P1/15340

#1422

14 junio/58

Res. aprob. de la Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas relativas a la Limitación de la Responsabilidad de los Propietarios de Buques, firmada en Bruselas el 25 de agosto de 1924 y del Protocolo a la cual se adhirió la Rep. Dom. el 13 de Dic. de 1949. —

8 Piezas

con. Rel. Ext.-

HECTOR BIENVENIDO TRUJILLO MOLINA
PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DOMINICANA

11991

Ciudad Trujillo, D. N.,
14 de junio de 1958.

Señor
Lic. Porfirio Herrera,
Presidente del Senado,
Ciudad.

Señor Presidente:

Tengo a honra someter, por la digna mediación de usted, a la alta aprobación del Congreso Nacional, la Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas relativas a la Limitación de la Responsabilidad de los Propietarios de Buques, firmada en Bruselas el 25 de agosto de 1924, y del Protocolo, a la cual se adhirió la República el 13 de diciembre de 1949, de acuerdo con el artículo 17 de la misma.

Por el artículo 1º de la Convención se establece que el propietario de un buque no es responsable sino hasta el monto del valor del buque, del flete y de los accesorios del mismo:

1) De las indemnizaciones debidas a terceros por causa de daños ocasionados en tierra o mar por acciones o errores del capitán;

2) De las indemnizaciones debidas en razón de daños causados, ya a la carga entregada al capitán para ser transportada, ya a todos los efectos y objetos que se encuentren a bordo;

3) De las obligaciones que resulten de los conocimientos de carga;

4) De las indemnizaciones debidas en razón de un error náutico;

5) De la obligación de hacer remover los restos de un buque que se haya hundido;

6) De las remuneraciones de asistencia y salvamento;

7) De la parte contributiva que incumbe al propietario en las averías comunes;

8) De las obligaciones que resulten de contratos pasados o de operaciones efectuadas por el capitán en virtud de sus poderes legales.

El artículo 6 dispone que las diversas acreencias que se relacionan con un mismo accidente o con respecto a los cuales, a falta de accidente, el valor del buque se determina en un mismo puerto, concurren entre sí sobre la suma que representa, en lo que a ellas se refiere, el monto de la responsabilidad del propietario, teniendo en cuenta el rango de los privilegios.

En caso de muerte o de lesiones corporales causadas por acciones o errores del capitán, de la tripulación o del piloto, o de cualquier otra persona al servicio del buque, el propietario es, con respecto a las víctimas o sus representantes, según el artículo 7, responsable, más allá del límite fijado en los artículos que preceden, hasta el monto de 8 libras por tonelada de arqueo del buque.

Las disposiciones de la convención serán aplicadas en cada Estado contratante, al tenor de lo establecido en el artículo 12, cuando el buque para el cual se invoca el límite de la responsabilidad es nacional de un Estado contratante, así como en los otros casos previstos por las leyes nacionales.

La convención no se aplica a los buques de guerra y a los buques oficiales dedicados exclusivamente a un servicio público.

Nada de lo establecido en la convención afecta la competencia de los tribunales, los procedimientos legales ni las vías de ejecución organizados por las leyes nacionales.

El artículo 20 de la convención da a cada Estado el derecho de denunciarla mediante notificación por escrito al Gobierno belga. Esta denuncia surtirá sus efectos un año después de la notificación.

En vista de que la República Dominicana dispone de una marina mercante cuyo tonelaje se hace cada vez mayor, he considerado útil someter a la alta aprobación del Congreso Nacional la convención arriba mencionada, por los beneficios que podrán derivarse para el país con la aplicación de sus normas, de conformidad con el artículo 38, apartado 14 de la Constitución.

Dios, Patria, Libertad.

HECTOR B. TRUJILLO.

CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS A LA LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD DE LOS PROPIETARIOS DE BUQUES

El Presidente de la República Alemana, el Presidente de la República Argentina, Su Majestad el Rey de los Belgas, el Presidente de la República del Brasil, el Presidente de la República de Chile, el Presidente de la República de Cuba, Su Majestad el Rey de Dinamarca y de Islandia, Su Majestad el Rey de España, el Jefe del Estado Estoniano, el Presidente de los Estados Unidos de América, el Presidente de la República de Finlandia, el Presidente de la República Francesa, Su Majestad el Rey del Reino Unido de la Gran Bretaña, de Irlanda y de las Posesiones Británicas de Ultramar, Emperador de la India, Su Alteza el Rey de Italia, Su Majestad el Emperador del Japón, el Presidente de la República de Letonia, el Presidente de la República de Méjico, Su Majestad el Rey de Noruega, Su Majestad la Reina de los Países Bajos, el Presidente de la República de Polonia, el Presidente de la República Portuguesa, Su Majestad el Rey de Rumanía, Su Majestad el Rey de los Serbios, Croatas y Eslovenos, Su Majestad el Rey de Suecia y el Presidente de la República del Uruguay.

Habiendo reconocido la utilidad de fijar, de común acuerdo, ciertas reglas uniformes relativas a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques, han decidido concluir una Convención con tal fin, y han designado como sus plenipotenciarios:

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA ALEMANA:

CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS A LA LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD DE LOS PROPIETARIOS DE BUQUES

El Presidente de la República Alemana, el Presidente de la República Argentina, Su Majestad el Rey de los Belgas, el Presidente de la República del Brasil, el Presidente de la República de Chile, el Presidente de la República de Cuba, Su Majestad el Rey de Dinamarca y de Islandia, Su Majestad el Rey de España, el Jefe del Estado Estoniano, el Presidente de los Estados Unidos de América, el Presidente de la República de Finlandia, el Presidente de la República Francesa, Su Majestad el Rey del Reino Unido de la Gran Bretaña, de Irlanda y de las Posesiones Británicas de Ultramar, Emperador de la India, Su Alteza el Rey de Italia, Su Majestad el Emperador del Japón, el Presidente de la República de Letonia, el Presidente de la República de México, Su Majestad el Rey de Noruega, Su Majestad la Reina de los Países Bajos, el Presidente de la República de Polonia, el Presidente de la República Portuguesa, Su Majestad el Rey de Rumanía, Su Majestad el Rey de los Serbios, Croatas y Eslovenos, Su Majestad el Rey de Suecia y el Presidente de la República del Uruguay.

Habiendo reconocido la utilidad de fijar, de común acuerdo, ciertas reglas uniformes relativas a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques, han decidido concluir una Convención con tal fin, y han designado como sus plenipotenciarios:

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA ALEMANA:

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA ARGENTINA:

A S.E. el Sr. A. Blancas, Ministro de la República Argentina en Bruselas.

SU MAJESTAD EL REY DE LOS BELGAS:

Al Sr. Franck, Ministro de Colonias, Presidente del Comité Marítimo Internacional;

Al Sr. A. Le Jeune, Senador, Vice-Presidente del Comité Marítimo Internacional;

Al Sr. F. Sohr, Doctor en Derecho, Secretario General del Comité Marítimo Internacional, Profesor de la Universidad de Bruselas.

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DEL BRASIL:

A S.E. el Señor de Barros Moreira, Embajador del Brasil en Bruselas.

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE CHILE:

A S.E. el Sr. Armando Quezada, Ministro de Chile en Bruselas.

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE CUBA:

SU MAJESTAD EL REY DE DINAMARCA Y DE ISLANDIA:

A S.E. el Sr. Otto Krag, Ministro de Dinamarca en Bruselas.

SU MAJESTAD EL REY DE ESPAÑA:

A S.E. el Marqués de Villalobar y de la Guimarey, Embajador de España en Bruselas.

EL SEÑOR JEFE DEL ESTADO ESTONIANO:

A S.E. el Sr. Pusta, Ministro de Estonia en Bruselas.

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA:

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE FINLANDIA:

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA FRANCESA:

A S.E. Sr. Herbette, Embajador de Francia en Bruselas.

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA ARGENTINA:

A S.E. el Sr. A. Blanco, Ministro de la República Argentina en Bruselas.

SU MAJESTAD EL REY DE LOS BELGAS:

Al Sr. Franck, Ministro de Colonias, Presidente del Comité Marítimo Internacional;

Al Sr. A. La Jeune, Senador, Vice-Presidente del Comité Marítimo Internacional;

Al Sr. F. Sohr, Doctor en Derecho, Secretario General del Comité Marítimo Internacional, Profesor de la Universidad de Bruselas.

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DEL BRASIL:

A E.E. el Señor de Barros Moreira, Embajador del Brasil en Bruselas.

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE CHILE:

A E.E. el Sr. Armando Quezada, Ministro de Chile en Bruselas.

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE CUBA:

SU MAJESTAD EL REY DE DINAMARCA Y DE ISLANDIA:

A S.E. el Sr. Otto Ibsg, Ministro de Dinamarca en Bruselas.

SU MAJESTAD EL REY DE ESPAÑA:

A S.E. el Marqués de Villalobar y de la Quintanay, Embajador de España en Bruselas.

EL SEÑOR JEFE DEL ESTADO ESTONIANO:

A E.E. el Sr. Tuete, Ministro de Estonia en Bruselas.

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA:

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE FINLANDIA:

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA FRANCESA:

A E.E. Sr. Herbette, Embajador de Francia en Bruselas.

SU MAJESTAD EL REY DEL REINO UNIDO DE LA GRAN BRETAÑA E IRLANDA Y DE LAS POSESIONES BRITANICAS DE ULTRAMAR, EMPERADOR DE LA INDIA:

A S.E. el Muy Honorable Sir George Grahame, G.C.V.O., K.C.M.G., Embajador de Su Majestad Británica en Bruselas.

SU ALTEZA SERENISIMA EL GOBERNADOR DEL REINO DE HUNGRIA:

Al Sr. Conde Olivier Woracziezky, Barón de Pabienitz, Encargado de Negocios de Hungría en Bruselas.

SU MAJESTAD EL REY DE ITALIA:

Al Sr. J. Daneo, E. de Negocios a.i. de Italia en Bruselas.

SU MAJESTAD EL EMPERADOR DEL JAPON:

A S.E. el Sr. M. Adatei, Embajador del Japón en Bruselas.

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE LETONIA:

A S.E. el Sr. G. Albat, Ministro Plenipotenciario, Secretario General del Ministerio de Asuntos Extranjeros.

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE MEJICO:

SU MAJESTAD EL REY DE NORUEGA:

Al Sr. Kundzen, Cónsul General de Noruega en Amberes.

SU MAJESTAD LA REINA DE LOS PAISES BAJOS:

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DEL PERU:

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE POLONIA Y DE LA CIUDAD LIBRE DE DANTZIG:

A S.E. el Sr. Jean Szembek, Ministro de Polonia en Bruselas.

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA PORTUGUESA:

A S.E. el Sr. Alberto d'Oliveira, Ministro de Portugal en Bruselas.

SU MAJESTAD EL REY DEL REINO UNIDO DE LA GRAN BRETAÑA E IRLANDA Y DE LAS POSESIONES BRITANICAS DE ULTRAMAR, EMPERADOR DE LA INDIA:

A S.E. el Muy Honorable Sir George Grahame, G.C.V.O., K.C.M.G., Embajador de Su Majestad Británica en Bruselas.

SU ALTEZA SERENISIMA EL GOBERNADOR DEL REINO DE HUNGRIA:

Al Sr. Conde Olivier Wrassielsky, Barón de Fabienitz, Encargado de Negocios de Hungría en Bruselas.

SU MAJESTAD EL REY DE ITALIA:

Al Sr. D. Lanero, S. de Negocios a.i. de Italia en Bruselas.

SU MAJESTAD EL EMPERADOR DEL JAPON:

A S.E. el Sr. K. Adatci, Embajador del Japón en Bruselas.

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE LITONIA:

A S.E. el Sr. G. Albat, Ministro Plenipotenciario, Secretario General del Ministerio de Asuntos Extranjeros.

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE MEJICO:

SU MAJESTAD EL REY DE NORUEGA:

Al Sr. Knudsen, Cónsul General de Noruega en Amberes.

SU MAJESTAD LA REINA DE LOS PAISES BAJOS:

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DEL PERU:

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE POLONIA Y DE LA CIUDAD LIBRE DE DANTZIG:

A S.E. el Sr. Jean Rosenbek, Ministro de Polonia en Bruselas.

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA PORTUGUESA:

A S.E. el Sr. Alberto d'Olivelra, Ministro de Portugal en Bruselas.

SU MAJESTAD EL REY DE RUMANIA:

A S.E. el Sr. Henri Catargi, Ministro de Rumanía en Bruselas.

SU MAJESTAD EL REY DE LOS SERBIOS, CROATAS Y ESLOVENOS:

A los Sres. Straznicky y Verona.

SU MAJESTAD EL REY DE SUECIA:

A S.E. el Sr. de Dardel, Ministro de Suecia en Bruselas.

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DEL URUGUAY:

---

quienes, debidamente autorizados, han convenido lo siguiente:

ARTICULO I

El propietario de un buque no es responsable sino hasta el monto del valor del buque, del flete y de los accesorios del buque:

1) De las indemnizaciones debidas a terceros por causa de daños ocasionados en tierra o mar por acciones o errores del capitán, de la tripulación, del piloto o de cualquier otra persona al servicio del barco;

2) De las indemnizaciones debidas en razón de daños causados, ya a la carga entregada al capitán para ser transportada, ya a todos los efectos y objetos que se encuentren a bordo;

3) De las obligaciones que resulten de los conocimientos de carga;

4) De las indemnizaciones debidas en razón de un error náutico cometido en la ejecución de un contrato;

5) De la obligación de hacer remover los restos de un buque que se haya hundido y de las obligaciones que de ello se deriven;

SU MAJESTAD EL REY DE RUMANIA:

A S.E. el Sr. Henri Cataryi, Ministro de Rumania en Bruselas.

SU MAJESTAD EL REY DE LOS SERBIOS, CROATAS Y ESLOVENOS:

A los Sres. Stseniloky y Veroma.

SU MAJESTAD EL REY DE SUECIA:

A S.E. el Sr. de Bardel, Ministro de Suecia en Bruselas.

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DEL URUGUAY:

---

quienes, debidamente autorizados, han convenido lo siguiente:

ARTICULO I

El propietario de un buque no es responsable sino hasta el monto del valor del buque, del flete y de los accesorios del buque:

1) De las indemnizaciones debidas a terceros por causa de daños ocasionados en tierra o mar por acciones o errores del capitán, de la tripulación, del piloto o de cualquier otra persona al servicio del barco;

2) De las indemnizaciones debidas en razón de daños causados, ya a la carga entregada al capitán para ser transportada, ya a todos los efectos y objetos que se encuentren a bordo;

3) De las obligaciones que resulten de los conocimientos de carga;

4) De las indemnizaciones debidas en razón de un error náutico cometido en la ejecución de un contrato;

5) De la obligación de hacer remover los restos de un buque que se haya hundido y de las obligaciones que de ello se deriven;

6) De las remuneraciones de asistencia y salvamento;

7) De la parte contributiva que incumbe al propietario en las averías comunes;

8) De las obligaciones que resulten de contratos pasados o de operaciones efectuadas por el capitán en virtud de sus poderes legales, fuera del puerto de amarre del buque, para las necesidades esenciales para la conservación del buque o la continuación del viaje, siempre que dichas necesidades no provengan ni de insuficiencia ni de defectuosidad del equipo o del aprovisionamiento al comienzo del viaje.

No obstante, con respecto a los créditos previstos en los números 1,2,3,4 y 5, la responsabilidad señalada para las disposiciones que preceden, no excederá una suma total de 8 libras esterlinas por tonelada de arqueo del buque.

ARTICULO 2

La limitación de la responsabilidad determinada por el artículo que antecede, no se aplica:

1) A las obligaciones que resulten de acciones o errores del propietario del buque;

2) A una de las obligaciones de que trata el No.8 del Artículo primero, cuando el propietario especialmente haya autorizado o ratificado esta obligación;

3) A las obligaciones que resulten para el propietario de la contrata de la tripulación y de las otras personas al servicio del barco.

Si el propietario o el copropietario del buque es al -

6) De las remuneraciones de salvamento y salvamento;

7) De la parte contributiva que incumbe al propietario en las averías comunes;

8) De las obligaciones que resulten de contratos pasados o de operaciones efectuadas por el capitán en virtud de sus poderes legales, fuera del puerto de amarre del buque, para las necesidades esenciales para la conservación del buque o la continuación del viaje, siempre que dichas necesidades no provengan ni de insuficiencia ni de defectuosidad del equipo o del aprovisionamiento al comienzo del viaje.

No obstante, con respecto a los créditos previstos en los números 1,2,3,4 y 5, la responsabilidad señalada para las disposiciones que preceden, no excederá una suma total de 8 libras esterlinas por tonelada de arqueo del buque.

ARTICULO 2

La limitación de la responsabilidad determinada por el artículo que antecede, no se aplica:

1) A las obligaciones que resulten de acciones o errores del propietario del buque;

2) A una de las obligaciones de que trata el No.8 del Artículo primero, cuando el propietario especialmente haya autorizado o ratificado esta obligación;

3) A las obligaciones que resulten para el propietario de la contrata de la tripulación y de las otras personas al servicio del barco.

Si el propietario o el copropietario del buque es al -

mismo tiempo el capitán, éste no podrá invocar la limitación de sus responsabilidades para sus errores que no sean los náuticos y las faltas cometidas por personas que estén al servicio del buque.

ARTICULO 3

El propietario que se sujeta a la limitación de la responsabilidad en el valor del buque, del flete y de los accesorios del buque, tendrá que probar dicho valor. La estimación del buque tiene por base el estado del buque en las épocas establecidas a continuación:

1o. En el caso de abordaje o de otros accidentes, teniendo en cuenta todos los gastos que se le agreguen, aún en virtud del contrato, y que se originen hasta la llegada al primer puerto después del accidente, así como en relación con los gastos que resulten de una avería gruesa ocasionada por el accidente, la estimación se hace de acuerdo con el estado del buque a su llegada al primer puerto.

Si, antes de ese momento un nuevo accidente que no tenga nada que ver con el primero, ha disminuído el valor del buque, la depreciación así sobrevenida no entra en consideración con respecto a las reclamaciones que se relacionen con el accidente anterior.

Para los accidentes que sobrevengan durante la estadía del barco en el puerto, la estimación se hace de acuerdo con el estado del barco en dicho puerto después del accidente;

2o. Si se trata de gastos relativos a la carga u originados por un conocimiento de carga fuera de los casos previstos en los párrafos precedentes, la estimación se hace de a-

mismo tiempo el capitán, éste no podrá invocar la limitación de sus responsabilidades para sus errores que no sean los náuticos y las faltas cometidas por personas que estén al servicio del buque.

ARTICULO 3

El propietario que se sujete a la limitación de la responsabilidad en el valor del buque, del flete y de los accesorios del buque, tendrá que probar dicho valor. La estimación del buque tiene por base el estado del buque en las épocas establecidas a continuación:

1o. En el caso de abordaje o de otros accidentes, teniendo en cuenta todos los gastos que se le agreguen, aún en virtud del contrato, y que se originen hasta la llegada al primer puerto después del accidente, así como en relación con los gastos que resulten de una avería gruesa ocasionada por el accidente. La estimación se hace de acuerdo con el estado del buque a su llegada al primer puerto.

Si, antes de ese momento un nuevo accidente que no tenga nada que ver con el primero, ha disminuido el valor del buque, la depreciación así sobrevenida no entra en consideración con respecto a las reclamaciones que se relacionan con el accidente anterior.

Para los accidentes que sobrevengan durante la estadía del barco en el puerto, la estimación se hace de acuerdo con el estado del barco en dicho puerto después del accidente;

2o. Si se trata de gastos relativos a la carga u originados por un conocimiento de carga fuera de los casos previstos en los párrafos precedentes, la estimación se hace de e-

cuerdo con el estado del buque en el puerto de destino de la carga o en el sitio en que se interrumpió el viaje.

Si la carga va destinada a diferentes puertos y el daño se debe a una misma causa, la estimación se hace de acuerdo con el estado del buque en el primero de dichos puertos;

3o. En todos los otros casos determinados en el artículo I, la estimación se hace de acuerdo con el estado del buque al final del viaje.

ARTICULO 4

El flete considerado en el artículo I, comprendiendo el precio del pasaje, asciende para los buques de todas las categorías, a una suma fijada a destajo, y en todo caso, al diez por ciento del valor del buque al comienzo del viaje. Esta indemnización entra en la obligación, aún cuando el buque no lleve ningún flete.

ARTICULO 5

Los accesorios de que habla el artículo I, abarcan:

1) Las indemnizaciones en razón de daños materiales sufridos por el buque desde el comienzo del viaje y no reparados;

2) Las indemnizaciones por averías gruesas, siempre que estas constituyan daños materiales sufridos por el buque después del comienzo del viaje, y no hayan sido reparadas;

3) No serán consideradas como accesorios las indemnizaciones de seguros, lo mismo que las primas, subvenciones u otros subsidios nacionales.

cuerdo con el estado del buque en el puerto de destino de la carga o en el sitio en que se interrumpió el viaje.

Si la carga va destinada a diferentes puertos y el daño se debe a una misma causa, la estimación se hace de acuerdo con el estado del buque en el primero de dichos puertos;

3º. En todos los otros casos determinados en el artículo I, la estimación se hace de acuerdo con el estado del buque al final del viaje.

ARTICULO 4

El flete considerado en el artículo I, comprendiendo el precio del pasaje, asciende para los buques de todas las categorías, a una suma fijada a destajo, y en todo caso, al diez por ciento del valor del buque al comienzo del viaje. Esta indemnización entra en la obligación, aún cuando el buque no lleve ningún flete.

ARTICULO 5

Los accesorios de que habla el artículo I, abarcan:

1) Las indemnizaciones en razón de daños materiales sufridos por el buque desde el comienzo del viaje y no reparados;

2) Las indemnizaciones por averías gruesas, siempre que estas constituyan daños materiales sufridos por el buque después del comienzo del viaje, y no hayan sido reparadas;

3) No serán consideradas como accesorios las indemnizaciones de seguros, lo mismo que las primas, subvenciones u otros subsidios nacionales.

ARTICULO 6

Las diversas acreencias que se relacionan con un mismo accidente o con respecto a las cuales, a falta de accidente, el valor del buque se determina en un mismo puerto, concurren entre sí sobre la suma que representa, en lo que a ellas se refiere, el monto de la responsabilidad del propietario, teniendo en cuenta el rango de los privilegios.

En los procedimientos que tiendan a practicar la repartición de esta suma, las decisiones rendidas por las jurisdicciones competentes de los Estados contratantes serán consideradas como pruebas de la acreencia.

ARTICULO 7

En caso de muerte o de lesiones corporales causadas por acciones o errores del capitán, de la tripulación o del piloto, o de cualquier otra persona al servicio del buque, el propietario es, con respecto a las víctimas o a sus representantes, responsable, más allá del límite fijado en los artículos que preceden, hasta el monto de 8 libras por tonelada de arqueo del buque. Las víctimas de un mismo accidente, o sus representantes, tocan entre todos la suma que forma el total de la responsabilidad.

Si las víctimas o sus representantes no se consideran integralmente indemnizados por esta suma, deberán concurrir, junto con los otros acreedores, para que les sea pagado el resto de la deuda según las cantidades estipuladas en los artículos precedentes, teniendo en cuenta el rango de los privilegios.

La misma limitación de responsabilidad se aplica a los pasajeros con respecto al buque transportador, pero no se -

ARTICULO 6

Las diversas averiguas que se relacionan con un mismo accidente o con respecto a las cuales, a falta de accidente, el valor del buque se determina en un mismo puerto, concurren entre sí sobre la suma que representa, en lo que a ellas se refiere, el monto de la responsabilidad del propietario, teniendo en cuenta el rango de los privilegios.

En los procedimientos que tiendan a practicar la repartición de esta suma, las decisiones rendidas por las jurisdicciones competentes de los Estados contratantes serán consideradas como pruebas de la averiguas.

ARTICULO 7

En caso de muerte o de lesiones corporales causadas por acciones o errores del capitán, de la tripulación o del piloto, o de cualquier otra persona al servicio del buque, el propietario es, con respecto a las víctimas o sus representantes, responsable, más allá del límite fijado en los artículos que preceden, hasta el monto de 8 libras por tonelada de arqueo del buque. Las víctimas de un mismo accidente, o sus representantes, tocan entre todas la suma que forma el total de la responsabilidad.

Si las víctimas o sus representantes no se consideran íntegramente indemnizados por esta suma, deberán concurrir junto con los otros acreedores, para que les sea pagado el resto de la deuda según las cantidades estipuladas en los artículos precedentes, teniendo en cuenta el rango de los privilegios.

La misma limitación de responsabilidad se aplica a los pasajeros con respecto al buque transportador, pero no es -

aplica a la tripulación ni a las otras personas al servicio del buque, para quienes el derecho de auxilio en caso de muerte o de lesiones corporales queda regido por la ley nacional del buque.

ARTICULO 8

En caso de embargo del buque, la garantía dada a cuenta del total de la responsabilidad beneficia a todos los acreedores a quienes dicha suma es oponible.

En los casos en que el buque es objeto de un nuevo embargo, el juez puede ordenar el desembargo, si el propietario, aceptando la competencia del tribunal, establece que ya ha dado suficiente garantía hasta el límite total de su responsabilidad, que la garantía prestada es satisfactoria, y que el acreedor tiene seguridad de obtener su beneficio.

Si la garantía ha sido prestada por una cantidad inferior, o si se reclaman sucesivamente varias garantías, los efectos son arreglados por acuerdo entre las partes o por el juez, a fin de evitar que el límite de la responsabilidad sea excedido.

Si varios acreedores proceden ante jurisdicciones de diferentes estados, el propietario puede, en cada una de ellas, hacer un estado del total de las reclamaciones y acreencias, a fin de evitar que el límite de su responsabilidad sea excedido.

Las leyes nacionales determinarán el procedimiento y los plazos para la aplicación de las reglas que anteceden.

ARTICULO 9

En caso de demanda y persecución ejercidas por una de

aplica a la tripulación ni a las otras personas al servicio del buque, para quienes el derecho de auxilio en caso de muerte o de lesiones corporales queda regido por la ley nacional del buque.

ARTICULO 8

En caso de embargo del buque, la garantía dada a cuenta del total de la responsabilidad beneficia a todos los acreedores a quienes dicha suma es oponible.

En los casos en que el buque es objeto de un nuevo embargo, el Juez puede ordenar el desembargo, si el propietario, aceptando la competencia del tribunal, establece que ya ha dado suficiente garantía hasta el límite total de su responsabilidad, que la garantía prestada es satisfactoria, y que el acreedor tiene seguridad de obtener un beneficio.

Si la garantía ha sido prestada por una cantidad inferior, o si se reclaman sucesivamente varias garantías, los efectos son arreglados por acuerdo entre las partes o por el Juez, a fin de evitar que el límite de la responsabilidad sea excedido.

Si varios acreedores proceden ante jurisdicciones de diferentes estados, el propietario puede, en cada una de ellas, hacer un estado del total de las reclamaciones y acreencias, a fin de evitar que el límite de su responsabilidad sea excedido.

Las leyes nacionales determinarán el procedimiento y los plazos para la aplicación de las reglas que anteceden.

ARTICULO 9

En caso de demanda y persecución ejercidas por una de

las causas enunciadas en el artículo I, el tribunal podrá ordenar, a requerimiento del propietario, que éste sea sobreseído de la persecución sobre los bienes que no sean el buque, el flete y los accesorios, durante un tiempo suficientemente largo para permitir la venta del barco y la repartición del producido entre los acreedores.

ARTICULO 10

Cuando el armador (que no sea propietario) o el fletador principal son responsables de uno de los puntos enunciados en el artículo I, las disposiciones de la presente Convención les son aplicables.

ARTICULO 11

El arqueo a que se refieren las disposiciones de la presente convención se calcula de la manera siguiente:

Para los vapores y otros buques de motor, sobre el tonelaje neto aumentado de volumen que a razón del espacio - ocupado por los aparatos de fuerza motriz ha sido deducido del tonelaje bruto, a fin de determinar el tonelaje neto.

Para los veleros, sobre el tonelaje neto.

ARTICULO 12

Las disposiciones de la presente convención serán aplicadas en cada Estado contratante, cuando el buque para el cual se invoca el límite de la responsabilidad es nacional de un Estado contratante, así como en los otros casos previstos por las leyes nacionales.

En todo caso, el principio formulado en el párrafo - precedente no afecta el derecho de los Estados contratantes de no aplicar las disposiciones de la presente convención -

las causas enunciadas en el artículo I, el tribunal podrá ordenar, a requerimiento del propietario, que éste sea sobreseído de la persecución sobre los bienes que no sean el buque, el flete y los accesorios, durante un tiempo suficientemente largo para permitir la venta del barco y la repartición del producido entre los acreedores.

ARTICULO 10

Cuando el armador (que no sea propietario) o el fletador principal son responsables de uno de los puntos enunciados en el artículo I, las disposiciones de la presente Convención les son aplicables.

ARTICULO 11

El arqueo a que se refieren las disposiciones de la presente convención se calcula de la manera siguiente:

Para los vapores y otros buques de motor, sobre el tonelaje neto aumentado de volumen que a razón del espacio ocupado por los aparatos de fuerza motriz ha sido deducido del tonelaje bruto, a fin de determinar el tonelaje neto.

Para los veleros, sobre el tonelaje neto.

ARTICULO 12

Las disposiciones de la presente convención serán aplicadas en cada Estado contratante, cuando el buque para el cual se invoca el límite de la responsabilidad es nacional de un Estado contratante, así como en los otros casos previstos por las leyes nacionales.

En todo caso, el principio formulado en el párrafo precedente no afecta el derecho de los Estados contratantes de no aplicar las disposiciones de la presente convención -

en favor de los nacionales de un Estado no contratante.

ARTICULO 13

La presente convención no se aplica a los buques de guerra y a los barcos oficiales dedicados exclusivamente a un servicio público.

ARTICULO 14

Nada en las disposiciones que preceden afecta la competencia de los tribunales, los procedimientos legales ni las vías de ejecución organizados por las leyes nacionales.

ARTICULO 15

Las unidades monetarias de que trata la presente convención se entienden en valor de oro.

Aquellos de los Estados contratantes donde la libra esterlina no se utiliza como unidad monetaria, se reservan el derecho de convertir en cifras redondas, de acuerdo con su sistema monetario, las sumas indicadas en libras esterlinas en la presente convención.

Las leyes nacionales pueden reservar al deudor la facultad de pagar en moneda nacional, de acuerdo con el tipo de cambio que rija en las épocas fijadas en el artículo 3.

ARTICULO 16

Al expirar el plazo de dos años como máximun, a partir de la fecha en que se firme la convención, el Gobierno belga entrará en comunicación con los gobiernos de las Altas Partes contratantes que se hayan declarado dispuestas a ratificarla, con el fin de decidir si es tiempo de ponerla en vigor. Las ratificaciones serán depositadas en Bruselas en -

en favor de los nacionales de un Estado no contratante.

ARTICULO 13

La presente convención no se aplica a los buques de guerra y a los barcos oficiales dedicados exclusivamente a un servicio público.

ARTICULO 14

Nada en las disposiciones que preceden afecta la competencia de los tribunales, los procedimientos legales ni las vías de ejecución organizados por las leyes nacionales.

ARTICULO 15

Las unidades monetarias de que trata la presente convención se entienden en valor de oro.

Aquellos de los Estados contratantes donde la libra esterlina no es utilizada como unidad monetaria, se reservan el derecho de convertir en cifras redondas, de acuerdo con su sistema monetario, las sumas indicadas en libras esterlinas en la presente convención.

Las leyes nacionales pueden reservar al deudor la facultad de pagar en moneda nacional, de acuerdo con el tipo de cambio que rija en las épocas fijadas en el artículo 3.

ARTICULO 16

Al expirar el plazo de dos años como máximo, a partir de la fecha en que se firme la convención, el Gobierno belga se entrará en comunicación con los gobiernos de las Altas Partes contratantes que se hayan declarado dispuestas a ratificarla, con el fin de decidir si es tiempo de ponerla en vigor. Las ratificaciones serán depositadas en Bruselas en -

la fecha que sea fijada de común acuerdo entre los mencionados gobiernos. El primer depósito de ratificaciones será constatado por un proceso verbal firmado por los representantes de los Estados que participen, y por el Ministro de Relaciones Exteriores de Bélgica.

Los depósitos ulteriores se harán mediante una notificación escrita, dirigida al Gobierno belga y acompañada del instrumento de ratificación.

Copias certificadas conformes del proceso verbal relativo al primer depósito de ratificaciones, de las notificaciones mencionadas en el párrafo que antecede, así como de los instrumentos de ratificación que las acompañan, serán remitidas inmediatamente, al cuidado del Gobierno belga y por la vía diplomática, a los Estados que hayan firmado la presente convención, o que se hayan adherido a la misma. En los casos considerados en el párrafo precedente, el mencionado Gobierno hará conocer, al mismo tiempo, la fecha en que haya recibido la notificación.

ARTICULO 17

Los Estados no signatarios podrán adherirse a la presente convención, hayan estado o no representados en la Conferencia Internacional de Bruselas.

El Estado que desee adherirse, notifica por escrito su intención al Gobierno belga, enviándole el instrumento de adhesión, el cual será depositado en los archivos de dicho Gobierno.

El Gobierno belga transmitirá inmediatamente a todos los Estados signatarios o adherentes, una copia certificada

la fecha que sea fijada de común acuerdo entre los mencionados gobiernos. El primer depósito de ratificaciones será constatado por un proceso verbal firmado por los representantes de los Estados que participen, y por el Ministro de Relaciones Exteriores de Bélgica.

Los depósitos ulteriores se harán mediante una notificación escrita, dirigida al Gobierno belga y acompañada del instrumento de ratificación.

Copias certificadas conformes del proceso verbal relativo al primer depósito de ratificaciones, de las notificaciones mencionadas en el párrafo que antecede, así como de los instrumentos de ratificación que las acompañan, serán remitidas inmediatamente, al cuidado del Gobierno belga y por la vía diplomática, a los Estados que hayan firmado la presente convención, o que se hayan adherido a la misma. En los casos considerados en el párrafo precedente, el mencionado Gobierno hará conocer, al mismo tiempo, la fecha en que haya recibido la notificación.

ARTICULO 17

Los Estados no signatarios podrán adherirse a la presente convención, hayan sido o no representados en la Conferencia Internacional de Bruselas.

El Estado que desee adherirse, notifica por escrito su intención al Gobierno belga, enviándole el instrumento de adhesión, el cual será depositado en los archivos de dicho Gobierno.

El Gobierno belga transmitirá inmediatamente a todos los Estados signatarios o adherentes, una copia certificada

conforme de la notificación así como del acto de adhesión, indicando la fecha en la que haya recibido la notificación.

ARTICULO 18

Las Altas Partes contratantes pueden, en el momento de la firma y depósito de las ratificaciones o en el momento de su adhesión, declarar que la aceptación que dan a la presente Convención no se aplica a alguno o a ninguno de sus dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar que estén bajo su soberanía u autoridad. En consecuencia, las partes podrán ulteriormente adherirse separadamente a nombre de uno o de otro de sus dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar que hayan sido excluídos en su declaración original. Ellas pueden también, ajustándose a estas disposiciones, denunciar la presente Convención, separadamente, a nombre de uno de varios de los dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar que se encuentren bajo su soberanía o autoridad.

ARTICULO 19

Con respecto a los Estados que hayan participado en el primer depósito de ratificaciones, la presente Convención entrará en vigor un año después de la fecha del proceso verbal de dicho depósito. En cuanto a los Estados que la ratifiquen posteriormente o que se adhieran a ella, así como en los casos en que entre en vigor ulteriormente y de acuerdo con el artículo 18, ésta surtirá efecto seis meses después que las notificaciones previstas en el artículo 16, párrafo 2, y en el artículo 17, párrafo 2, hayan sido recibidas por el Gobierno belga.

conforme de la notificación así como del acto de adhesión, indicando la fecha en la que haya recibido la notificación.

ARTICULO 18

Las Altas Partes contratantes pueden, en el momento de la firma y depósito de las ratificaciones o en el momento de su adhesión, declarar que la aceptación que dan a la presente Convención no se aplica a alguno o a ninguno de sus dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar que estén bajo su soberanía o autoridad. En consecuencia, las partes podrán ulteriormente adherirse separadamente a nombre de uno o de otro de sus dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar que hayan sido excluidos en su declaración original. Ellas pueden también, ajustándose a estas disposiciones, denunciar la presente Convención, separadamente, a nombre de uno de varios de los dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar que se encuentren bajo su soberanía o autoridad.

ARTICULO 19

Con respecto a los Estados que hayan participado en el primer depósito de ratificaciones, la presente Convención entrará en vigor un año después de la fecha del proceso verbal de dicho depósito. En cuanto a los Estados que la ratifiquen posteriormente o que se adhieran a ella, así como en los casos en que entre en vigor ulteriormente y de acuerdo con el artículo 18, ésta surtirá efecto seis meses después que las notificaciones previstas en el artículo 16, párrafo 2, y en el artículo 17, párrafo 2, hayan sido recibidas por el Gobierno belga.

ARTICULO 20

Si sucediera que uno de los Estados contratantes quisiera denunciar la presente convención, la denuncia deberá ser notificada por escrito al Gobierno belga, quien enviará inmediatamente copia certificada conforme de la notificación a todos los demás Estados, comunicándoles la fecha en la cual la denuncia fué recibida.

La denuncia surtirá sus efectos únicamente con respecto al Estado que la haya notificado, y un año después que la notificación haya sido recibida por el Gobierno belga.

ARTICULO 21

Cada Estado contratante tendrá la facultad de provocar la reunión de una nueva conferencia, con el fin de considerar las mejoras que puedan ser introducidas a la presente convención.

El Estado que haga uso de esta facultad, deberá notificar con un año de anticipación su intención a los otros Estados, por conducto del Gobierno belga, quien se encargará de convocar la conferencia.

ARTICULO ADICIONAL

Las disposiciones del artículo 5 de la convención para la Unificación de ciertas reglas en materia de abordaje, del 23 de septiembre de 1910, cuya entrada en vigor había sido suspendida en virtud del artículo adicional de esta convención, son aplicables con respecto a los Estados ligados por la presente convención.

Hecha en Bruselas, en un solo ejemplar, el 25 de agosto, 1924.

ARTICULO 20

Si sucediera que uno de los Estados contratantes quisiera denunciar la presente convención, la denuncia deberá ser notificada por escrito al Gobierno belga, quien enviará inmediatamente copia certificada conforme de la notificación a todos los demás Estados, comunicándoles la fecha en la cual la denuncia fué recibida.

La denuncia surtirá sus efectos únicamente con respecto al Estado que la haya notificado, y un año después que la notificación haya sido recibida por el Gobierno belga.

ARTICULO 21

Cada Estado contratante tendrá la facultad de provocar la reunión de una nueva conferencia, con el fin de considerar las mejoras que puedan ser introducidas a la presente convención.

El Estado que haga uso de esta facultad, deberá notificar con un año de anticipación su intención a los otros Estados, por conducto del Gobierno belga, quien se encargará de convocar la conferencia.

ARTICULO ADICIONAL

Las disposiciones del artículo 5 de la convención para la Unificación de ciertas reglas en materia de abordaje, del 23 de septiembre de 1910, cuya entrada en vigor había sido suspendida en virtud del artículo adicional de esta convención, son aplicables con respecto a los Estados ligados por la presente convención.

Hecha en Bruselas, en un solo ejemplar, el 25 de agosto, 1924.

Protocolo de Firma

Al proceder a la firma de la Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques, los Plenipotenciarios que suscriben han adoptado el presente Protocolo, el cual tendrá la misma fuerza y el mismo valor que si sus disposiciones estuvieran insertadas en el mismo texto de la Convención en cuestión:

I. Las Altas Partes contratantes se reservan el derecho de no admitir la limitación de la responsabilidad en el valor del buque, de los accesorios y del flete, para los daños ocasionados a obras de arte en los puertos, diques y vías navegables, y para los gastos de hacer sacar despojos de barcos, o de no ratificar el tratado sobre estos puntos sino a base de reciprocidad.

Queda entendido que el límite de la responsabilidad del causante de esos daños, no pasará de 8 libras esterlinas por tonelada de arqueo, salvo en los casos de desencalladura de restos de barcos.

2. Las Altas Partes contratantes se reservan el derecho de decidir que el propietario de un barco que no esté destinado al transporte de personas, y cuyo arqueo no exceda de 300 toneladas, es responsable de las muertes o lesiones corporales, según las disposiciones de la convención, sin que puedan aplicarse a esta responsabilidad las disposiciones del párrafo primero del artículo 7.

Hecho en Bruselas, en un solo ejemplar, el 25 de agosto, 1924.

Protocolo de Firma

Al proceder a la firma de la Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques, los Plenipotenciarios que suscriben han adoptado el presente Protocolo, el cual tendrá la misma fuerza y el mismo valor que si sus disposiciones estuvieran incorporadas en el mismo texto de la Convención en cuestión:

1. Las Altas Partes contratantes se reservan el derecho de no admitir la limitación de la responsabilidad en el valor del buque, de los accesorios y del flete, para los daños ocasionados a obras de arte en los puertos, diques y vías navegables, y para los gastos de hacer sacar despojos de barcos, o de no ratificar el tratado sobre estos puntos sino a base de reciprocidad.

Queda entendido que el límite de la responsabilidad del causante de esos daños, no pasará de 8 libras esterlinas por tonelada de arqueo, salvo en los casos de desencallamiento de restos de barcos.

2. Las Altas Partes contratantes se reservan el derecho de decidir que el propietario de un barco que no esté destinado al transporte de personas, y cuyo arqueo no exceda de 300 toneladas, es responsable de las muertes o lesiones corporales, según las disposiciones de la convención, sin que puedan aplicarse a esta responsabilidad las disposiciones del párrafo primero del artículo 7.

Hecho en Bruselas, en un solo ejemplar, el 25 de agosto, 1924.

Yo, Salvador Barinas Tejeda, Encargado del Departamento Administrativo de la Secretaría de Estado de Relaciones Exteriores, CERTIFICO: que la presente copia de la Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques y el Protocolo anexo, es copia fiel y conforme a su original, el cual reposa en el archivo de esta Cancillería.

Salvador Barinas Tejeda
Encargado del Departamento Administrativo
de la Secretaría de Estado de Relaciones
Exteriores.

Ciudad Trujillo, D.N.,
13 de junio de 1958.

Yo, Salvador Barinas Tejeda, Encargado del Departamento Administrativo de la Secretaría de Estado de Relaciones Exteriores, CERTIFICO: que la presente copia de la Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques y el Protocolo anexo, es copia fiel y conforme a su original, el cual reposa en el archivo de esta Cancillería.

Salvador Barinas Tejeda
Encargado del Departamento Administrativo
de la Secretaría de Estado de Relaciones
Exteriores.

Ciudad Trujillo, D.N.,
15 de Junio de 1958.

Señores Senadores:

Los Miembros de la Comisión Permanente de Relaciones Exteriores, han estudiado la Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas relativas a la Limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques, firmada en Bruselas el 25 de agosto de 1924, y del Protocolo, a la cual se adhirió la República el 13 de diciembre de 1949, de acuerdo con el artículo 17 de la misma.

Dicha Convención ha sido remitida por el Honorable Señor Presidente de la República el 14 de los corrientes anexa al mensaje No. 11991.

Encontrando-la ajustada a las disposiciones constitucionales sobre la materia nos permitimos recomendar al Senado le imparta su aprobación.

Julio A. Cambier
Vicepresidente

Manuel Joaquín Castillo
Secretario

Eliseo Pérez Sánchez
Vocal

Emilio García Godoy
Vocal

Luis Julián Pérez
Vocal

18 de junio de 1958.

C0474

Ciudad Trujillo
Distrito Nacional
19 de junio de 1958.-

General Héctor B. Trujillo Molina
Presidente de la República
Su Despacho.-

Excelentísimo Señor Presidente:

Tengo el honor de avisar a usted recibo de su mensaje No. 11991, de fecha 14 del mes en curso, y de la Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas relativas a la Limitación de la Responsabilidad de los Propietarios de Buques, firmada en Bruselas el 25 de agosto de 1924, y del Protocolo a la cual se adhirió la República Dominicana el 13 de diciembre de 1949.

Pláceme participarle que el Senado en su sesión de esta misma fecha aprobó aprobó dicha Convención y Protocolo anexo al mismo y los remitió a la Cámara de Diputados para los fines constitucionales.

Con sentimientos de la más distinguida consideración, saludo a usted muy atentamente.

Porfirio Herrera
Presidente del Senado

dd

11934

C0475

Ciudad Trujillo
Distrito Nacional
19 de junio de 1959.-

Señor Lic. Carlos Sánchez y Sánchez
Presidente de la Cámara de Diputados
Su Despacho.-

Señor Presidente:

Aprobados por el Senado en su sesión de esta misma fecha, pláceme remitir a usted para los fines constitucionales, el proyecto de Resolución aprobatoria de la Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas relativas a la Limitación de la Responsabilidad de los Propietarios de Buques, firmada en Bruselas el 25 de agosto de 1924, y del Protocolo a la cual se adhirió la República Dominicana el 13 de diciembre de 1949.

Saludo a usted muy atentamente.

Porfirio Herrera
Presidente del Senado

dd

EL CONGRESO NACIONAL

EN NOMBRE DE LA REPUBLICA

VISTO: el inciso 14 del artículo 38 de la Constitución de la República;

VISTAS la Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas relativas a la Limitación de la Responsabilidad de los Propietarios de Buques; y el Protocolo, a la cual se adhirió la República Dominicana el 13 de diciembre de 1949;

R E S U E L V E :

UNICO: APROBAR la Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas relativas a la Limitación de la Responsabilidad de los Propietarios de Buques, firmada en Bruselas el 25 de agosto de 1924, y el Protocolo, a la cual se adhirió la República Dominicana el 13 de diciembre de 1949; que copiados a la letra dicen así:

CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS A LA LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD DE LOS PROPIETARIOS DE BUQUES

El Presidente de la República Alemana, el Presidente de la República Argentina, Su Majestad el Rey de los Belgas, el Presidente de la República del Brasil, el Presidente de la República de Chile, el Presidente de la República de Cuba, Su Majestad el Rey de Dinamarca y de Islandia, Su Majestad el Rey de España, el Jefe del Estado Estoniano, el Presidente de los Estados Unidos de América, el Presidente de la República de Finlandia, el Presidente de la República Francesa, Su Majestad el Rey del Reino Unido de la Gran Bretaña, de Irlanda y de las Posesiones Británicas de Ultramar, Emperador de la India, Su Alteza el Rey de Italia, Su Majestad el Emperador del Japón, el Presidente de la República de Letonia, el Presidente de la República de Méjico, Su Majestad el Rey de Noruega, Su Majestad la Reina de los Países Bajos, el Presidente de la República de Polonia, el Presidente de la República Portuguesa, Su

Majestad el Rey de Rumanía, Su Majestad el Rey de los Serbios, Croatas y Eslovenos, Su Majestad el Rey de Suecia y el Presidente de la República del Uruguay.

Habiendo reconocido la utilidad de fijar, de común acuerdo, ciertas reglas uniformes relativas a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques, han decidido concluir una Convención con tal fin, y han designado como sus plenipotenciarios:

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA ALEMANA:

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA ARGENTINA:

A.S.E. el Sr. A. Blancas, Ministro de la República Argentina en Bruselas.

SU MAJESTAD EL REY DE LOS BELGAS:

Al Sr. Franck, Ministro de Colonias, Presidente del Comité Marítimo Internacional;

Al Sr. A. Le Jeune, Senador, Vice-Presidente del Comité Marítimo Internacional;

Al Sr. F. Sohr, Doctor en Derecho, Secretario General del Comité Marítimo Internacional, Profesor de la Universidad de Bruselas.

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DEL BRASIL:

A S. E. el Señor de Barros Moreira, Embajador del Brasil en Bruselas.

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE CHILE:

A S.E. el Sr. Armando Quezada, Ministro de Chile en Bruselas.

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE CUBA:

SU MAJESTAD EL REY DE DINAMARCA Y DE ISLANDIA:

A S. E. el Sr. Otto Krag, Ministro de Dinamarca en Bruselas.

SU MAJESTAD EL REY DE ESPAÑA:

A S. E. el Marqués de Villalobar y de la Guimarey, Embajador de España en Bruselas.

EL SEÑOR JEFE DEL ESTADO ESTONIANO:

dd

3ª LEGISLATURA Ord de 1958

REGISTRADA AL No. 196

en el folio ..... del libro letra f

No. ..... de asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados por el Senado

y consta de Catorce

hojas escritas en máquina a razón de dos espacios interlineales.

Ciudad Trujillo, 19 de Junio 1958

Jefe de las Oficinas del Senado

SENADO REPUBLICA DOMINICANA

A S. E. el Sr. Pusta, Ministro de Estonia en Bruselas.

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA:

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE FINLANDIA:

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA FRANCESA:

A S. E. Sr. Nerbette, Embajador de Francia en Bruselas.

SU MAJESTAD EL REY DEL REINO UNIDO DE LA GRAN BRETAÑA E IRLANDA Y DE LAS POSESIONES BRITANICAS DE ULTRAMAR, EMPERADOR DE LA INDIA:

A S. E. el Muy Honorable Sir George Grahame, G.C.V.O., K.C.M.G., Embajador de Su Majestad Británica en Bruselas.

SU ALTEZA SERENISIMA EL GOBERNADOR DEL REINO DE HUNGRIA:

Al Sr. Conde Olivier Woraczieszky, Barón de Pabienitz, Encargado de Negocios de Hungría en Bruselas.

SU MAJESTAD EL REY DE ITALIA:

Al Sr. J. Daneo, E. de Negocios a.i. de Italia en Bruselas.

SU MAJESTAD EL EMPERADOR DEL JAPON:

A S. E. el Sr. M. Adatei, Embajador del Jaón en Bruselas.

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE LETONIA:

A S.E. el Sr. G. Albat, Ministro Plenipotenciario, Secretario General del Ministerio de Asuntos Extranjeros.

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE MEJICO:

SU MAJESTAD EL REY DE NORUEGA:

Al Sr. Kundzen, Cónsul General de Noruega en Amberes.

SU MAJESTAD LA REINA DE LOS PAISES BAJOS:

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DEL PERU:

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE POLONIA Y DE LA CIUDAD LIBRE DE DANTZIG:

LEGISLATURA del año 1958

REGISTRADA AL No. 38

en el folio ..... del libro letra .....

No. ..... de asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados por el Senado y remitidos a la Cámara de Diputados.

Ciudad Trujillo, 1 de Junio de 1958

Jefe de las Oficinas del Senado

A S. E. el Sr. Jean Szembek, Ministro de Polonia en Bruselas.

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA PORTUGUESA:

A S. E. el Sr. Alberto d'Oliveira, Ministro de Portugal en Bruselas.

SU MAJESTAD EL REY DE RUMANIA:

A S. E. el Sr. Henri Catargi, Ministro de Rumanía en Bruselas.

SU MAJESTAD EL REY DE LOS SERBIOS, CROATAS Y ESLOVENOS:

A los Sres. Straznicky y Verona.

SU MAJESTAD EL REY DE SUECIA:

A S. E. el Sr. de Dardel, Ministro de Suecia en Bruselas.

EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DEL URUGUAY:

---

quienes, debidamente autorizados, han convenido lo siguiente:

ARTICULO I

El propietario de un buque no es responsable sino hasta el monto del valor del buque, del flete y de los accesorios del buque:

1) De las indemnizaciones debidas a terceros por causa de daños ocasionados en tierra o mar por acciones o errores del capitán, de la tripulación, del piloto o de cualquiera otra persona al servicio del barco;

2) De las indemnizaciones debidas en razón de daños causados, ya a la carga entregada al capitán para ser transportada, ya a todos los efectos y objetos que se encuentren a bordo;

3) De las obligaciones que resulten de los conocimientos de carga;

4) De las indemnizaciones debidas en razón de un error náutico cometido en la ejecución de un contrato;

5) De la obligación de hacer remover los restos de un buque que se haya hundido y de las obligaciones que de ello se deriven;

6) De las remuneraciones de asistencia y salvamento;

7) De la parte contributiva que incumbe al propietario en las averías comunes;

8) De las obligaciones que resulten de contratos pasados o de operaciones efectuadas por el capitán en virtud de sus poderes legales, fuera

LEGISLATURA Ord. de 1958

REGISTRADA AL No. 158

en el folio ..... del libro letra .....

No. ..... de asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos aprobados por el Senado y consta de ..... hojas escritas en máquina a razón de dos espacios interlineales.

Ciudad Trujillo, 19 de Mayo de 1958

Jefe de las Oficinas del Senado

REPUBLICA DOMINICANA

del puerto de amarre del buque, para las necesidades esenciales para la conservación del buque o la continuación del viaje, siempre que dichas necesidades no provengan ni de insuficiencia ni de defectuosidad del equipo o del aprovisionamiento al comienzo del viaje.

No obstante, con respecto a los créditos previstos en los números 1, 2, 3, 4 y 5, la responsabilidad señalada para las disposiciones que preceden, no excederá una suma total de 8 libras esterlinas por toneladas de arqueo del buque.

ARTICULO 2

La limitación de la responsabilidad determinada por el artículo que antecede, no se aplica:

1) A las obligaciones que resulten de acciones o errores del propietario del buque;

2) A una de las obligaciones de que trata el No. 8 del Artículo primero, cuando el propietario especialmente haya autorizado o ratificado esta obligación;

3) A las obligaciones que resulten para el propietario de la contrata de la tripulación y de las otras personas al servicio del barco.

Si el propietario o el copropietario del buque es al mismo tiempo el capitán, éste no podrá invocar la limitación de sus responsabilidades para sus errores que no sean los náuticos y las faltas cometidas por personas que estén al servicio del buque.

ARTICULO 3

El propietario que se sujeta a la limitación de la responsabilidad en el valor del buque, del flete y de los accesorios del buque, tendrá que probar dicho valor. La estimación del buque tiene por base el estado del buque en las épocas establecidas a continuación:

1o. En el caso de abordaje o de otros accidentes, teniendo en cuenta todos los gastos que se le agreguen, aún en virtud del contrato, y que se originen hasta la llegada al primer puerto después del accidente, así como en relación con los gastos que resulten de una avería

dd

gruesa ocasionada por el accidente, la estimación se hace de acuerdo con el estado del buque a su llegada al primer puerto.

Si, antes de ese momento un nuevo accidente que no tenga nada que ver con el primero, ha disminuído el valor del buque, la depreciación así sobrevenida no entra en consideración con respecto a las reclamaciones que se relacionen con el accidente anterior.

Para los accidentes que sobrevengan durante la estadía del barco en el puerto, la estimación se hace de acuerdo con el estado del barco en dicho puerto después del accidente;

2o. Si se trata de gastos relativos a la carga u originados por un conocimiento de carga fuera de los casos previstos en los párrafos precedentes, la estimación se hace de acuerdo con el estado del buque en el puerto de destino de la carga o en el sitio en que se interrumpió el viaje.

Si la carga va destinada, a diferentes puertos y el daño se debe a una misma causa, la estimación se hace de acuerdo con el estado del buque en el primero de dichos puertos;

3o. En todos los otros casos determinados en el artículo I, la estimación se hace de acuerdo con el estado del buque al final del viaje.

ARTICULO 4

El flete considerado en el artículo I, comprendiendo el precio del pasaje, asciende para los buques de todas las categorías, a una suma fijada a destajo, y en todo caso, al diez por ciento del valor del buque al comienzo del viaje. Esta indemnización entra en la obligación , aún cuando el buque no lleve ningún flete.

ARTICULO 5

Los accesorios de que habla el artículo I, abarcan:

1) Las indemnizaciones en razón de daños materiales sufridos por el buque desde el comienzo del viaje y no reparados;

2) Las indemnizaciones por averías gruesas, siempre que estas constituyan daños materiales sufridos por el buque después del comienzo del viaje,

32

LEGISLATURA Ord. 8

REGISTRADA AL No. 196

en el folio ..... del libro letra .....

No. ..... de asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos Votados por el Senado

y consta de Cuatro

hojas escritas en máquina a razón de dos espacios interlineales.

Ciudad Trujillo, 19 de Junio de 1958

Jefe de las Oficinas del Senado

SENADO REPUBLICA DOMINICANA

y no hayan sido reparadas;

3) No serán consideradas como accesorios las indemnizaciones de seguros, lo mismo que las primas, subvenciones u otros subsidios nacionales.

ARTICULO 6

Las diversas acreencias que se relacionen con un mismo accidente o con respecto a las cuales, a falta de accidente, el valor del buque se determina en un mismo puerto, concurren entre sí sobre la suma que representa, en lo que a ellas se refiere, el monto de la responsabilidad del propietario, teniendo en cuenta el rango de los privilegios.

En los procedimientos que tiendan a practicar la repartición de esta suma, las decisiones rendidas por las jurisdicciones competentes de los Estados contratantes serán consideradas como pruebas de la acreencia.

ARTICULO 7

En caso de muerte o de lesiones corporales causadas por acciones o errores del capitán, de la tripulación o del piloto, o de cualquier otra persona al servicio del buque, el propietario es, con respecto a las víctimas o a sus representantes, responsable, más allá del límite fijado en los artículos que preceden, hasta el monto de 8 libras por tonelada de arqueo del buque. Las víctimas de un mismo accidente, o sus representantes, tocan entre todos la suma que forma el total de la responsabilidad.

Si las víctimas o sus representantes no se consideran integralmente indemnizados por esta suma, deberán concurrir, junto con los otros acreedores, para que les sea pagado el resto de la deuda según las cantidades estipuladas en los artículos precedentes, teniendo en cuenta el rango de los privilegios.

La misma limitación de responsabilidad se aplica a los pasajeros con respecto al buque transportador, pero no se aplica a la tripulación ni a las otras personas al servicio del buque, para quienes el derecho de auxilio en caso de muerte o de lesiones corporales queda regido por la

dd

1ra LEGISLATURA Ord. de 1958

REGISTRADA AL No. 196

en el folio ..... del libro letra ..... f

No. ..... de asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados por el Senado

y consta de Ocho hojas escritas en máquina a razón de dos espacios interlineales

Ciudad Trujillo, 17 de Junio 1958

Jefe de las Oficinas del Senado

ley nacional del buque.

ARTICULO 8

En caso de embargo del buque, la garantía dada a cuenta del total de la responsabilidad beneficia a todos los acreedores a quienes dicha suma es oponible.

En los casos en que el buque es objeto de un nuevo embargo, el juez puede ordenar el desembargo, si el propietario, aceptando la competencia del tribunal, establece que ya ha dado suficiente garantía hasta el límite total de su responsabilidad, que la garantía prestada es satisfactoria, y que el acreedor tiene seguridad de obtener su beneficio.

Si la garantía ha sido prestada por una cantidad inferior, o si se reclaman sucesivamente varias garantías, los efectos son arreglados por acuerdo entre las partes o por el juez, a fin de evitar que el límite de la responsabilidad sea excedido.

Si varios acreedores proceden ante jurisdicciones de diferentes estados, el propietario puede, en cada una de ellas, hacer un estado del total de las reclamaciones y acreencias, a fin de evitar que el límite de su responsabilidad sea excedido.

Las leyes nacionales determinarán el procedimiento y los plazos para la aplicación de las reglas que anteceden.

ARTICULO 9

En caso de demanda y persecución ejercidas por una de las causas enunciadas en el artículo I, el tribunal podrá ordenar, a requerimiento del propietario, que éste sea sobreseído de la persecución sobre los bienes que no sean el buque, el flete y los accesorios, durante un tiempo suficientemente largo para permitir la venta del barco y la repartición del producido entre los acreedores.

ARTICULO 10

Cuando el armador (que no sea propietario) o el fletador principal son responsables de uno de los puntos enunciados en el artículo

dd

LEGISLATURA Rub. de R.
REGISTRADA AL No. 1
en el folio 1 del libro
No. de miembros de Leyes, Resoluciones
y Decretos
Secretaría de Estado del Senado
Nota escrita en máquina a razón de dos ejemplares
Rodolfo Trujillo
Jefe de la Oficina del Senado

SENADO DE LA REPUBLICA DOMINICANA

I, las disposiciones de la presente Convención les son aplicables.

ARTICULO 11

El arqueo a que se refieren las disposiciones de la presente convención se calcula de la manera siguiente:

Para los vapores y otros buques de motor, sobre el tonelaje neto aumentado de volumen que a razón del espacio ocupado por los aparatos de fuerza motriz ha sido deducido del tonelaje bruto, a fin de determinar el tonelaje neto.

Para los veleros, sobre el tonelaje neto.

ARTICULO 12

Las disposiciones de la presente convención serán aplicadas en cada Estado contratante, cuando el buque para el cual se invoca el límite de la responsabilidad es nacional de un Estado contratante, así como en los otros casos previstos por las leyes nacionales.

En todo caso, el principio formulado en el párrafo precedente no afecta el derecho de los Estados contratantes de no aplicar las disposiciones de la presente convención en favor de los nacionales de un Estado no contratante.

ARTICULO 13

La presente convención no se aplica a los buques de guerra y a los barcos oficiales dedicados exclusivamente a un servicio público.

ARTICULO 14

Nada en las disposiciones que preceden afecta la competencia de los tribunales, los procedimientos legales ni las vías de ejecución organizados por las leyes nacionales.

ARTICULO 15

Las unidades monetarias de que trata la presente convención se entienden en valor de oro.

Aquellos de los Estados contratantes donde la libra esterlina no se utiliza como unidad monetaria, se reservan el derecho de convertir en cifras redondas, de acuerdo con su sistema monetario, las sumas indi-

dd

4a LEGISLATURA ord. de 1958

REGISTRADA AL No. 196

en el folio ..... del libro letra .....

No. ..... de asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados por el Senado

y consta de Cabrae

hojas escritas en máquina a razón de dos espacios interlineales.

Ciudad Trujillo, 17 de Junio de 1958

Jefe de las Oficinas del Senado

SENADO
REPÚBLICA DOMINICANA

cadas en libras esterlinas en la presente convención.

Las leyes nacionales pueden reservar al deudor la facultad de pagar en moneda nacional, de acuerdo con el tipo de cambio que rija en las épocas fijadas en el artículo 3.

ARTICULO 16

Al expirar el plazo de dos años como máximun, a partir de la fecha en que se firme la convención, el Gobierno belga entrará en comunicación con los gobiernos de las Altas Partes contratantes que se hayan declarado dispuestas a ratificarla, con el fin de decidir si es tiempo de ponerla en vigor. Las ratificaciones serán depositadas en Bruselas en la fecha que sea fijada de común acuerdo entre los mencionados gobiernos. El primer depósito de ratificaciones será constatado por un proceso verbal firmado por los representantes de los Estados que participen, y por el Ministro de Relaciones Exteriores de Bélgica.

Los depósitos ulteriores se harán mediante una notificación escrita, dirigida al Gobierno belga y acompañada del instrumento de ratificación.

Copias certificadas conformes del proceso verbal relativo al primer depósito de ratificaciones, de las notificaciones mencionadas en el párrafo que antecede, así como de los instrumentos de ratificación que las acompañan, serán remitidas inmediatamente, al cuidado del Gobierno belga y por la vía diplomática, a los Estados que hayan firmado la presente convención, o que se hayan adherido a la misma. En los casos considerados en el párrafo precedente, el mencionado Gobierno hara conocer, al mismo tiempo, la fecha en que haya recibido la notificación.

ARTICULO 17

Los Estados no signatarios podrán adherirse a la presente convención, hayan estado o no representados en la Conferencia Internacional de Bruselas.

El Estado que desee adherirse, notifica por escrito su intención al Gobierno belga, enviándole el instrumento de adhesión, el cual será

dd

3ª LEGISLATURA Ord. de 1958

REGISTRADA AL No. 196

en el folio ..... del libro letra L

No. ..... de asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados por el Senado

y consta de Catorce

hojas escritas en máquina a razón de dos espacios interlineales.

Ciudad Trujillo, 19 de Junio de 1958

Lic. Miguel Angel Ramírez

Jefe de las Oficinas del Senado

depositado en los archivos de dicho Gobierno.

El Gobierno belga transmitirá inmediatamente a todos los Estados signatarios o adherentes, una copia certificada conforme de la notificación así como del acto de adhesión, indicando la fecha en la que haya recibido la notificación.

ARTICULO 18

Las Altas Partes contratantes pueden, en el momento de la firma y depósito de las ratificaciones o en el momento de su adhesión, declarar que la aceptación que dan a la presente Convención no se aplica a alguno o a ninguno de sus dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar que estén bajo su soberanía u autoridad. En consecuencia, las partes podrán ulteriormente adherirse separadamente a nombre de uno o de otros de sus dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar que hayan sido excluídos en su declaración original. Ellas pueden también, ajustándose a estas disposiciones, denunciar la presente Convención, separadamente, a nombre de uno de varios de los dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar que se encuentren bajo su soberanía o autoridad.

ARTICULO 19

Con respecto a los Estados que hayan participado en el primer depósito de ratificaciones, la presente Convención entrara en vigor un año después de la fecha del proceso verbal de dicho depósito. En cuanto a los Estados que la ratifiquen posteriormente o que se adhieren a ella, así como en los casos en que entre en vigor ulteriormente y de acuerdo con el artículo 18, ésta surtira efecto seis meses después que las notificaciones previstas en el artículo 16, párrafo 2, y en el artículo 17, párrafo 2, hayan sido recibidas por el Gobierno belga.

ARTICULO 20

Si sucediera que uno de los Estados contratantes quisiera denunciar la presente convención, la denuncia deberá ser notificada por es-

3ª LEGISLATURA ord de 1958

REGISTRADA AL No. 196

en el folio ——— del libro letra 1

No. ——— de asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos vigentes por el Senado

y consta de Catorce

hojas escritas en máquina a razón de dos espacios interlineales.

Ciudad Trujillo, 19 de Junio 1958

Jefe de las Oficinas del Senado

SENADO NACIONAL REPUBLICA DOMINICANA

crito al Gobierno belga, quien enviará inmediatamente copia certificada conforme de la notificación a todos los demás Estados, comunicándoles la fecha en la cual la denuncia fué recibida.

La denuncia surtirá sus efectos únicamente con respecto al Estado que la haya notificado, y un año después que la notificación haya sido recibida por el Gobierno belga.

ARTICULO 21

Cada Estado contratante tendrá la facultad de provocar la reunión de una nueva conferencia, con el fin de considerar las mejoras que puedan ser introducidas a la presente convención.

El Estado que haga uso de esta facultad, deberá notificar con un año de anticipación su intención a los otros Estados, por conducto del Gobierno Belga, quien se encargará de convocar la conferencia.

ARTICULO ADICIONAL

Las disposiciones del artículo 5 de la convención para la Unificación de ciertas reglas en materia de abordaje, del 23 de septiembre de 1910, cuya entrada en vigor había sido suspendida en virtud del artículo adicional de esta convención, son aplicables con respecto a los Estados ligados por la presente convención.

Hecha en Bruselas, en un solo ejemplar, el 25 de agosto, 1924.

Protocolo de Firma

Al proceder a la firma de la Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques, los Plenipotenciarios que suscriben han adoptado el presente Protocolo, el cual tendrá la misma fuerza y el mismo valor que si sus disposicinnes estuvieran insertadas en el mismo texto de la Convención en cuestión:

I. Las Altas Partes contratantes se reservan el derecho de no admitir la limitación de la responsabilidad en el valor del buque, de los accesorios y del flete, para los daños ocasionados a obras de arte en los puertos, diques y vías navegables, y para los gastos de hacer

3a. LEGISLATURA Ord de 1958

REGISTRADA AL No. 196 1

en el folio ..... del libro letra 1

No. ..... de asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados por el Senado

y consta de Catorce

hojas escritas en máquina a razón de dos espacios interlineales.

Ciudad Trujillo, 14 de Junio 1958

Jefe de las Oficinas del Senado

SENADO
REPÚBLICA DOMINICANA

sacar despojos de barcos, o de no ratificar el tratado sobre estos puntos sino a base de reciprocidad.

Queda entendido que el límite de la responsabilidad del causante de esos daños, no pasará de 8 libras esterlinas por tonelada de arqueo, salvo en los casos de desencalladura de restos de barcos.

2. Las Altas Partes contratantes se reservan el derecho de decidir que el propietario de un barco que no esté destinado al transporte de personas, y cuyo arqueo no exceda de 300 toneladas, es responsable de las muertes o lesiones corporales, según las disposiciones de la convención, sin que puedan aplicarse a esta responsabilidad las disposiciones del párrafo primero del artículo 7.

Hecho en Bruselas, en un solo ejemplar, el 25 de agosto, 1924.

Yo, Salvador Barinas Tejeda, Encargado del Departamento Administrativo de la Secretaría de Estado de Relaciones Exteriores, CERTIFICO: que la presente copia de la Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques y el Protocolo anexo, es copia fiel y conforme a su original, el cual reposa en el archivo de esta Cancillería.

Salvador Barinas Tejeda
Encargado del Departamento Administrativo
de la Secretaría de Estado de Relaciones
Exteriores

Ciudad Trujillo, D. N.
13 de junio de 1958.

DADA en la Sala de Sesiones del Senado, Palacio del Congreso Na-

dd

3ª LEGISLATURA ordi de 1958

REGISTRADA AL No. 196

en el folio ..... del libro letra L

No. ..... de asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados por el Senado

y consta de Quince

hojas escritas en máquina a razón de dos espacios interlineales

Ciudad Trujillo, 19 de Junio 1958

Jefe de las Oficinas del Senado

SENADO REPÚBLICA DOMINICANA

cional, en Ciudad Trujillo, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los diecinueve días del mes de junio del año mil novecientos cincuenta y ocho; años 115 de la Independencia, 95 de la Restauración y 29 de la Era de Trujillo.

Porfirio Herrera
Presidente

Manuel Joaquín Castillo C.
Secretario

Julio A. Cambier
Secretario

39 LEGISLATURA Ord. 1958

REGISTRADA AL No. 196

en el folio ..... del libro de Leyes

No. ..... de actos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados por el Senado

y consta de Catorce hojas escritas en máquina a razón de dos especies interlineadas.

Ciudad Trujillo, 19 de Junio 1958

Jefe de las Oficinas del Senado

CAMARA DE DIPUTADOS DE LA REPUBLICA DOMINICANA

PRESIDENCIA

Ciudad Trujillo,D.N.

396

24 JUN 1958

Señor Lic.
Porfirio Herrera,
Presidente del Senado,
Ciudad.-

Señor Presidente:

Aviso a usted recibo de su oficio No.475 de fecha 19 de junio corriente, junto al cual después de haber sido aprobada por el Senado, remitió usted a esta Cámara de Diputados una Resolución aprobatoria de la Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas relativas a la Limitación de la Responsabilidad de los Propietarios de Buques, firmada en Bruselas el 25 de agosto de 1924, y del Protocolo a la cual se adhirió la República Dominicana el 13 de diciembre de 1949.

Este asunto fué aprobado por la Cámara de Diputados en su sesión de esta misma fecha y remitido al Poder Ejecutivo para los fines constitucionales de lugar.

Atentamente le saluda,

Carlos Sánchez i Sánchez,
Presidente de la Cámara de Diputados.

jpk.

REPUBLICA DOMINICANA
SECRETARIA DE ESTADO DE LA PRESIDENCIA

Núm. 12759

Ciudad Trujillo,
Distrito Nacional
26 de junio de 1958
ERA DE TRUJILLO

Señor
Presidente del Senado de la República,
Ciudad.

Señor Presidente:

Cúmpleme significarle que la Resolución del Congreso Nacional en virtud de la cual se aprueba la Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas relativas a la Limitación de la Responsabilidad de los Propietarios de Buques, firmada en Bruselas el 25 de agosto de 1924, y el Protocolo, a la cual se adhirió la República Dominicana el 13 de diciembre de 1949, ha sido promulgada en fecha 26 de junio en curso, y registrada bajo el No. 4948.

Le saluda muy atentamente,

Luis Ruiz Trujillo,
Secretario de Estado de la Presidencia

lrt
rm/nr