

I. Disposiciones generales

JEFATURA DEL ESTADO

INSTRUMENTO de Ratificación del Convenio Internacional relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques que navegan por alta mar, firmado en Bruselas el día 10 de octubre de 1957.

FRANCISCO FRANCO BAHAMONDE
JEFE DEL ESTADO ESPAÑOL,
GENERALÍSIMO DE LOS EJÉRCITOS NACIONALES

Por cuanto el día 10 de octubre de 1957 el Plenipotenciario de España, nombrado en buena y debida forma al efecto, firmó en Bruselas, juntamente con los Plenipotenciarios de los países que se mencionan a continuación, el Convenio Internacional relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques que navegan por alta mar, cuyo texto certificado se inserta seguidamente:

República Federal de Alemania, Bélgica, Brasil, Canadá, Ciudad del Vaticano, Francia, Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, India, Israel, Italia, Países Bajos, Perú, Polonia, Portugal, Suecia, Suiza y Yugoslavia.

Las Altas Partes contratantes,

Habiendo reconocido la utilidad de fijar de común acuerdo determinadas normas uniformes concernientes a la limitación de responsabilidad de los propietarios de buques,

Deciden concluir un Convenio a tal fin y, por consiguiente, han acordado lo que sigue:

Artículo 1

1. El propietario de un buque puede limitar su responsabilidad al importe que determina el artículo 3 del presente Convenio para los créditos que resulten de una de las causas siguientes, a menos que el accidente que da origen al crédito haya provenido de culpa personal del propietario:

a) Muerte o lesiones corporales de cualquier persona que estuviese a bordo para ser transportada y pérdidas o daños de cualesquiera bienes que estuviesen a bordo del buque.

b) Muerte o lesiones corporales de cualquier otra persona en tierra o en el agua, pérdidas o daños o cualesquiera otros bienes o atentados a cualquier derecho ocasionados por acto, negligencia o culpa de cualquier persona que se encuentre a bordo del buque de quien el propietario es responsable, o de cualquier otra persona que no estuviese a bordo y de la que el propietario sea responsable, siempre que en este último caso el hecho, la negligencia o la culpa se refieran a la navegación, a la administración del buque, a la carga, al transporte o a la descarga del cargamento, al embarque, al transporte o al desembarco de los pasajeros.

c) Cualquier obligación o responsabilidad impuesta por ley relativa a la extracción de restos y concerniente a la puesta a flote, a la retirada o a la destrucción de un buque hundido, encallado o abandonado (incluso todo lo que hay a bordo), así como toda obligación o responsabilidad resultante de daños causados por un buque a instalaciones portuarias, dársenas y vías navegables.

2. En el presente Convenio la expresión «daños corporales» designa los créditos de indemnización resultante de muerte y de lesiones corporales; la expresión «daños materiales» señala todos los demás créditos que menciona el párrafo 1. susodicho.

3. El derecho de un propietario de buque de limitar su responsabilidad en los casos previstos en el párrafo 1 del presente artículo, se le reconoce aun cuando su responsabilidad se derive de la propiedad, posesión, custodia o control del buque, no habiendo prueba de su culpa ni de la de las personas de quienes él debe responder.

4. El presente artículo no se aplicará:

a) A los créditos por concepto de ayuda, salvamento o contribución en avería común.

b) A los créditos del Capitán, de los miembros de la tripulación o de cualesquiera otros dependientes del propietario del buque que estén a bordo o cuyas funciones guarden relación con el servicio del navío, así como a los créditos de sus herederos y representantes si según la Ley que rige el contrato de servicio entre el propietario y tales dependientes, el propietario no tiene derecho a limitar su responsabilidad acerca de estos créditos, o si, según esta Ley, no puede hacerlo sino cuando la suma supera el importe previsto en el artículo 3 siguiente.

5. Si el propietario de un buque está autorizado a reclamar a un acreedor un crédito por daño resultante del mismo acontecimiento, los créditos respectivos se compensarán y las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán más que al saldo, si lo hubiere.

6. La «lex foris» determinará quién es la persona a quien incumbe probar que el acontecimiento que da origen al crédito provenga o no de la culpa personal del propietario.

7. El hecho de invocar la limitación de responsabilidad no constituye reconocimiento de dicha responsabilidad.

Artículo 2

1. La limitación de la responsabilidad fijada por el artículo 3 del presente Convenio se aplicará al conjunto de los créditos por daños corporales y daños materiales originados en un mismo suceso sin tener en cuenta los créditos originados o que se originen en otro suceso.

2. Cuando el conjunto de los créditos resultantes de un mismo suceso exceda los límites de la responsabilidad tal como se determinan en el artículo 3, el importe global correspondiente a dichos límites podrá constituirse como fondo de limitación único.

3. El fondo así constituido queda afectado exclusivamente al pago de los créditos a cuyo respecto pueda invocarse la limitación de la responsabilidad.

4. Después de constituirse el fondo no podrá ejercerse ningún derecho para dichos créditos sobre otros bienes del propietario por los acreedores a los cuales se reserva el fondo, a condición de que el fondo de limitación quede efectivamente disponible en beneficio del reclamante.

Artículo 3

1. Las cantidades a que el propietario de un buque puede limitar su responsabilidad, en los casos previstos en el artículo 1, serán:

a) En el caso en que el suceso no haya dado lugar más que a daños materiales, una cantidad total de 1.000 francos por tonelada de arqueo del buque.

b) En el caso en que el suceso no hubiera originado nada más que daños corporales, una cantidad total de 3.100 francos por tonelada de arqueo del buque.

c) En el caso en que el suceso hubiera dado lugar a la vez a daños corporales y a daños materiales, una cantidad total de 3.100 francos por tonelada de arqueo del buque, de la cual una primera parte de 2.100 francos por tonelada de arqueo se afectará exclusivamente al pago de los créditos por daños corporales, y una segunda parte de 1.000 francos por tonelada de arqueo se afectará al pago de los créditos por daños materiales; sin embargo, cuando la primera parte resultare insuficiente para pagar íntegramente los créditos por daños corporales, el saldo no pagado de estos créditos concurrirá con los créditos por daños materiales para que se pague con la segunda parte del fondo.

2. En cada parte del fondo de limitación, la distribución se hará entre los acreedores, en proporción a la cuantía de sus créditos reconocidos.

3. Si con anterioridad a la distribución del fondo el propietario de un buque pagare en su totalidad o en parte uno de los créditos indicados en el artículo 1, párrafo 1, quedará autorizado a subrogarse en su acreedor hasta la debida cuantía en la distribución del fondo, pero solamente en la medida

en que, con arreglo al derecho del país en que el fondo se ha constituido, dicho acreedor podría hacer reconocer en justicia su crédito contra el propietario.

4. Cuando el propietario establezca que podrá ulteriormente obligarse a pagar en su totalidad o en parte uno de los créditos indicados en el artículo 1, párrafo 1, el Tribunal o cualquiera otra autoridad competente del país en que el fondo se haya constituido podrá disponer que se reserve provisionalmente una cantidad suficiente para permitir al propietario hacer valer ulteriormente sus derechos sobre el fondo, en las condiciones indicadas en el párrafo anterior.

5. Para determinar el límite de la responsabilidad de un propietario de buque, con arreglo a las disposiciones del presente artículo, cualquier buque de menos de 300 toneladas de arqueo se asimilará a un navío de este tonelaje.

6. El franco mencionado en este artículo se considerará que se refiere a una unidad constituida por 65 miligramos y medio de oro, con una ley de 900 milésimas. Las cantidades mencionadas en el párrafo 1 del presente artículo se cambiarán en la moneda nacional del Estado en que se haya invocado la limitación de la responsabilidad; el cambio se efectuará según el valor de esta moneda con relación a la unidad anteriormente definida, en la fecha en que el propietario del buque haya constituido el fondo, efectuado el pago o prestado, con arreglo a la Ley de ese Estado, cualquier garantía equivalente.

7. Para la aplicación de este Convenio, el tonelaje se calculará en la forma siguiente:

— Para los buques de vapor u otros buques de propulsión mecánica, el tonelaje neto aumentado con el volumen que por razón del espacio ocupado por las instalaciones de fuerza motriz se haya deducido del tonelaje bruto con el fin de determinar el tonelaje neto;

-- Para los demás buques, el tonelaje neto.

Artículo 4

Sin perjuicio de las disposiciones previstas en el artículo 3 párrafo 2, del presente Convenio, las normas relativas a la constitución y a la distribución del fondo eventual y todas las normas de procedimiento se determinarán por la Ley nacional del Estado en el que el fondo se constituya.

Artículo 5

1. En todos los casos en que un propietario esté autorizado a limitar su responsabilidad en virtud del presente Convenio y cuando el buque o cualquier otro buque u otro bien perteneciente al mismo propietario haya sido embargado dentro de la jurisdicción de un Estado contratante o se haya aportado fianza u otra garantía para evitar el embargo, el Tribunal o cualquier otra autoridad competente de dicho Estado podrá ordenar el levantamiento del embargo del buque o de cualquier otro bien o la liberación de la garantía prestada, a condición de que se pruebe que el propietario aportó ya fianza suficiente o cualquiera otra garantía por una cantidad igual al pleno límite de su responsabilidad, tal cual ésta resulta del presente Convenio, y que la fianza o la garantía así aportada se encuentre efectivamente disponible en provecho del demandante, de conformidad con sus derechos.

2. Cuando en las circunstancias mencionadas en el párrafo 1 del presente artículo se haya ya dado fianza u otra garantía:

- En el puerto en el que se haya producido el accidente que haya dado lugar al crédito.
- En el primer puerto de escala después del accidente, si éste no se produjo en un puerto.
- En el puerto de desembarco o de descarga, si se trata de un crédito relativo a daños corporales o a daños a las mercancías.

El Tribunal o cualquier otra autoridad competente ordenará el levantamiento del embargo del buque o la liberación de la fianza u otra garantía cuando se reúnan las condiciones indicadas en el párrafo 1 del presente artículo.

3. Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 del presente artículo serán igualmente aplicables si la fianza o cualquiera otra garantía ya prestada es inferior al pleno límite de la responsabilidad con arreglo al presente Convenio, a condición de que se dé una fianza o cualquier otra garantía suficiente por la diferencia.

4. Cuando el propietario haya dado fianza o prestado otra garantía por un importe correspondiente al pleno límite de su responsabilidad con arreglo al presente Convenio, dicha fianza

o dicha otra garantía podrán servir para el pago de todos los créditos derivados de un mismo acontecimiento y con respecto a las cuales el propietario pueda limitar su responsabilidad.

5. El procedimiento relativo a las acciones entabladas en aplicación de las disposiciones del presente Convenio y los plazos en que hayan de ejercitarse dichas acciones, se regirán por la Ley nacional del Estado contratante en el que se desarrolle el proceso.

Artículo 6

1. En el presente Convenio, la responsabilidad del propietario del buque incluye la responsabilidad del propio buque.

2. Sin perjuicio del párrafo 3 del presente artículo, las disposiciones del presente Convenio serán aplicables al Fletador, al Naviero, al Naviero gestor, así como al Capitán, a los miembros de la tripulación y demás dependientes del propietario, del Fletador, del Naviero o del Naviero gestor que actúen en ejercicio de sus funciones, de la misma manera que se aplican al propietario mismo, sin que la suma global de la responsabilidad limitada del propietario y de todas estas demás personas, con respecto a daños corporales y materiales resultantes de un mismo acontecimiento pueda exceder de los importes fijados con arreglo al artículo 3 del presente Convenio.

3. En el caso de una acción entablada contra el Capitán o los miembros de la tripulación, éstos podrán limitar su responsabilidad, incluso cuando el acontecimiento origen del crédito se deba a culpa suya personal. Sin embargo, si el Capitán o el miembro de la tripulación es al mismo tiempo único propietario, copropietario, Fletador, Naviero o Naviero gestor, lo dispuesto en el presente párrafo no se aplicará sino cuando se trate de una falta cometida en su calidad de Capitán o de miembro de la tripulación.

Artículo 7

El presente Convenio se aplicará siempre que el propietario de un buque o cualquier otra persona que tenga el mismo derecho en virtud del artículo 6, límite o intente limitar su responsabilidad ante los Tribunales de uno de los Estados contratantes o intente liberar un buque o cualquier otro bien embargado o una fianza, o cualquier otra garantía, en el territorio de alguno de dichos Estados.

Sin embargo, todo Estado contratante tendrá el derecho de excluir total o parcialmente de los beneficios del presente Convenio a todo Estado no contratante o a toda persona que en el momento en que la misma tome medidas para limitar su responsabilidad o para obtener, en conformidad al artículo 5, la liberación de un buque o de cualquier otro bien embargado o de una caución, o de cualquier otra garantía, no tenga su residencia habitual o su sede principal de explotación en uno de los Estados contratantes o cuyo buque, en orden al cual quiera limitar su responsabilidad u obtener la liberación, no arbole, en la fecha arriba prevista, el pabellón de uno de los Estados contratantes.

Artículo 8

Todo Estado contratante se reserva el derecho de determinar cuales sean las demás categorías de buques que se asimilarán a los buques de altura a los efectos del presente Convenio.

Artículo 9

El presente Convenio estará abierto a la firma de los Estados representados en el décimo período de sesiones de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo.

Artículo 10

El presente Convenio será ratificado y los Instrumentos de Ratificación se depositarán en poder del Gobierno Belga, el cual, por la vía diplomática, se lo notificará a todos los Estados signatarios y adheridos.

Artículo 11

1. El presente Convenio entrará en vigor seis meses después de la fecha del depósito de diez Instrumentos de Ratificación, cuando menos, de los cuales Instrumentos cinco, por lo menos, procedan de Estados que posean cada uno un tonelaje global igual o superior a un millón de toneladas de arqueo bruto.

2. Para cada Estado signatario que ratifique el Convenio después de la fecha del depósito del Instrumento de Ratifica-

ción determinante de la entrada en vigor tal como ésta se fija en el párrafo 1 del presente artículo, entrará en vigor seis meses después del depósito de su Instrumento de Ratificación.

Artículo 12

Todo Estado no representado en el décimo período de sesiones de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo podrá adherirse al presente Convenio.

Los instrumentos de adhesión se depositarán en poder del Gobierno Belga, el cual se lo comunicará, por la vía diplomática, a todos los Estados signatarios y adheridos.

El Convenio entrará en vigor, para el Estado adherido, seis meses después de la fecha del depósito de su instrumento de adhesión, pero no antes de la fecha de entrada en vigor del Convenio tal como ésta se determina en el artículo 11, 1.

Artículo 13

Cada una de las Altas Partes contratantes tendrá el derecho de denunciar el presente Convenio en todo momento después de su entrada en vigor respecto de la misma. Sin embargo, dicha denuncia no surtirá efecto sino un año después de la fecha de recepción, por el Gobierno Belga, del aviso de denuncia, Gobierno que se lo comunicará, por la vía diplomática, a todos los Estados signatarios y adheridos.

Artículo 14

1. Toda Alta Parte contratante podrá, en el momento de la ratificación, de la adhesión o en cualquier momento posterior, notificar por escrito al Gobierno Belga que el presente Convenio se aplica a los territorios o a ciertos territorios cuyas relaciones internacionales la misma asegure. El Convenio se aplicará a dichos territorios seis meses después de la fecha de recepción de dicho aviso por parte del Gobierno Belga, pero no antes de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio respecto de la susodicha Alta Parte contratante.

2. Toda Alta Parte contratante que, al amparo de lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, haya suscrito una declaración que extienda la aplicación del Convenio a los territorios o a ciertos territorios cuyas relaciones internacionales dicha Parte asegure, podrá, en todo momento, notificar al Gobierno Belga que el Convenio deja de aplicarse a los territorios de que se trate. Dicha denuncia surtirá efecto un año después de la fecha de recepción, por el Gobierno Belga, del aviso de denuncia.

3. El Gobierno Belga comunicará, por la vía diplomática, a todos los Estados signatarios y adheridos, todo aviso recibido por él en virtud del presente artículo.

Artículo 15

Toda Alta Parte contratante podrá, transcurrido un plazo de tres años desde la entrada en vigor del presente Convenio a su respecto, pedir la reunión de una Conferencia encargada de examinar todas las proposiciones tendentes a la revisión del presente Convenio.

Toda Alta Parte contratante que desee utilizar esta facultad lo notificará al Gobierno Belga, que se encargará de convocar la Conferencia dentro de los seis meses siguientes.

Artículo 16

En lo que respecta a las relaciones entre los Estados que lo ratificaren o se adhieren al mismo, el presente Convenio reemplaza y abroga el Convenio internacional para la unificación de determinadas reglas referentes a la limitación de responsabilidad de los propietarios de naves marítimas, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios, debidamente autorizados, han firmado el presente Convenio.

Hecho en Bruselas el 16 de octubre de 1967, en los idiomas francés e inglés, ambos textos haciendo igualmente fe, en un solo ejemplar, que quedará depositado en los archivos del Gobierno Belga, el cual extenderá las copias certificadas conformes.

PROTOCOLO DE FIRMA

1. Todo Estado podrá, en el momento de la firma, de la ratificación o de la adhesión al presente Convenio, formular las reservas previstas en el párrafo 2. No será admisible ninguna otra reserva al presente Convenio.

2. Sólo serán admisibles las siguientes reservas:

- Reserva del derecho de excluir la aplicación del artículo 1 del párrafo 1, c).
- Reserva del derecho de regular, mediante una ley nacional, el sistema de limitación de la responsabilidad aplicable a los buques de menos de 300 toneladas.
- Reserva del derecho de dar efecto al presente Convenio, bien dándole fuerza de ley, bien incluyendo en la legislación nacional las disposiciones del presente Convenio en una forma apropiada a dicha legislación.

Por tanto, habiendo visto y examinado los dieciséis artículos que integran dicho Convenio y su Protocolo de firma, oída la Comisión de Tratados de las Cortes Españolas, en cumplimiento de lo prevenido en el artículo 14 de su Ley Orgánica, vengo en aprobar y ratificar cuanto en ello se dispone, manteniendo las reservas suscritas por España en el momento de su firma, como en virtud del presente lo apruebo y ratifico, prometiendo cumplirlo, observarlo y hacer que se cumpla y observe puntualmente en todas sus partes, a cuyo fin, para su mayor validación y firmeza, mando expedir este Instrumento de Ratificación, firmado por Mí debidamente sellado y refrendado por el infrascrito Ministro de Asuntos Exteriores.

Dado en Madrid a cuatro de junio de mil novecientos cincuenta y nueve.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Asuntos Exteriores,
FERNANDO M. CASTIELLA

El Instrumento de Ratificación de España fué depositado en Bruselas el día 16 de julio de 1969, entrando en vigor el 31 de mayo de 1968, según lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 11 del Convenio.

Países que lo han ratificado: Francia, 7 de julio de 1969; Israel, 30 de noviembre de 1967; Países Bajos, 10 de diciembre de 1965; Portugal, 8 de abril de 1968; Suiza, 21 de enero de 1966; Gran Bretaña, 18 de febrero de 1969; Noruega, 1 de marzo de 1965; Finlandia, 19 de agosto de 1964; Suecia, 4 de junio de 1964; Dinamarca, 1 de marzo de 1965; Congo, 17 de julio de 1967.

Adhesiones: República Dominicana, 22 de julio de 1968; Egipto, 21 de enero de 1966; Ghana, 26 de julio de 1961; Argelia, 18 de agosto de 1964; E. Arabe Unida, 7 de septiembre de 1965; Irán, 26 de abril de 1968; Islandia, 18 de octubre de 1968.

MINISTERIO DE TRABAJO

ORDEN de 15 de julio de 1970 por la que se modifica el artículo 20 de la de 5 de mayo de 1967 sobre prestaciones por desempleo de la Seguridad Social.

Ilustrísimos señores:

Para remediar las situaciones que se creaban cuando por parte de las Empresas insolventes no se podían hacer efectivas las indemnizaciones por despido, reconocidas por sentencia firme dictada por la Magistratura de Trabajo, se dispuso en el artículo 20 de la Orden de 5 de mayo de 1967 sobre prestaciones por desempleo de la Seguridad Social, el abono de tales indemnizaciones por el Instituto Nacional de Previsión, previa la exigencia de determinados requisitos, entre ellos la aportación por parte de los interesados del testimonio del auto dictado por la jurisdicción competente, en el que se declare la insolvencia de la Empresa, con lo que se ha venido remediando, en muchas ocasiones, situaciones verdaderamente angustiosas para los trabajadores que, además de la pérdida de su puesto de trabajo, no podían percibir las indemnizaciones debidas, formalmente reconocidas por la jurisdicción laboral.

Pero dado que existen casos en que sin llegar a la declaración de insolvencia de las Empresas, como son la suspensión de