buque será una cantidad de 175.000 unidades de cuenta multiplicada por el número de pasajeros que el buque esté autorizado a transportar de conformidad con su certificado.

Artículo 5.

Se sustituye el párrafo 2 del artículo 8 del Convenio por el siguiente texto:

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 produzcan 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 sus territorios se fijarán de la forma siguiente:

a) respecto del artículo 6.1.a), en una cuantía de:

i) 30 millones de unidades monetarias para buques cuyo arqueo no exceda de 2.000 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 2.001 a 30.000 toneladas, 12.000 unidades monetarias por tonelada;

de 30.001 a 70.000 toneladas, 9.000 unidades monetarias por tonelada, y

por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas, 6.000 unidades monetarias; y

b) respecto del artículo 6.1.b), en una cuantía de:

i) 15 millones de unidades monetarias para buques cuyo arqueo no exceda de 2.000 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 2.001 a 30.000 toneladas, 6.000 unidades monetarias por tonelada;

de 30.001 a 70.000 toneladas, 4.500 unidades monetarias por tonelada, y

por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas, 3.000 unidades monetarias; y

c) respecto del artículo 7.1, en una cantidad de 2.625.000 unidades monetarias multiplicada por el número de pasajeros que el buque esté autorizado a transportar de conformidad con su certificado.

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

Artículo 6.

Se añade el siguiente párrafo 3 bis al artículo 15 del Convenio:

3 bis. No obstante el límite de responsabilidad prescrito en el párrafo 1 del artículo 7, un Estado Parte podrá regular mediante disposiciones específicas de la legislación nacional el régimen de responsabilidad que se aplicará a las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de los pasajeros de un buque, a condición de que el límite de responsabilidad no sea inferior al prescrito en el párrafo 1 del artículo 7. Todo Estado Parte que haga uso de la opción a que se refiere el presente párrafo informará al Secretario General de los límites de responsabilidad adoptados o del hecho de que no existe ninguno.

Artículo 7.

Se sustituye el párrafo 1 del artículo 18 del Convenio por el siguiente texto:

1. Todo Estado, en el momento en que se produzcan la firma, la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, o en cualquier momento posterior, podrá reservarse el derecho a:

a) excluir la aplicación de los apartados d) y e) del párrafo 1 del artículo 2;

b) excluir las reclamaciones por daños en el sentido del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996, o de cualquier enmienda o protocolo de ese Convenio.

No serán admisibles otras reservas con respecto a las disposiciones de fondo del presente Convenio.

Artículo 8. *Enmienda de los límites.*

1. 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 entre todos los Miembros de la Organización y todos los Estados Contratantes toda propuesta destinada a enmendar los límites establecidos en el párrafo 1 de los artículos 6 y 7 y en el párrafo 2 del artículo 8 del Convenio enmendado por el presente Protocolo.

2. Toda enmienda propuesta y distribuida como acaba de indicarse será sometida a la consideración del Comité Jurídico de la Organización (el Comité Jurídico) al menos seis meses después de la fecha de su distribución.

3. Todos los Estados Contratantes del Convenio enmendado 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 aprobar enmiendas.

4. Las enmiendas se aprobarán por mayoría de dos tercios de los Estados Contratantes del Convenio enmendado por el presente Protocolo presentes y votantes en el Comité Jurídico ampliado tal como se dispone en el párrafo 3, a condición de que al menos la mitad de los Estados Contratantes del Convenio enmendado por el presente Protocolo estén presentes en el momento de la votación.

5. Al pronunciarse sobre 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, las fluctuaciones registradas en el valor de las monedas y el efecto de la enmienda propuesta en el coste del seguro.

6. a) Ninguna enmienda de los límites que se proponga en virtud del presente artículo podrá examinarse

antes de transcurridos cinco años desde la fecha en que el presente Protocolo quede abierto a la firma, ni antes de transcurridos cinco años desde la fecha de entrada en vigor de una enmienda anterior 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 enmendado por el presente Protocolo, incrementado, como máximo, en un 6 por 100 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 enmendado por el presente Protocolo, multiplicado por tres.

7. La Organización notificará a todos los Estados Contratantes toda enmienda aprobada de conformidad con el párrafo 4. La enmienda se considerará aceptada al final de un período de dieciocho meses, contados a partir de la fecha de notificación, salvo que durante ese período no menos de un cuarto de los Estados que eran Estados Contratantes en el momento de la aprobación de la enmienda hayan comunicado al Secretario General que no aceptan dicha enmienda, en cuyo caso ésta se considerará rechazada y no surtirá efecto alguno.

8. Toda enmienda que se considere aceptada de conformidad con el párrafo 7 entrará en vigor dieciocho meses después de su aceptación.

9. Todos los Estados Contratantes estarán obligados por la enmienda, salvo que denuncien el presente Protocolo de conformidad con los párrafos 1 y 2 del artículo 12 al menos seis meses antes de que la enmienda entre en vigor. Tal denuncia surtirá efecto cuando la enmienda entre en vigor.

10. Cuando una enmienda haya sido aprobada pero el período de dieciocho meses necesario para su aceptación no haya transcurrido aún, todo Estado que se constituya en Estado Contratante durante ese período quedará obligado por la enmienda si ésta entra en vigor. Todo Estado que se constituya en Estado Contratante después de ese período estará obligado por cualquier enmienda que haya sido aceptada de conformidad con el párrafo 7. En los casos a que se hace referencia en el presente párrafo, el Estado quedará obligado por una enmienda a partir de la fecha en que ésta entre en vigor o cuando el presente Protocolo entre en vigor respecto de ese Estado, si la fecha en que esto ocurra es posterior.

Artículo 9.

1. Entre las Partes en el presente Protocolo, el Convenio y el presente Protocolo se considerarán e interpretarán como un único instrumento.

2. Un Estado que sea parte en el presente Protocolo pero que no sea parte en el Convenio estará obligado por las disposiciones del Convenio enmendado por el presente Protocolo en relación con los demás Estados Partes en el presente Protocolo, pero no está obligado por las disposiciones del Convenio en relación con los Estados que sólo sean Partes en el Convenio.

3. El Convenio enmendado por el presente Protocolo se aplicará solamente a las reclamaciones debidas a sucesos que tengan lugar después de la entrada en vigor para cada Estado del presente Protocolo.

4. Nada de lo dispuesto en el presente Protocolo afectará a las obligaciones de un Estado que sea Parte tanto en el Convenio como en el presente Protocolo con respecto a un Estado que sea Parte en el Convenio pero no en el presente Protocolo.

CLÁUSULAS FINALES

Artículo 10. *Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión.*

1. El presente Protocolo estará abierto a la firma de todos los Estados en la sede de la Organización del 1 de octubre de 1996 al 30 de septiembre de 1997.

2. Los Estados podrán expresar 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 efectuarán depositando el oportuno instrumento ante el Secretario General.

4. Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la fecha de entrada en vigor de la enmienda al Convenio enmendado por el presente Protocolo se considerará aplicable al Convenio modificado por tal enmienda.

Artículo 11. *Entrada en vigor.*

1. El presente Protocolo entrará en vigor noventa días después de la fecha en la cual diez Estados hayan expresado su consentimiento en obligarse por el mismo.

2. Respecto de todo Estado que exprese su consentimiento en obligarse por el presente Protocolo después de que se hayan cumplido los requisitos establecidos en el párrafo 1 para su entrada en vigor, el presente Protocolo entrará en vigor noventa días después de la fecha en que haya expresado tal consentimiento.

Artículo 12. *Denuncia.*

1. El presente Protocolo podrá ser denunciado por un Estado Parte en cualquier momento después de la fecha en que haya entrado en vigor para dicho Estado Parte.

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

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

4. Respecto de los Estados Partes en el presente Protocolo, la denuncia del Convenio por cualquiera de ellos, efectuada de conformidad con el artículo 19 de dicho Convenio, no se interpretará en modo alguno como una denuncia del Convenio enmendado por el presente Protocolo.

Artículo 13. *Revisión y enmienda.*

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

2. A petición de un tercio cuando menos de los Estados Contratantes, la Organización convocará una conferencia de los Estados Contratantes para revisar o enmendar el presente Protocolo.

Artículo 14. *Depositario.*

1. El presente Protocolo y toda enmienda aprobada de conformidad con el artículo 8 se depositarán 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, así como de la fecha en que se produzcan;

ii) toda declaración y comunicación efectuadas de conformidad con el párrafo 2 del artículo 8 del Convenio enmendado por el presente Protocolo y con el párrafo 4 del artículo 8 del Convenio;

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

iv) toda propuesta de enmienda de los límites que se haya presentado de conformidad con el párrafo 1 del artículo 8;

v) toda enmienda que se haya aprobado de conformidad con el párrafo 4 del artículo 8;

vi) toda enmienda que se considere aceptada en virtud del párrafo 7 del artículo 8, así como de la fecha en que dicha enmienda entrará en vigor de conformidad con los párrafos 8 y 9 de dicho artículo;

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

b) remitirá copias auténticas certificadas del presente Protocolo a todos los Estados Signatarios y a todos los Estados que 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 fines de registro y publicación de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo 15. *Idiomas.*

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

Hecho en Londres el día dos de mayo de mil novecientos noventa y seis.

En fe de lo cual, los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Protocolo.

ESTADOS PARTE

	Fecha Depósito Instrumento
Albania.	07-06-2004 AD
Alemania(*)	03-09-2001 AD
Australia.	08-10-2002 AD
Dinamarca (*)	12-04-2002 R
España (*)	10-01-2005 AD
Finlandia.	15-09-2000 AC
Malta (*)	13-02-2004 AD
Noruega (*)	17-10-2000 R
Reino Unido(*)	11-06-1999 R
Rusia, Federación de (*)	25-05-1999 AD
Samoa.	18-05-2004 AD
Santa Lucía.	20-05-2004 AD
Sierra Leona.	01-11-2001 AD
Suecia.	22-07-2004 AD
Tonga.	18-09-2003 AD

R: Ratificación, AD: Adhesión, AC: Aceptación.

(*) Reservas y declaraciones.

ALEMANIA

El instrumento de ratificación de la República Federal de Alemania contiene la siguiente declaración:

«De conformidad con el apartado a) del párrafo 2 del artículo 15 del Convenio, enmendado por el Protocolo, la limitación de responsabilidad aplicable a los buques que, según la legislación de la República Federal de Alemania, se destinen a la navegación por vías navegables interiores se regulará por lo dispuesto en la Ley sobre los aspectos de derecho privado de la navegación interior. Los artículos 5e a 51 de dicha Ley establecen lo siguiente:

“Artículo 5e.

1) El límite de responsabilidad por la totalidad de las reclamaciones por lesiones corporales derivadas de un hecho determinado se calculará como sigue, siempre y cuando no se trate de reclamaciones en el sentido de los artículos 5h y 5k:

1. En el caso de un buque de pasajeros o de cualquier otro buque no destinado al transporte de carga, y siempre que de los apartados 3 y 4 no se derive un importe diferente, se fijará en 4.200 unidades de cuenta por metro cúbico de desplazamiento al máximo calado permitido, y, en el caso de buques equipados con medios mecánicos de propulsión, incrementadas en 700 unidades de cuenta por cada kW de la potencia motriz del medio de propulsión.

2. En el caso de un buque destinado al transporte de carga, se fijará en 200 unidades de cuenta por tonelada del peso muerto máximo del buque, y, en el caso de buques equipados con medios mecánicos de propulsión, incrementadas en 700 unidades de cuenta por cada kW de la potencia motriz del medio de propulsión.

3. En el caso de un remolcador o empujador, se fijará en 700 unidades de cuenta para cada kW de potencia motriz del medio de propulsión.

4. En el caso de una draga, una grúa, un elevador u otra planta o dispositivo móvil flotante de naturaleza similar, se fijará en el valor que tuviese la planta o el dispositivo en el momento de producirse la situación que haya dado lugar a responsabilidad.

2) Cuando, en el momento de producirse el hecho que dé lugar a responsabilidad, un empujador se encontrase acoplado rigidamente a una o más barcasas que forman un convoy empujado, el importe que se fijará respecto del empujador, de conformidad con el número 3 del apartado 1, se incrementará en 100 unidades de cuenta por tonelada del peso muerto máximo del empujador, siempre y cuando el empujador no hubiese prestado servicios de auxilio o salvamento a una o más de dichas barcasas empujadas. Si el límite de responsabilidad se incrementase respecto del empujador según lo dispuesto en la primera frase, las reclamaciones derivadas del mismo hecho se reducirán en idéntico importe respecto de cada barcaza empujada que estuviese rigidamente acoplada al empujador. No obstante, la segunda frase no se aplicará a una reclamación de la parte responsable del empujador frente a la parte responsable de una de las barcasas empujadas que se halle rigidamente acoplada al empujador, a efectos de indemnización interna.

3) El apartado 2 se aplicará de manera análoga a un buque de propulsión mecánica que, en el momento de producirse el hecho que haya dado lugar a responsabilidad, estuviese firmemente acoplado a una o más embarcaciones que no constituyan plantas o dispositivos en el sentido de lo dispuesto en el número 4 del apartado 1, como también se aplicará a los buques acoplados, con la salvedad,

no obstante, de que el importe fijado respecto del buque móvil con arreglo al apartado 1 se incrementará en 1.000 unidades de cuenta por metro cúbico de desplazamiento o por tonelada del peso muerto máximo de los otros buques.

4) En cualquier caso, el límite de responsabilidad no será inferior a 200.0000 unidades de cuenta, siempre que el buque en cuestión no sea una barcaza utilizada con el único objeto de trasladar la carga en los puertos.

Artículo 5f.

1) El límite de responsabilidad respecto de las reclamaciones por daños materiales derivados de un hecho determinado será la mitad de los límites de responsabilidad correspondientes mencionados en el artículo 5e, siempre y cuando no se trate de reclamaciones en el sentido del artículo 5h.

2) Por lo que respecta al pago hasta el importe máximo de responsabilidad que establece el apartado 1, tendrán prioridad sobre las demás reclamaciones las relativas a daños ocasionados en obras portuarias, dársenas, vías navegables, esclusas, puentes y dispositivos de ayuda a la navegación.

Artículo 5g.

En el caso de que el límite de responsabilidad por reclamaciones por lesiones corporales mencionado en el artículo 5e sea insuficiente para satisfacer plenamente dichas reclamaciones, el importe calculado con arreglo al apartado 1 se destinará al pago del saldo pendiente de las reclamaciones a que se refiere el artículo 5e. El saldo de reclamaciones por lesiones corporales y el saldo de reclamaciones por daños materiales recibirán en este contexto un tratamiento proporcional; no será de aplicación en este sentido el apartado 2 del artículo 5f.

Artículo 5h.

1) En cuanto a la totalidad de las reclamaciones por daños causados por terceros derivados de cualquier hecho determinado, como consecuencia del transporte de sustancias peligrosas en el buque de la parte responsable, se aplicará un límite separado de responsabilidad cuando las reclamaciones no tengan carácter de tales según lo dispuesto en el artículo 22 de la Ley de gestión de recursos hídricos. El límite de responsabilidad sólo podrá destinarse al pago de las reclamaciones a que hace referencia la primera frase. Las sustancias peligrosas, en el sentido de la primera frase, son las enumeradas en el Anexo A del Reglamento sobre transporte de sustancias peligrosas por el Rin (ADNR) (Anexo 1 de la Ordenanza relativa a la entrada en vigor del Reglamento sobre transporte de sustancias peligrosas por el Rin y el Reglamento sobre el transporte de sustancias peligrosas por el Mosela, de 21 de diciembre de 1994, Boletín de Legislación Federal n.º II, pp. 3830 y 3831) en la versión correspondiente promulgada en la República Federal de Alemania.

2) El límite de responsabilidad aplicable de conformidad con el apartado 1 será:

1. respecto de la totalidad de las reclamaciones por lesiones corporales derivadas de un hecho determinado, tres veces el límite de responsabilidad aplicable en virtud del artículo 5e, con sujeción, no obstante, a un mínimo de 5 millones de unidades de cuenta;

2. respecto de la totalidad de las reclamaciones por daños materiales derivados de un hecho determinado, tres veces el límite de responsabilidad aplicable en virtud del artículo 5f, con sujeción, no obstante, a un mínimo de 5 millones de unidades de cuenta.

3) Por lo que respecta al pago hasta el importe máximo de responsabilidad que establece el número 2 del apartado 2), tendrán prioridad sobre las demás reclamaciones las relativas a daños ocasionados en obras portuarias, dársenas, vías navegables, esclusas, puentes y dispositivos de ayuda a la navegación.

4) En el caso de que el límite de responsabilidad por reclamaciones por lesiones corporales mencionadas en el número 1 del apartado 2) sea insuficiente para satisfacer plenamente dichas reclamaciones, el importe calculado con arreglo al número 2 del apartado 2) se destinará al pago del saldo pendiente de las reclamaciones a que se refiere el número 1 del apartado 2). El saldo de reclamaciones por lesiones corporales y el saldo de reclamaciones por daños materiales recibirán en este contexto un tratamiento proporcional; no será de aplicación en este sentido el apartado 3.

Artículo 5i

No obstante lo dispuesto en el artículo 5e, apartado 1 del artículo 5f y artículo 5h, el autor de una operación de salvamento, en el sentido del apartado 1 del artículo 5c, o un piloto que opere a bordo podrán limitar su responsabilidad por las lesiones corporales derivadas de un hecho determinado a un importe de 200.000 unidades de cuenta, y, en el caso de reclamaciones por daños materiales, a un importe de 100.000 unidades de cuenta. Se aplicarán de forma análoga el apartado 2 del artículo 5f y el artículo 5g.

Artículo 5j.

Se aplicará un límite separado de responsabilidad en la totalidad de las reclamaciones derivadas de la remoción de pecios. Dicho límite equivaldrá a la mitad de los límites de responsabilidad mencionados en el artículo 5e. El límite de responsabilidad se destinará únicamente al pago de las reclamaciones derivadas de la remoción del pecio.

Artículo 5k.

1) Respecto de la totalidad de las reclamaciones derivadas de un hecho determinado por muerte o lesiones corporales de las personas transportadas por un buque (pasajeros):

1. en virtud de contrato de transporte de pasajeros, o

2. que, con el consentimiento del transportista, acompañen a un vehículo o a animales vivos que estén amparados por un contrato de transporte de mercancías, se aplicará un límite separado de responsabilidad. Este límite de responsabilidad se destinará únicamente al pago de las reclamaciones formuladas por dichos pasajeros.

2) El límite de responsabilidad por reclamaciones por lesiones corporales a pasajeros de conformidad con el apartado 1 será 60.000 unidades de cuenta multiplicadas por el número de pasajeros que el buque esté autorizado a transportar con arreglo al certificado del buque. En caso de que no se especifique el número de pasajeros que puede transportar, el límite de responsabilidad se fijará en función del número de pasajeros efectivamente transportados por el buque en el momento de producirse el hecho que dé lugar a responsabilidad. No obstante, el límite de responsabilidad no podrá ser inferior a 720.000 unidades de cuenta ni superior a 12 millones de unidades de cuenta.

3) No obstante lo dispuesto en el apartado 2, el límite de responsabilidad del autor de una operación de salvamento, en el sentido del apartado 1, número 2, del artículo 5c, o de un piloto que opere a bordo, será de 720.000 unidades de cuenta.

Artículo 5l.

La unidad de cuenta a que se refiere el presente capítulo será el derecho especial de giro según la definición del Fondo Monetario Internacional. Los límites de responsabilidad mencionados en los artículos 5e a 5k se convertirán en marcos alemanes con arreglo al valor del marco alemán en la fecha en que se constituya el fondo de limitación o en la fecha de la prestación de una garantía con autorización judicial. Si el límite de responsabilidad se establece por vía judicial, con arreglo al apartado 3 del artículo 5d, la fecha de la resolución judicial determinará la fecha de la conversión. El valor del marco alemán en términos del derecho especial de giro se calculará de conformidad con el método de valoración aplicado de manera efectiva por el Fondo Monetario Internacional en la fecha en cuestión a sus operaciones y transacciones.”

De conformidad con el apartado b) del párrafo 2 del artículo 15 del Convenio, enmendado por el Protocolo, el límite de responsabilidad de los buques de arqueo igual o inferior a 250 toneladas se regulará mediante disposiciones expresas de la legislación de la República Federal de Alemania de tal manera que, con respecto a dichos buques, el límite de responsabilidad que deberá calcularse con arreglo al párrafo 1.b) del artículo 6 del Convenio equivaldrá a la mitad de la responsabilidad aplicable a un buque de arqueo igual a 2.000 toneladas.

Además, la República Federal de Alemania se reserva el derecho, de conformidad con el párrafo 1 del artículo 18 del Convenio, modificado por el Protocolo, de excluir la aplicación de los apartados d) y e) del párrafo 1 del artículo 2 del Convenio, modificado por el Protocolo de 1996.»

DINAMARCA

El instrumento de ratificación de Dinamarca se acompaña de la siguiente declaración:

«1. “En la Ley n.º 228 de 21 de abril de 1999, por la que se aplica el Protocolo de 1996 de enmienda del Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, Dinamarca se ha acogido a la disposición contenida en el párrafo 1 del artículo 15 de dicho Convenio, que se refiere a la aplicación del Convenio. Así, cuando una persona que tenga su residencia habitual o su sede comercial en un Estado que sea Parte en el Convenio de 1976, pero no en el Protocolo de 1996, trate de limitar su responsabilidad ante un tribunal de Dinamarca durante el periodo en que Dinamarca sea Estado Parte tanto en el Convenio de 1976 como en el Protocolo de 1996, Dinamarca aceptará dicha limitación de responsabilidad de conformidad con el Convenio de 1976. Respecto de las demás personas que pretendan limitar su responsabilidad, Dinamarca aplicará la limitación prevista en el Protocolo de 1996.”

2. “Dinamarca tiene la intención de acogerse a lo dispuesto en el apartado b) del párrafo 2 del artículo 15 del Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976. Según dicha disposición, un Estado Parte podrá regular mediante disposiciones expresas de su legislación nacional el sistema de limitación de responsabilidad aplicable a los buques de arqueo inferior a 300 toneladas. Dinamarca informará de los límites de responsabilidad al Secretario General de la Organización Marítima Internacional en el momento de adoptarse las disposiciones concretas al respecto en el marco de la legislación danesa.”

Tal como se indica en el instrumento, el Protocolo no se aplicará, no obstante, ni a las Islas Faroe ni a Groenlandia.»

Comunicación del Secretario General de la OMI sobre la declaración de Dinamarca:

«Hago también referencia a la declaración realizada por Dinamarca en el momento del depósito de su instrumento de ratificación del Protocolo de 1996, en cuyo punto dos se comunicaba la intención de Dinamarca de acogerse a lo dispuesto en el apartado b) del párrafo 2 del artículo 15 del Convenio, según el cual un Estado Parte podrá regular mediante disposiciones expresas de su legislación nacional el sistema de limitación de responsabilidad aplicable a los buques de arqueo inferior a 300 toneladas. En este sentido, tengo el honor de informarle de que, con efecto desde la fecha de entrada en vigor del Protocolo de 1996, el límite de responsabilidad adoptado por Dinamarca respecto de los buques de menos de 300 toneladas será de 500.000 unidades de cuenta, en lugar del millón de unidades de cuenta que estipula el apartado b) i) del párrafo 1 del artículo 6 del Convenio, enmendado por el Protocolo.»

MALTA

El instrumento de adhesión de Malta contiene las siguientes reservas y declaraciones:

«a) De conformidad con los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo 18 del Convenio de 1976, enmendado por el Protocolo de 1996, Malta se reserva el derecho de excluir la aplicación de los apartados d) y e) del párrafo 1 del artículo 2 y de excluir las reclamaciones por daños en el sentido de lo dispuesto en el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, de 1996, que tengan su origen en sucesos que se produzcan con posterioridad a la entrada en vigor de dicho Convenio como parte de la legislación de Malta.

b) Malta tiene la intención de acogerse a la opción prevista en el apartado b) del párrafo 2 del artículo 15 del Convenio de 1976, enmendado por el Protocolo de 1996, de regular mediante disposiciones expresas de su legislación nacional el sistema de limitación de responsabilidad aplicable a los buques de arqueo inferior a 300 toneladas. La legislación nacional de Malta aplicará las disposiciones del Convenio de 1976, enmendado por el Protocolo de 1996, a dichos buques. No obstante, el artículo 6 se aplicará como si el inciso i) del párrafo 1) a) de dicho artículo estipulase 1.000.000 unidades de cuenta y el inciso i) del párrafo 1).b) del mismo artículo estipulase 550.000 unidades de cuenta.

c) Malta tiene la intención de acogerse a la opción prevista en el párrafo 3 bis del artículo 15 del Convenio de 1976, enmendado por el Protocolo de 1996, con objeto de regular mediante disposiciones específicas de la legislación nacional el sistema de limitación de responsabilidad que se aplicará a los pasajeros. A tal efecto, la legislación nacional de Malta por la que se aplique el Convenio de 1976, enmendado por el Protocolo de 1996, no será aplicable a las reclamaciones a que se refiere el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974, que tengan su origen en sucesos que se produzcan con posterioridad a la entrada en vigor de dicho Convenio como parte de la legislación de Malta.»

NORUEGA

El instrumento de ratificación del Reino de Noruega contiene la siguiente reserva:

Reserva

«De conformidad con el párrafo 1 del artículo 18 del Convenio sobre la limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, enmendado por el

artículo 7 del Protocolo de 1996, Noruega se reserva el derecho de excluir las reclamaciones por daños en el sentido del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996, o de cualquier enmienda o protocolo de ese Convenio.»

REINO UNIDO

El instrumento de ratificación del Reino Unido se acompaña de las siguientes reservas y declaraciones:

a) De conformidad con los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo 18 del Convenio de 1976, enmendado por el Protocolo de 1996, el Reino Unido se reserva el derecho de excluir la aplicación de los apartados d) y e) del párrafo 1 del artículo 2, y de excluir las reclamaciones por daños en el sentido de lo dispuesto en el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, de 1996.

b) El Reino Unido tiene la intención de acogerse a la opción prevista en el apartado b) del párrafo 2 del artículo 15 del Convenio de 1976, enmendado por el Protocolo de 1996; con el fin de regular mediante disposiciones expresas de su legislación nacional el sistema de limitación de responsabilidad aplicable a los buques de arqueo inferior a 300 toneladas. La legislación nacional del Reino Unido aplicará las disposiciones del Convenio de 1976, enmendado por el Protocolo de 1996, a dichos buques. No obstante, el artículo 6 se aplicará como si el inciso i) del párrafo 1).a) de dicho artículo estipulase 1.000.000 de unidades de cuenta y el inciso i) del párrafo 1).b) del mismo artículo estipulase 550.000 unidades de cuenta.

c) El Reino Unido tiene la intención de acogerse a la opción prevista en el párrafo 3 bis del artículo 15 del Convenio de 1976, enmendado por el Protocolo de 1996, de regular mediante disposiciones específicas de la legislación nacional el sistema de limitación de responsabilidad que se aplicará a los pasajeros. La legislación nacional del Reino Unido por la que se aplique el Convenio de 1976, enmendado por el Protocolo de 1996, no preverá límite de responsabilidad respecto de las reclamaciones por muerte o lesión corporal de los pasajeros de un buque. No obstante, podrán seguir aplicándose límites separados de responsabilidad por dichas reclamaciones, con arreglo a la legislación nacional, en aplicación de lo dispuesto en el Convenio relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar.

La ratificación por el Reino Unido del Protocolo de 1996 no se hará extensiva a los territorios de ultramar del Reino Unido hasta el momento en que se haga extensiva a dichos territorios la denuncia del Reino Unido del Convenio de 1976.»

FEDERACIÓN RUSA

El instrumento de adhesión de la Federación Rusa contiene la siguiente reserva y declaración (en lengua rusa):

Reserva

«La Federación Rusa, de conformidad con el párrafo 1 del artículo 18 del Convenio sobre la limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, enmendado por el Protocolo de 1996, se reserva el derecho a:

a) excluir la aplicación de los apartados d) y e) del párrafo 1 del artículo 2;

b) excluir las reclamaciones por daños en el sentido del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo

de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996, o de cualquier enmienda o protocolo de ese Convenio.»

Declaración

«La Federación Rusa, de conformidad con el apartado e) del artículo 3 del Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, enmendado por el Protocolo de 1996, aplicará la legislación de la Federación Rusa sobre indemnización por daños a personas o bienes, de forma plena, en caso de reclamaciones por lesiones corporales o daños en las cosas causados a los empleados del propietario o del salvador, derivadas de responsabilidades relacionadas con el buque o con operaciones de salvamento, y en caso de reclamaciones promovidas por los herederos de aquéllos o por personas a su cargo u otras que tengan derecho a promoverlas, si el contrato de servicio concertado entre el propietario del buque o el salvador y dichos empleados está sujeto a la legislación de la Federación Rusa.

La Federación Rusa se acoge a la posibilidad prevista en el párrafo 3 del artículo 15 del Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, enmendado por el Protocolo de 1996, y aplicará la legislación de la Federación Rusa sobre indemnización por daños a personas o bienes, de forma plena, en caso de reclamaciones por lesiones corporales o daños en las cosas, directamente relacionados con la explotación del buque o con operaciones de auxilio o salvamento, si el propietario del buque o el salvador y la persona interesada son organizaciones o nacionales de la Federación Rusa.

La Federación Rusa se acoge a la posibilidad, prevista en el párrafo 3 del artículo 15 del Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, enmendado por el Protocolo de 1996, y aplicará la legislación de la Federación Rusa sobre indemnización por daños a la vida o a la salud de las personas, de forma plena, en caso de reclamaciones por daños a la vida o a la salud de los pasajeros de un buque, si el propietario del buque y los pasajeros son organizaciones o nacionales de la Federación Rusa.»

El presente Protocolo entró en vigor de forma general el 13 de mayo de 2004 y para España entrará en vigor el 10 de abril de 2005, de conformidad con lo establecido en su artículo 11.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 16 de febrero de 2005.—El Secretario general técnico del Ministerio de Asuntos Exteriores, Francisco Fernández Fábregas.

3287 *CORRECCIÓN de errores de la Ley 2/2004, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2005.*

Advertidos errores en la Ley 2/2004, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2005, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 312, de 28 de diciembre de 2004, se procede a efectuar las oportunas rectificaciones:

En la página 41884, segunda columna, en el artículo 1.d), donde dice: «Agencia de Protección de Datos», debe decir: «Agencia Española de Protección de Datos».

En la página 41888, segunda columna, en el artículo 12.dos, donde dice: «...podrán incorporarse a los