

REPÚBLICA DE PANAMÁ
ASAMBLEA LEGISLATIVA
LEGISPAN
LEGISLACIÓN DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ

Tipo de Norma: LEY

Número: 7

Referencia:

Año: 1937

Fecha(dd-mm-aaaa): 19-01-1937

Título: POR LA CUAL SE APRUEBA LA CONVENCION INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA
SUSCRITA EN LONDRES EL 5 DE JULIO DE 1930, A LA CUAL CONVENCION SE ADHIRIO
NUESTRA REPUBLICA EL DIA 10 DE JULIO DE 1936.

Dictada por: SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES Y COMUNICACIONES

Gaceta Oficial: 7465

Publicada el: 26-01-1937

Rama del Derecho: DER. INTERNACIONAL PÚBLICO, DER. MARITIMO

Palabras Claves: Tratados, acuerdos y convenios internacionales, Tratados y acuerdos

Páginas: 6

Tamaño en Mb: 1.029

Rollo: 86

Posición: 925

La Asamblea Nacional de Panamá,

DECRETA:

Artículo 1º Prorrógase hasta el 31 de Diciembre de 1938, la vigencia de la Ley 13 de 15 de Octubre de 1934. "por la cual se dictan algunas medidas sobre ejecuciones y ventas judiciales."

Artículo 2º Queda reformado el artículo 16 de la Ley 13 de 1934 en cuanto al término en ella fijado.

Artículo 3º Esta Ley comenzará a regir desde su sanción.

Dada en la ciudad de Panamá, a los diez y nueve días del mes de Enero del año de mil novecientos treinta y siete.

El Presidente,

M. EVERARDO DUQUE.

El Secretario,

Daniel P. Barrera.

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—Panamá, 19 de Enero de 1937.

Publíquese y ejecútese.

J. D. AROSEMENA.

El Secretario de Hacienda y Tesoro,

E. FERNANDEZ JAEN.

LEY 7ª DE 1937

(DE 20 DE ENERO)

por la cual se aprueba la Convención Internacional sobre Líneas de Carga suscrita en Londres el 5 de Julio de 1930, a la cual Convención se adhirió nuestra República el día 10 de Julio de 1936.

La Asamblea Nacional de Panamá,

DECRETA:

Artículo único. Apruébase la Convención Internacional sobre Líneas de Carga celebrada en Londres el cinco (5) de Julio de mil novecientos treinta (1930), que a la letra dice:

Los Gobiernos de Alemania, de la Confederación de Australia, de Bélgica, del Canadá, de Chile, de Cuba, de Dinamarca, de la Ciudad Libre de Dantzig, de España, del Estado Libre de Irlanda, de los Estados Unidos de América, de Finlandia, de Francia, del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte, de Grecia, de la India, de Islandia, de Italia, del Japón, de Letonia, de Méjico, de Noruega, de Nueva Zelanda, del Paraguay, de los Países Bajos, del Perú, de Polonia, de Portugal, de Suecia y de la Unión de las Repúblicas Socialistas Soviéticas, deseosos de establecer de común acuerdo políticas y reglamentos con el fin de garantizar las vidas y haciendas a flota, por lo que se refiere a los límites de inmersión para los cuales puedan ser cargados los buques destinados a efectuar viajes internacionales, han decidido establecer un Convenio con este objeto, para lo que han nombrado los siguientes Plenipotenciarios:

El Gobierno de Alemania: Sr. Gustav Kordings, Director General del Ministerio de Comunicaciones, Consejero secreto de Estado, Berlín; Sr. Arthur Werner, Consejero superior de Estado en el Ministerio de Comunicaciones, Consejero secreto de Justicia, Berlín; Sr. Walter

Laas, Profesor Director de la Sociedad de Clasificación "Germanischer Lloyd", Berlín; Sr. Karl Staem, Director gerente de la See-Berufsgenossenschaft, Hamburgo. *El Gobierno de la Confederación de Australia:* Capitán de navío, Sr. Henry Priaux Cayley, de la Real Armada Australiana, Agregado naval de la Confederación de Australia en Londres; Sr. Vincent Cyril Duffy, de la Australia House. *El Gobierno de Bélgica:* Sr. Raoul F. Grimard, Ingeniero naval, Consejero técnico de la Administración Central de la Marina. *El Gobierno del Canadá:* Sr. Alexander Johnston, Subsecretario de la Marina Mercante. *El Gobierno de Chile:* Capitán de corbeta, Sr. Oscar Bunster, Constructor naval, Miembro de la Comisión naval de Chile en Londres. *El Gobierno de Cuba:* Sr. Guillermo Patterson, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en Londres. *El Gobierno de Dinamarca:* Sr. Emil Krogh, Jefe de Negociado del Ministerio de Navegación y Pesca; Sr. Aage H. Larsen, Ingeniero constructor del Ministerio de Navegación y Pesca; Sr. J. A. Korbin, Director de la Compañía de Armamento "der Forenede Dampskibsselskab", Copenhagen, Capitán Sr. H. P. Hagelberg, Presidente de la Asociación Danesa de Capitanes de la Marina Mercante; Sr. Erik Jacobsen, Gerente del Sindicato. *El Gobierno de la Ciudad Libre de Dantzig:* Sr. Alphonse Poklewski-Koziełł, Consejero comercial de la Embajada polaca en Londres; Sr. Waldemar Sieg, Consejero comercial. *El Gobierno de España:* Sr. Octaviano Martínez Bayca, Ingeniero naval de la Armada. *El Gobierno del Estado Libre de Irlanda:* Sr. J. W. Dalanty, Comisario del Comercio del Estado libre de Irlanda en la Gran Bretaña; Sr. T. J. Hegarty, Perito naval en el Departamento de Marina y Transportes, Ministerio de Industria y Comercio. *El Gobierno de los Estados Unidos de América:* Sr. Herbert B. Walker, Presidente de la Asociación Americana de Armadores de Vapor; Sr. David Arnoit, del "American Bureau of Shipping"; Sr. Laurens Prior, del Negociado de Navegación en el Departamento del Comercio; Sr. Howard C. Towle, del Consejo Nacional de los Armadores americanos; Sr. Samuel D. McComb, del "Marine Office of America"; Capitán Sr. Albert F. Pillsbury, de la Casa "Pillsbury and Curtis", San Francisco; Sr. Robert F. Hand, Vicepresidente de la "Standard Shipping Company", Nueva York; Sr. James Kennedy, Director gerente, Sección de Navegación de la "Gulf Refining Company", de Nueva York; Sr. H. W. Warley, Vicepresidente de la "Ore Steamship-Corporation", de Nueva York; Contraalmirante retirado Sr. John G. Tawresay, de la Armada de los Estados Unidos, del "United States Shipping Board". *El Gobierno de Finlandia:* Sr. A. H. Saastamoinen, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en Londres; Capitán de fragata, Sr. Birger Brunat, de la Asociación finlandesa de Capitanes mercantes. *El Gobierno de Francia:* Sr. André Maurice Haarblichner, Ingeniero naval, Jefe de primera clase, Director de los Servicios de la Flota Comercial y del Material Naval en el Ministerio de la Marina Mercante; Sr. René Hippolite Joseph Lindemann, Subdirector de los Servicios del Trabajo Marítimo y de la Contabilidad en el Ministerio de la Marina mercante; Sr. Jean Henry Théophile Marie, Ingeniero naval principal, Agregado al Director de los Servicios de la Flota Comercial y del Material Naval en el Ministerio de la Marina Mercante; Sr. A. H. A. de Balche, Administrador Delegado del "Bureau Français". *El Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte:* Sr. Henry F. Oliver, Almirante de la Escuadra de la Real Armada; Capitán Sr. F. W. Brue, Consejero naval en el Estado de la Marina Mercante en el "Board of Trade"; Sr. A. J. Daniel, Perito

naval principal en el "Board of Trade"; Capitán Sr. John Thomas Edwards, Capitán mercante retirado; Sr. Ernest W. Glover, de la Cámara de Navegación del Reino Unido; Sir Norman Hill, Presidente del "Merchant Shipping Advisory Committee", en el "Board of Trade"; Sr. Charles Hipwood, del "Board of Trade"; Sr. J. Foster King, Inspector Jefe de la "British Corporation Register of Shipping and Aircraft"; Dr. Sr. J. Montgomerie, Perito naval, Jefe en el "Lloyd's Register of Shipping"; Sir Charles J. O. Sanders, Presidente del "Comité de las Líneas de Cargas" 1927-1929; Sr. William Robert Spence, Secretario general de la Unión Nacional de Marinos; Capitán Sr. A. Spencer, Capitán mercante retirado. *El Gobierno de Grecia:* Sr. Nicolás G. Lely, Cónsul General de Grecia en Londres. *El Gobierno de la India:* Sir Geoffrey L. Corbett, Secretario jubilado del Departamento de Comercio del Gobierno de la India; Sr. Nowrojee Dadabhojy Allbless, Presidente de la "Scindia Steamships Limited", de Londres, Capitán Sr. Kavas Ookerjee, Inspector de buques de la "Scindia Steam Navigation Company Limited", de Bombay; Ingeniero Capitán de fragata, Sr. John Sutherland Page, de la Real Marina India, Ingeniero Jefe y Perito naval retirado del Gobierno de Bengala. *El Gobierno de Islandia:* Sr. Emil Krogh, Jefe de Negociado del Ministerio danés de Navegación y Pesca; Sr. Aage H. Larsen, Ingeniero constructor del Ministerio danés de Navegación y Pesca; Sr. J. A. Korbing, Director de la Compañía de armamento "det Forenede Dampskibsselskab", de Copenhague; Capitán S. H. P. Hageberg, Presidente de la Asociación danesa de Capitanes de la Marina mercante; Sr. Erik Jacobsen, Gerente de Sindicato, Dinamarca. *El Gobierno de Italia:* General Sr. Giulio Inganni, Director General de la Marina mercante; Almirante de División Sr. Giuseppe Cantù, Inspector técnico de la Marina mercante; Profesor Sr. Torquato Giannini, Consejero de Emigración en el Ministerio de Negocios extranjeros. *El Gobierno del Japón:* Sr. Shoichi Nakayama, Secretario de Embajada de primera clase; Sr. Sukefumi Iwai, Perito del Negociado de la Administración local de Comunicaciones. *El Gobierno de Letonia:* Sr. Arturs Ozols, Director del Departamento de la Marina Mercante; Capitán Sr. Andrejs Lofelds, de la Asociación de Armadores letones. *El Gobierno de Méjico:* Sr. Gustavo Luders de Negri, Cónsul General de Méjico en Londres. *El Gobierno de Noruega:* Sr. Erling Bryn, Director del Departamento de Navegación en el Ministerio de Comercio y Navegación. Sr. Johan Schonheyder, Perito Jefe del Ministerio de Comercio y Navegación; Dr. Sr. J. Bruha, Director del "Norske Veritas"; Sr. J. Hysing Olsen, Armador; Sr. Eivind Tonnesen, Director Gerente de la Asociación Noruega de Capitanes Mercantes; Sr. A. Birkeland, Presidente de la Unión Noruega de Marineros y Fogoneros. *El Gobierno de Nueva Zelanda:* Sir Thomas Mason Wilford, Alto Comisario de Nueva Zelanda en Londres; Sir Charles Holdsworth, Director Gerente de la "Union Steamship Company of New Zealand" Limited. *El Gobierno del Paraguay:* Dr. Sr. Horacio Carísimo, Encargado de Negocios en Londres. *El Gobierno de los Países Bajos:* Vicealmirante retirado señor C. Fack, Inspector General de Navegación, Presidente de la Comisión de asamblea del franco-bordo mínimo a los buques; Ingeniero naval Sr. A. van Diehl, Consejero de construcción naval en la Inspección de Navegación, Miembro y Secretario de la Comisión para la asignación del franco-bordo mínimo a los buques; Sr. J. Beutelaer, Presidente de la Unión Central de Obreros de Transportes, Miembro de la Segunda Cámara de los Estados generales; Sr. J. W. Langeler, del Servicio de Navegación de las Indias ne-

landesas; Sr. J. Rypperda Wierdema, Presidente y Director de la Sociedad Anónima de Navegación "Holland-Amerika Lijn"; Capitán Sr. G. L. Heeris, Secretario de la Asociación de Armadores Holandeses. *El Gobierno del Perú:* Capitán Sr. Manuel D. Ferra, Agregado naval en Londres. *El Gobierno de Polonia:* Sr. Alphonse Poklewski-Kozell, Consejero comercial de la Embajada polaca en Londres; Sr. Boguslaw Bigniewski, Consejero del Ministerio de Industria y Comercio en Varsovia. *El Gobierno de Portugal:* Sr. Thomas Ribeiro de Mello, Ministro Plenipotenciario, Jefe de la Sección Económica del Ministerio portugués de Negocios Extranjeros; Capitán de fragata, Sr. Carlos Theodoro da Costa, Ingeniero naval. *El Gobierno de Suecia:* Barón Sr. Erik Kule Palmstierna, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en Londres; Sr. Pex Axel Lindblad, Jefe de la Sección en la Administración Central de Comercio; Capitán Sr. Erik Axel Fredrik Eggart, Perito de Asuntos Marítimos de la Real Administración del Trabajo y de la Previsión Social. *El Gobierno de la Unión de las Repúblicas Socialistas Soviéticas:* Sr. Diniari Bogomoloff, Consejero de la Embajada de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas en Londres; que, después de haberse comunicado sus plenos poderes, hallados en buena y debida forma, han convenido las disposiciones siguientes:

CAPITULO PRIMERO

Preliminares

ARTICULO 1º

Obligación general del Convenio

Con el fin de que tengan efectividad las líneas de carga prescritas por el presente Convenio, los Gobiernos contratantes se comprometen a aplicar las disposiciones contenidas en el mismo, a dictar los correspondientes Reglamentos y a tomar cuantas medidas sean apropiadas para producir su pleno y entero efecto. Las disposiciones del presente Convenio se hallan completadas por Anexos que tienen el mismo valor y entran en vigor al propio tiempo que este Convenio. Tal referencia al Convenio implica referencia simultánea al Reglamento que le es anexo.

ARTICULO 2º

Extensión del Convenio

1. Las disposiciones del presente Convenio se aplican a todos los buques que efectúen viajes internacionales y que pertenezcan a un país cuyo Gobierno sea contratante, o a territorios a los que se aplique el Convenio en virtud de las disposiciones del Artículo 21, con excepción: a) De los buques de guerra; de los buques dedicados exclusivamente a la pesca; de los pates de recreo y de los buques que no transporten carga ni pasaje; b) De los buques interiores a 150 toneladas o buques totales. 2. Podrán ser exceptuados de las prescripciones del presente Convenio, por la Administración del Gobierno contratante de que dependan, los buques que realicen viajes internacionales y que se limiten a afectar a un tráfico entre puertos próximos de dos o más países mientras permanezcan anclados a un tráfico y si los Gobiernos de los países en que se hallen estos puertos reconocen que los viajes se realizan en puertos abiertos y en condiciones tales que no son razonables o pesadas aplicar a dichos buques las prescripciones del presente Convenio. Todos los acuerdos y disposiciones que se refirieran a los buques que se hallan actualmente en vigor entre los Gobiernos

contratantes, conservarán su pleno y completo efecto mientras subsistan dichos acuerdos y disposiciones en lo que concierne: a) Los buques a los que no se aplique el presente Convenio, b) Los buques a los que se aplique el presente Convenio, pero solamente en las cuestiones que en éste no hayan sido previstas expresamente. Esto no obstante, en los casos en que tales cuestiones estuviesen en oposición con las prescripciones del presente Convenio, deberán prevalecer las disposiciones de éste. A reserva de tales acuerdos o disposiciones, quedarán sometidos a la legislación de cada Gobierno contratante en igual medida que si no existiera este Convenio: a) Todos los buques a los que no se aplique el presente Convenio; b) Todas las cuestiones que no sean objeto de prescripciones expresas en el presente Convenio.

ARTICULO 3º

Definiciones

En el presente Convenio, de no existir indicaciones expresamente contrarias: a) Un buque se considera como perteneciente a un país, si está matriculado por el Gobierno de este país; b) La expresión "Administración" significa el Gobierno del país al que pertenezca el buque; c) Un "viaje internacional" es un viaje realizado entre un país al que se aplique este Convenio y un puerto situado fuera de este país, o inversamente, y a este efecto toda Colonia, territorio de Ultramar, protectorado o territorio sujeto a soberanía o mandato, está considerado como un país distinto; d) La expresión "Reglas" designa las reglas contenidas en los Anexos I, II y III; e) Un "Buque nuevo" es un buque cuya quilla sea puesta el 1º de Julio de 1932 o después. Los demás buques se considerarán como buques existentes; f) La expresión "Vapor" comprende a todo barco movido a máquina.

ARTICULO 4º

Casos de "fuerza mayor"

Si un buque no se halla sujeto a las prescripciones del presente Convenio, en el momento de emprender un viaje cualquiera, no deberá ser sometido a ellas en el transcurso de éste cuando modifique su derrota por el mal tiempo o por cualquier otra causa de "fuerza mayor". La Administración tendrá en cuenta, para la aplicación de las prescripciones del presente Convenio, cualquier cambio de derrota o retraso que se origine en un buque, como consecuencia de mal tiempo o cualquier otra causa de "fuerza mayor".

CAPITULO II

Lineas de carga.—Inspección y colocación de las marcas

ARTICULO 5º

Disposiciones generales

Todo buque al que se aplique el presente Convenio, no podrá hacerse a la mar para un viaje internacional después de entrar en vigor el Convenio, a menos que: A) En el caso de un buque nuevo: a) Haya sido inspeccionado con arreglo a las condiciones prescritas en el Anexo I del presente Convenio; b) Haya satisfecho las prescripciones de la segunda parte del Anexo I, y c) Haya sido marcado de acuerdo con las disposiciones de este Convenio. B) En el caso de un buque existente: a) Haya sido inspeccionado y marcado (sea antes o sea después de entrar en vigor este Convenio) de acuerdo con las condiciones prescritas en el apartado A) del presente artículo, o con alguno de los Reglamentos para la asignación de las líneas de carga especificados en el An-

xo IV; b) Haya satisfecho fundamental y también en detalle, siempre que sea razonable y posible, a las prescripciones contenidas en la segunda parte del Anexo primero, teniendo en cuenta la eficacia: 1º, de la protección de las aberturas, 2º, de los pasamanos; 3º, de las portas de descarga, y 4º, de los medios de acceso a los alojamientos de la tripulación que resulten de las instalaciones y disposiciones existentes a bordo del buque.

ARTICULO 6º

Disposiciones para los vapores con cargamento de madera en cubierta

1º Un vapor que haya sido inspeccionado y marcado con arreglo a las prescripciones del artículo 5º, podrá ser visitado y colocarse las marcas correspondientes a los buques con cubierta de madera, de acuerdo con la quinta parte del Anexo I: A) En el caso de un buque nuevo, si satisface a las condiciones y prescripciones contenidas en la quinta parte del Anexo I. B) En el caso de un buque existente, si satisface a las condiciones y prescripciones contenidas en la quinta parte del Anexo I, exceptuando la regla LXXX, y también en principio y en cuanto sea razonable y posible, a las condiciones y prescripciones señaladas en la regla LXXX, entendiéndose que para la asignación de la línea de carga correspondiente al cargamento de madera en cubierta a un buque existente, la Administración exigirá un aumento de franco-bordo que sea razonable, teniendo en cuenta la proporción en que el buque no satisfaga enteramente las condiciones y prescripciones contenidas en la regla LXXX. 2º Cuando un vapor utilice la línea de carga correspondiente a los buques con cubierta de madera, deberá satisfacer a las disposiciones de las reglas LXXXIV, LXXXV, LXXXVI, LXXXVIII y LXXXIX.

ARTICULO 7º

Disposiciones para los buques tanques

Un buque que haya sido inspeccionado de acuerdo con las prescripciones del artículo 5º, podrá ser visitado y colocarse las marcas correspondientes a los buques-tanques, con arreglo a las disposiciones de la sexta parte del Anexo I: A) En el caso de un buque nuevo, si satisface a las condiciones y prescripciones contenidas en la sexta parte del Anexo I. B) En el caso de un buque existente, si satisface a las condiciones y prescripciones contenidas en las reglas XCIII, XCVI, XCVII, XCVIII y XCIX, y también en principio y en cuanto sea razonable y posible, a las condiciones y prescripciones señaladas en las reglas XCIV, XCV y C, entendiéndose que para la asignación de la línea de carga correspondiente a los buques-tanques a un buque existente, la Administración exigirá un aumento de franco-bordo que sea razonable, teniendo en cuenta la proporción en que el buque no satisfaga por completo a las condiciones y prescripciones contenidas en las reglas XCIV, XCV y C.

ARTICULO 8º

Disposiciones para los buques tipos especiales

A los vapores que, teniendo más de 91.44 metros de eslora, posean características de construcción análogas a las de los buques-tanques, podrá autorizarse una reducción del franco-bordo, asegurándose una defensa suplementaria contra el mar. El valor de esta reducción se determinará por la Administración, que tendrá en cuenta para ello el modo de calcular el franco-bordo de los buques-tanques, así como las condiciones de asignación que les sean impuestas y del grado de compartimentado realizado. El franco-bordo que se asigne a un buque en ta-

les condiciones, no será más reducido, en ningún caso, que el que le corresponderá al buque si fuese considerado como buque-tanque.

ARTICULO 9º

Inspección

La inspección y la colocación de las marcas en los buques para la aplicación de este Convenio, se efectuarán por funcionarios del país al que pertenezca el buque, entendiéndose que el Gobierno de cada país puede confiar la inspección y la colocación de las marcas de sus buques a inspectores nombrados a este efecto o a organismos por él reconocidos. En todos los casos, el Gobierno interesado garantiza que la visita y la fijación de las marcas han sido realizadas completa y debidamente.

ARTICULO 10

Zonas y regiones periódicas

Un buque al que se aplique el presente Convenio, deberá conformarse con las condiciones aplicables a las zonas y regiones periódicas tal como se definen en el Anexo II de este Convenio. Cuando un puerto se halle en la línea de delimitación de dos zonas, se considerará como si estuviera en la zona que el buque acabe de atravesar para la entrada en el puerto o en la que deba atravesar a su salida.

CAPITULO III

Certificados

ARTICULO 11

Expedición de certificados

Se expedirá un certificado llamado "Certificado Internacional de Franco-bordo" a todo barco que cumpla la condición de haber sido inspeccionado y marcado con arreglo a las prescripciones del presente Convenio. El certificado internacional de franco-bordo se expedirá por el Gobierno al que pertenezca el buque, o por cualquier organismo o persona debidamente reconocidos por este Gobierno, que asumirá en todos los casos la plena responsabilidad del certificado.

ARTICULO 12

Expedición de certificados por otro Gobierno

El Gobierno de un país al que se aplique el presente Convenio, puede, a requerimiento del Gobierno de otro país, al que también se aplique este Convenio, hacer inspeccionar y colocar las marcas a cualquier barco que pertenezca a este último país, o (en el caso de un buque no matriculado) que deba ser matriculado por el Gobierno del mismo, y si ha comprobado que las prescripciones del presente Convenio están satisfechas puede expedirle, bajo su propia responsabilidad, un certificado internacional de franco-bordo. Cualquier certificado expedido de este modo, debe contener una declaración que establezca el haber sido expedido a petición del Gobierno del país al que pertenezca el buque o del Gobierno en el que deba matricularse el buque, según el caso. Este certificado tendrá el mismo valor y será aceptado en las mismas condiciones que si hubiera sido expedido conforme al artículo 11 del presente Convenio.

ARTICULO 13

Formas de los certificados

Los certificados internacionales de franco-bordo se redactarán en el idioma o idiomas oficiales del país por el

que sean expedidos. Los certificados se expedirán con sujeción al modelo previsto en el Anexo III, a reserva de las modificaciones que pudieran introducirse en virtud de la regla LXXVIII para el caso de buques con cubierta de madera.

ARTICULO 14

Duración de la validez de los certificados

1. Un certificado internacional de franco-bordo, si no se renueva con arreglo a las disposiciones del párrafo segundo de este artículo, tendrá validez durante el periodo de tiempo que en el mismo figure concedido por la Administración que lo haya expedido, pero sin que dicho periodo pueda exceder de cinco años, a partir de la fecha de su expedición. 2. Todo certificado internacional de franco-bordo, a consecuencia de una inspección, podrá ser renovado periódicamente por la Administración que lo haya expedido por el periodo de tiempo que juzgue conveniente, pero nunca excederá de cinco años. Esta inspección no será menos completa y detallada que la fijada por este Convenio para la expedición inicial del certificado. Al dorso del certificado se hará constar cada una de las renovaciones efectuadas. 3. El certificado internacional de franco-bordo, se anulará por la Administración que lo haya expedido a un buque dependiente del respectivo país: A) Si en el casco y superestructura del barco se han efectuado modificaciones importantes que influyan en el cálculo del franco-bordo. B) Si no se han conservado en las condiciones de eficacia que reunían cuando se expidió aquel certificado, las instalaciones y disposiciones para: (I) La protección de las aberturas; (II) los pasamanos; (III) las portas de descarga; y (IV) los medios de acceso a los alojamientos de la tripulación. C) Cuando no haya sido inspeccionado periódicamente el barco, en las épocas y en las condiciones fijadas por la Administración, para garantía de que durante el plazo de validez del certificado el casco y las superestructuras consideradas en el apartado A) no han sido modificadas y que las instalaciones y disposiciones que figuran en el apartado B) continúan conservadas en igual estado.

ARTICULO 15

Admisión de los certificados

Cada Gobierno contratante reconocerá a los certificados internacionales de franco-bordo expedidos por los demás Gobiernos contratantes o bajo su autoridad, igual valor que a los certificados expedidos por él a sus propios buques.

ARTICULO 16

Comprobación

1. Todo buque al cual se aplique el presente Convenio, cuando se halle en puerto de un país al que pertenezca, será sometido siempre a la siguiente fiscalización, por lo que se refiere a las líneas de carga: un funcionario debidamente autorizado por el Gobierno de dicho país podrá tomar las medidas que sean necesarias con el fin de comprobar que a bordo existe un certificado válido de franco-bordo. Si tal certificado se presentara a bordo, la investigación consistirá solamente en comprobar: a) Que el buque no está cargado más allá de los límites que autorice el certificado; b) Que la posición de las líneas de carga en el barco corresponda a las indicaciones contenidas en el certificado; y c) Que en lo referente a las cuestiones comprendidas en los apartados A) y B) del párrafo 3 del artículo 11, el buque no ha experimentado modificaciones de tal importancia que de modo manifiesto

to lo imposibiliten hacerse a la mar sin peligro para la vida humana. 2. Solamente se autorizarán para ejercer la comprobación antes citada los funcionarios que posean la competencia técnica necesaria, y si esta comprobación se efectúa en virtud del apartado e) anterior, sólo consistirá en lo preciso para cerciorarse de que el buque puede hacerse a la mar sin peligro para la vida humana. 3. En el caso de que la comprobación realizada en virtud del presente artículo pudiera originar procedimientos legales contra el buque o la prohibición de su salida a la mar, deberán participarse, lo antes posible, al Cónsul del país a que pertenezca dicho buque, las circunstancias del incidente.

ARTICULO 17

Beneficios del Convenio

No podrán reclamarse en favor de un buque los privilegios de este Convenio más que si posee un certificado internacional válido de franco-bordo.

CAPITULO IV

Disposiciones generales

ARTICULO 18

Equivalencia

Quando se estipule en el presente Convenio, la colocación o hallarse abordo una instalación o disposición o tipo determinado de ellas, o se indique la adopción de una particular disposición, podrá aceptar cualquier Administración, en sustitución, otra instalación, disposición o tipo determinado de ellas o cualquiera otra, siempre que la propia Administración compruebe que la instalación, disposición o tipo determinado de la instalación o disposición, o substitutivo de la misma, tiene en las circunstancias de que se trate, una eficacia por lo menos igual a la que se halla prescrita por este Convenio. Cualquier Administración que acepte en estas condiciones una instalación, disposición o determinado tipo de instalación o disposición, una nueva disposición, deberá notificarlo a las demás Administraciones, comunicándoles además, si lo solicitan, la descripción detallada.

ARTICULO 19

Leyes, Reglamentos, informes

Los Gobiernos contratantes se comprometen a comunicarse: (1) El texto de las Leyes, Decretos, Reglamentos y Ordenes de aplicación general que se promulguen o dicten acerca de las diferentes materias que comprenden la aplicación del presente Convenio. (2) Todos los informes o extractos de informes oficiales de que dispongan, en la medida que estos documentos indiquen los resultados de la aplicación del presente Convenio, siempre que estos informes o extractos no tengan carácter confidencial. El Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte queda invitado para servir de intermediario y recoger todos aquellos datos, transmitiéndolos a los demás Gobiernos contratantes.

ARTICULO 20

Modificaciones.—Conferencias futuras

1. Las modificaciones al presente Convenio que sean consideradas como mejoras útiles o necesarias, e incluso ser propuestas en todo momento por un Gobierno contratante al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, el cual comunicará a las partes contratantes y si alguna de estas modificaciones fuese aceptada por todos los Gobiernos

contratantes (incluso los Gobiernos que hayan depositado ratificaciones o adhesiones que no tengan todavía efectividad), el Convenio se modificará en consecuencia.

2. En las fechas y lugares que puedan convenir los Gobiernos contratantes, se celebrarán Conferencias que tengan por objeto la revisión del presente Convenio. Cuando este Convenio haya estado en vigor durante cinco años, se convocará por el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte a una Conferencia que tenga por objeto su revisión, si la tercera parte de los Gobiernos contratantes hubiera manifestado tales deseos.

CAPITULO V

Disposiciones finales

ARTICULO 21

Aplicación a las Colonias

1. Cualquier Gobierno contratante podrá en el momento de la firma, de la ratificación, o de la adhesión, o posteriormente, notificar por una declaración escrita dirigida al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, su intención de aplicar el presente Convenio a todas sus Colonias, territorios de Ultramar, protectorados o territorios bajo su soberanía o influencia o a algunos de ellos. Este Convenio se aplicará en todos los territorios comprendidos en la declaración dos meses después de la fecha en que ésta haya sido recibida, y si no hay tal notificación, el Convenio no se aplicará en ninguno de esos territorios. 2. Todo Gobierno contratante podrá, en cualquier época y por declaración escrita, dirigida al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, notificar su intención de interrumpir la aplicación del presente Convenio en todas sus Colonias, territorios de Ultramar, protectorados o territorios bajo su soberanía o influencia, o en algunos de ellos, en los que el Convenio haya sido aplicado durante un período de cinco años por lo menos, de acuerdo con las disposiciones del párrafo anterior. En tal caso, este Convenio cesará de aplicarse en todos los territorios mencionados doce meses después de la fecha en que reciba la declaración el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte. 3. El Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte comunicará a todos los demás Gobiernos contratantes la aplicación del presente Convenio en toda Colonia, territorio de Ultramar, protectorado o territorio bajo soberanía o influencia, de acuerdo con las disposiciones del párrafo primero del presente artículo, así como del cese de esta aplicación, con arreglo a las disposiciones del párrafo segundo del presente artículo, especificando en cada caso la fecha a partir de la cual el presente Convenio será aplicable o cesará de serlo.

ARTICULO 22

Textos auténticos.—Ratificación

Este Convenio, cuyos textos en inglés y en francés son auténticos, deberá ser ratificado. (1). Las actas de ratificación serán depositadas en los archivos del Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, que notificará a las demás Gobiernos firmantes o adheridos (o a las ratificaciones depositadas, así como la fecha de su depósito).

ARTICULO 23

Adhesión

Un Gobierno que no sea signatario del presente Convenio, distinto de otro Gobierno de un territorio al que se aplique el artículo 21, podrá en cualquier época adherir-

se a este Convenio después de su entrada en vigor. Las adhesiones se realizarán por notificaciones escritas, dirigidas al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, y causarán efecto tres meses después de la fecha de su recepción.

El Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte comunicará a los demás Gobiernos firmantes o adheridos, todas las adhesiones recibidas y la fecha de su recepción.

ARTICULO 24

Fecha de entrada en vigor

El presente Convenio entrará en vigor el 1° de Julio de 1932 entre los Gobiernos que para esta fecha hayan depositado sus ratificación y a condición de que, por lo menos, cinco ratificaciones hayan sido depositadas en el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte. En el caso de que no hubieran sido depositadas para aquella fecha cinco ratificaciones, el presente Convenio entrará en vigor tres meses después de la fecha en que la quinta ratificación haya sido depositada. Las ratificaciones depositadas posteriormente a la fecha para la cual haya entrado en vigor este Convenio, causarán efecto tres meses después de la fecha de su depósito.

ARTICULO 25

Denuncia

Un Gobierno contratante podrá denunciar en cualquier momento este Convenio después de transcurrido un plazo de cinco años, contados a partir de la fecha en que el Convenio haya entrado en vigor para el Gobierno en cuestión. La denuncia se efectuará por una notificación escrita dirigida al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte; éste comunicará a todos los demás Gobiernos contratantes las denuncias presentadas y las fechas de su recepción.

Toda denuncia surtirá efecto doce meses después de la fecha en que el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte haya recibido la notificación. En fé de lo cual, los Plenipotenciarios han firmado a continuación. Hecho en Londres, este quinto día de Julio de 1930, en un ejemplar único, que se depositará en los archivos del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, que remitirá copias conformes certificadas a todos los Gobiernos signatarios.

(Fdo) GALILEO SOLLA.

Encicla Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República de Panamá, en Francia e Inglaterra.

Dada en la ciudad de Panamá, a los veinte días del mes de Enero del año de mil novecientos treinta y siete.

El Presidente,

M. EVERARDO DUQUE.

El Secretario,

Donat P. Barrera.

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—Panamá, Enero 20 de 1937.

Publíquese y ejecútese.

J. D. AROSEMENA.

El Secretario de Relaciones Exteriores y Comunicaciones,

J. E. LEFEBVRE.

PODER EJECUTIVO NACIONAL

LABOR EN GOBIERNO Y JUSTICIA

Se da autorización al Municipio de Los Santos

RESOLUCION NUMERO 12

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—Secretaría de Gobierno y Justicia.—Sección Primera.—Resolución número 12.—Panamá, Enero 20 de 1937.

El Consejo Municipal del Distrito de Los Santos, por Resolución número 16, de 31 de Diciembre pasado, solicita autorización al Poder Ejecutivo para que el Fiscal del Circuito de Los Santos lo represente en el juicio ordinario instaurado ante el Juez Primero del Circuito Judicial mencionado, contra la sucesión del señor Jesús Díaz.

La Resolución que es motivo de estudio, está concebida en los siguientes términos:

"Resolución número 16 de 28 de Diciembre de 1936.—Por la cual se hace una solicitud al Poder Ejecutivo.—El Consejo Municipal del Distrito de Los Santos, en uso de sus facultades legales y Considerando: Que el señor Personero Municipal de este Distrito, ha solicitado del Juez Municipal, el aseguramiento de bienes dejados por el finado Jesús Díaz, quien falleció en esta ciudad allá por el año de 1932.—Que dicho bien consiste en una casa situada en esta ciudad entre las calles "José Vallarino" y "Tomás Herrera", avaluada por peritos ya nombrados en la suma de trescientos balboas (B. 300.00).—Que siendo este juicio de competencia del señor Juez Primero del Circuito de Los Santos, es al señor Fiscal a quien corresponde representar a este Municipio, por carecer el Personero Municipal de este Distrito de jurisdicción ante dicho Tribunal.—Que para que el señor Fiscal del Circuito pueda representar al Municipio de Los Santos, necesita de una autorización expresa del Poder Ejecutivo; esta Honorable Corporación por medio de la presente Resolución: Resuelve: Artículo 1°—Solicitar, como en efecto solicita, del Poder Ejecutivo, autorización especial para que el señor Fiscal del Circuito de Los Santos, pueda representar al Municipio de Los Santos en el juicio ordinario seguido contra la sucesión del finado Jesús Díaz. Artículo 2°—Enviar copia de esta Resolución al Poder Ejecutivo por conducto de su Execlencia el Secretario de Gobierno y Justicia para los fines subsiguientes.—Dada en la ciudad de Los Santos, a los veintiocho días del mes de Diciembre de mil novecientos treinta y seis.—El Presidente. (fdo) Francisco Barrera D.—Secretario, (fdo.) E. Cedeño B."

El artículo 203 del Código Judicial dice así:

"El Procurador General y los Fiscales de Circuito no podrán promover acciones civiles sin orden e instrucciones del Gobierno, ni éste podrá ordenar el desistimiento de acciones que la ley hubiera mandado promover. Respecto de las acciones civiles relativas a intereses Municipales, los Agentes del Ministerio Público recibirán instrucciones de los Consejos Municipales."

Como el Poder Ejecutivo no tiene objeción alguna que hacer a la resolución dictada por el Consejo Municipal del Distrito de Los Santos y en atención a lo dispuesto en la disposición legal transcrita.

RESUELVE:

Concedase la autorización solicitada.

Quedéese y publíquese.

J. D. AROSEMENA.

El Secretario de Gobierno y Justicia,

HECTOR VALDES.