



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SECCION CORTES GENERALES

VIII LEGISLATURA

Serie A:
ACTIVIDADES PARLAMENTARIAS

28 de junio de 2004

Núm. 21

Autorización de Tratados y Convenios Internacionales

110/000014 (CD) Denuncia del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques y Protocolo de firma, hecho en Bruselas el 25 de agosto de 1924.

La Mesa del Congreso de los Diputados, en su reunión del día de hoy, ha acordado la publicación del asunto de referencia.

(110) Autorización de Convenios Internacionales

AUTOR: Gobierno.

Denuncia del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques y Protocolo de firma, hecho en Bruselas el 25 de agosto de 1924.

Acuerdo:

Encomendar Dictamen por el procedimiento de urgencia, a la Comisión de Asuntos Exteriores y publicar en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES, estableciendo plazo para presentar propuestas, que tendrán la consideración de enmiendas a la totalidad o de enmiendas al articulado conforme al artículo 156 del Reglamento, por un período de ocho días hábiles, que finaliza el día 7 de septiembre de 2004.

En consecuencia se ordena la publicación en la Sección Cortes Generales del BOCG de conformidad con lo establecido en el Acuerdo de las Mesas del Congre-

so de los Diputados y del Senado de 19 de diciembre de 1996.

Palacio del Congreso de los Diputados, 22 de junio de 2004.—P. D. El Letrado Mayor de las Cortes Generales, **Manuel Alba Navarro**.

CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS CONCERNIENTES A LA LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DE LOS PROPIETARIOS DE BUQUES Y SU PROTOCOLO DE FIRMA, HECHO EN BRUSELAS EL 25 DE AGOSTO DE 1924

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 e Islandia, Su Majestad el Rey de España, el Jefe del Estado de Estonia, el Presidente de los Estados Unidos de Norteamérica, el Presidente de la República de Finlandia, el Presidente de la República francesa, Su Majestad el Rey del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda y de las Posesiones británicas ultramarinas, Emperador de las Indias, Su Alteza Serenísima el Gobernador del Reino de Hungría, Su Majestad el Rey de Italia, Su Majestad el Emperador del Japón, el Pre-

sidente 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 Rumania, Su Majestad el Rey de los Servios, 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 concernientes a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques, han decidido concertar un Convenio al efecto y han designado por sus Plenipotenciarios, a saber:

Los cuales debidamente autorizados, han convenido en lo que sigue

ARTÍCULO 1.º

El propietario de un buque destinado a la navegación marítima no es responsable más que hasta el límite del valor del buque, del flete y de los accesorios del buque:

1.º De las indemnizaciones debidas a tercero por daños causados en tierra o en el mar, por hechos o faltas del Capitán, de la tripulación, del piloto o de cualquier otra persona al servicio del buque.

2.º De las indemnizaciones debidas por daños causados, ya sea a la carga entregada al Capitán para su transporte, ya sea a todos los bienes y objetos que se encuentren a bordo.

3.º De las obligaciones resultantes de los conocimientos.

4.º De las indemnizaciones debidas por una falta náutica cometida en la ejecución de un contrato.

5.º De la obligación de extraer los restos de un buque naufrago y de las obligaciones a ello referentes.

6.º De las remuneraciones de asistencia y de salvamento.

7.º De la parte contributiva que incumbe al propietario en las averías gruesas.

8.º De las obligaciones derivadas de los contratos otorgados o de las operaciones efectuadas por el Capitán en virtud de sus poderes legales fuera del puerto de matrícula del buque para atender a las necesidades reales de la conservación del buque o de la continuación del viaje, siempre que estas necesidades no provengan ni de insuficiencia ni de defecto en el equipo o avituallamiento al comienzo del viaje.

Sin embargo, respecto de los créditos comprendidos en los números 1, 2, 3, 4 y 5 la responsabilidad establecida por las disposiciones que preceden no excederá de la cantidad total de ocho libras esterlinas por tonelada de arqueado del buque.

ARTÍCULO 2.º

La limitación de responsabilidad establecida por el artículo anterior no se aplica:

1.º A las obligaciones derivadas de hechos o faltas del propietario del buque;

2.º A las obligaciones de que se trata en el número 8 del artículo 1.º cuando el propietario ha autorizado o ratificado especialmente estas obligaciones;

3.º A las obligaciones que resulten para el propietario del enrolamiento de la tripulación y de las demás personas al servicio del buque.

Si el propietario o copropietario del buque es al mismo tiempo el Capitán, no puede invocar la limitación de su responsabilidad más que por sus faltas náuticas y las faltas de las personas al servicio del buque.

ARTÍCULO 3.º

El propietario que invoque la limitación de la responsabilidad al valor del buque, del flete y de los accesorios del buque, está obligado a probar este valor. La estimación del buque tiene por base su estado en las épocas que a continuación se indican:

1.º En caso de abordaje o de otros accidentes, la estimación, en relación con los créditos que a él se refieran, incluso en virtud de un contrato, y de fecha anterior a la llegada al primer puerto en que toque el buque después del accidente, así como en relación con los créditos resultantes de una avería gruesa ocasionada por el accidente, se hará según el estado del buque en el momento de la llegada al primer puerto.

Si antes de este momento un nuevo accidente ajeno al primero ha disminuido el valor del buque, la pérdida de valor ocasionada por aquel no se tendrá en cuenta respecto a los créditos referentes al accidente anterior.

Respecto de los accidentes ocurridos durante la permanencia del buque en un puerto, la estimación se hará según el estado del buque en este puerto después del accidente.

2.º Si se trata de créditos relativos a la carga o derivados de un conocimiento fuera de los casos previstos en los párrafos anteriores, la estimación se hará según el estado del buque en el puerto de destino del cargamento o en el lugar en que el viaje se interrumpe.

Si el cargamento va destinado a diferentes puertos y el daño procede de una misma causa, la estimación se hará según el estado del buque en el primero de estos puertos.

3.º En todos los demás casos a que se refiere el artículo primero, la estimación se hará según el estado del buque al término del viaje.

ARTÍCULO 4.º

A los efectos del artículo primero, se entiende por flete, incluyendo en él el precio del pasaje para los buques de todas las categorías, una cantidad alzada, y en todo caso del 10 por 100 del valor del buque al comienzo del viaje. Esta indemnización se deberá aun cuando el buque no haya ganado flete alguno.

ARTÍCULO 5.º

A los efectos del artículo primero se entiende por accesorios:

1.º Las indemnizaciones por los daños materiales sufridos por el buque desde el comienzo del viaje y no reparados.

2.º Las indemnizaciones por averías gruesas, en tanto estas constituyen daños materiales sufridos por el buque desde el comienzo del viaje y no reparados.

No se considerarán como accesorios las indemnizaciones de seguros ni las primas, subvenciones u otros subsidios nacionales.

ARTÍCULO 6.º

Los diversos créditos que se refieren a un mismo accidente, o por razón de los cuales, en defecto de accidente, se determina el valor del buque en un mismo puerto concurren con igual derecho a participar de cantidad que representa, con relación a ellos, la extensión de la responsabilidad del propietario, teniendo en cuenta el orden de los privilegios.

En los procedimientos que se incoen para hacer la distribución de dicha cantidad, las decisiones dictadas por las jurisdicciones competentes de los Estados contratantes valdrán como prueba del crédito.

ARTÍCULO 7.º

En caso de muerte o de lesiones corporales causadas por hechos o faltas del Capitán de la tripulación, del piloto o de cualquier otra persona al servicio del buque, la responsabilidad del propietario con relación a las víctimas o a sus causahabientes se extiende fuera del límite fijado en los artículos anteriores, hasta la cantidad de ocho libras esterlinas por tonelada de arqueo del buque. Las víctimas de un mismo accidente o sus causahabientes concurren con igual derecho a participar en la cantidad afecta a la responsabilidad.

Si las víctimas o sus causahabientes no quedan indemnizadas íntegramente con esta cantidad, concurrirán a participar, por el resto que se les deba, con los demás acreedores en los totales señalados en los

artículos anteriores, teniendo en cuenta el orden de los privilegios.

La misma limitación de responsabilidad se aplica a los pasajeros con relación al buque que los transporta, pero no a la tripulación ni a las demás personas al servicio del buque, respecto de las cuales el derecho de reclamar en caso de muerte o de lesiones corporales se regirá por la ley nacional del buque.

ARTÍCULO 8.º

En caso de embargo del buque, la garantía prestada hasta el límite total de la responsabilidad beneficia a todos los acreedores a los cuales se puede oponer dicho límite.

En caso de que el buque sea objeto de un nuevo embargo, el Juez puede ordenar que se levante, si el propietario, aceptando la competencia del Tribunal, demuestra que ya ha prestado garantía por el máximo de su responsabilidad, que dicha garantía es suficiente y que el acreedor tiene asegurado el beneficio de la misma.

Si la garantía se ha dado por un total inferior, o si se reclaman varias garantías sucesivamente, los efectos se regirán por acuerdo de las Partes o por el Juez, con objeto de evitar que se traspase el límite de la responsabilidad.

Si distintos acreedores acuden ante las jurisdicciones de Estados diferentes, el propietario podrá, ante cada una de ellas, presentar el conjunto de las reclamaciones y créditos, con objeto de evitar que se traspase el límite de responsabilidad.

Las leyes nacionales regularán el procedimiento y los plazos para la aplicación de las reglas anteriores.

ARTÍCULO 9.º

En caso de acción o de demanda entabladas por alguna de las causas enunciadas en el artículo primero, el Tribunal podrá ordenar, a solicitud del propietario, que sean sobreseídas las demandas contra otros bienes que no sean el buque, el flete y los accesorios, durante el tiempo suficiente para conseguir la venta del buque y el reparto del precio entre los acreedores.

ARTÍCULO 10

Cuando el armador, que no sea propietario o el fletador principal, sean responsables de algunos de los casos señalados en el artículo primero, les serán aplicables las disposiciones del presente Convenio.

ARTÍCULO 11

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

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

En los veleros, sobre el tonelaje neto.

ARTÍCULO 12

Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán en cada Estado contratante cuando el buque para el que se invoca el límite de la responsabilidad pertenezca a un Estado contratante, así como en los demás casos previstos por las leyes nacionales.

Sin embargo, el principio formulado en el párrafo precedente deja a salvo el derecho de los Estados contratantes a no aplicar las disposiciones de este Convenio en favor de los pertenecientes a un Estado no contratante.

ARTÍCULO 13

No se aplicará el presente Convenio a los buques de guerra ni a los buques de un Estado exclusivamente afectos a un servicio público.

ARTÍCULO 14

Las disposiciones anteriores dejan a salvo la competencia de los Tribunales, el procedimiento y las vías de ejecución organizadas por las leyes nacionales.

ARTÍCULO 15

Las unidades monetarias a que se refiere el presente Convenio se entienden en valor oro.

Los Estados contratantes en los cuales la libra esterlina no se emplea como unidad monetaria se reservan el derecho de convertir en números redondos, según su sistema monetario, las cantidades que en el presente Convenio se indican en libras esterlinas.

Las leyes nacionales pueden reservar al deudor la facultad de pagar en la moneda nacional según el curso del cambio en las épocas fijadas en el artículo 3.º

ARTÍCULO 16

A la terminación del plazo de dos años, lo más tarde, a contar desde el día de la firma del Convenio, el Gobierno belga entrará en relación con los Gobiernos de las Altas Partes contratantes que se hayan declarado dispuestas a ratificarlo, para decidir si procede ponerlo en vigor. Las ratificaciones se depositarán en Bruselas en la fecha que se fije de común acuerdo entre dichos Gobiernos. El primer depósito de ratificaciones se hará constar por acta firmada por los representantes de los Estados que en él tomen parte y por el Ministro de Negocios Extranjeros de Bélgica.

Los depósitos posteriores se harán por medio de notificación escrita, dirigida al Gobierno belga, acompañada del instrumento de ratificación.

El Gobierno belga remitirá inmediatamente por la vía diplomática a los Estados que hayan firmado este Convenio o que se hayan adherido a él, en copia certificada del acta relativa al primer depósito de ratificaciones de las notificaciones mencionadas en el párrafo precedente, así como de los instrumentos de ratificación que los acompañe. En los casos previstos en el párrafo anterior, dicho Gobierno comunicará al mismo tiempo la fecha en que ha recibido la notificación.

ARTÍCULO 17

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

El Estado que desee adherirse notificará por escrito su intención al Gobierno belga, remitiéndole el acta de adhesión, que se depositará en los archivos del citado Gobierno.

El Gobierno belga transmitirá inmediatamente a todos los Estados signatarios o adheridos copia certificada conforme de la notificación, así como el acta de adhesión, indicando la fecha en la que recibió la notificación.

ARTÍCULO 18

Las Altas Partes contratantes pueden en el momento de la firma, del depósito de las ratificaciones o de su adhesión, declarar que la aceptación por su parte del presente Convenio no se aplicará a algunos o a ninguno de sus dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de Ultramar que se hallen bajo su soberanía o autoridad. Por consiguiente, podrán adherirse en lo sucesivo separadamente en nombre de uno u otro de dichos dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de Ultramar, excluidos en su declaración original. Podrán igualmente, conforme a estas disposiciones, denunciar el presente Convenio separadamente para uno o varios

de dichos dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de Ultramar que estén bajo su soberanía o autoridad.

ARTÍCULO 19

En los Estados que participen en el primer depósito de ratificaciones, el presente Convenio producirá efectos un año después de la fecha del acta de dicho depósito. En cuanto a los Estados que lo ratifiquen posteriormente o que se adhieran al mismo, así como en los casos en que se ponga en vigor posteriormente, conforme el artículo 18, producirá efecto seis meses después que las notificaciones previstas en el artículo 16, párrafo segundo, y en el artículo 17, párrafo segundo hayan sido recibidas por el Gobierno belga.

ARTÍCULO 20

Cuando uno de los Estados contratantes quiera denunciar el presente Convenio, la denuncia se notificará por escrito al Gobierno belga, el cual remitirá inmediatamente copia certificada conforme de la notificación a todos los demás Estados haciéndoles saber la fecha en que la ha recibido.

La denuncia producirá sus efectos sólo respecto al Estado que la haya notificado y un año después que la notificación haya llegado al Gobierno belga.

ARTÍCULO 21

Cada uno de los Estados contratantes tendrá la facultad de proponer la reunión de una nueva Conferencia, con objeto de estudiar las mejoras que en él pudieran introducirse.

El Estado que haga uso de esta facultad deberá notificar un año antes su intención a los demás Estados por mediación del Gobierno belga, que se encargará de convocar la Conferencia.

ARTÍCULO ADICIONAL

Las disposiciones del artículo 5.º del Convenio para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje

de 23 de septiembre de 1910, cuya vigencia había sido suspendida en virtud del artículo adicional de aquel Convenio, serán aplicables a los Estados ligados por el presente Convenio.

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

PROTOCOLO DE FIRMA

Al proceder a la firma del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas referentes a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques, los Plenipotenciarios abajo firmantes han adoptado el presente Protocolo, que tendrá la misma fuerza y el mismo valor que si estas disposiciones estuviesen insertas en el texto mismo del Convenio a que se refiere:

I. Las Altas Partes contratantes se reservan el derecho de no admitir la limitación de la responsabilidad hasta el valor del buque, de los accesorios y del flete, por los daños causados en las obras de los puertos, docks y vías navegables y por los gastos de extracción de los restos de naufragio, o de no ratificar el Tratado sobre estos puntos, sino con la condición de reciprocidad.

No obstante, se entiende que el límite de la responsabilidad por razón de estos daños no pasará de ocho libras esterlinas por tonelada de arqueó, salvo para los gastos de extracción de los restos de naufragio.

II. Las Altas Partes contratantes se reservan el derecho de decidir que el propietario de un buque que no sirve para el transporte de personas, y cuyo arqueó no exceda de 300 toneladas, es responsable con relación a los créditos en caso de muerte o lesiones corporales, según las disposiciones del Convenio, pero sin que haya lugar a aplicar a esta responsabilidad las disposiciones del párrafo primero del artículo 7.

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

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**