

CONGRESO DE LA NACIÓN

República Argentina

LEY 11.132 · 1921

TRATADOS INTERNACIONALES

19 artículos

Texto original, como se publicó

ÍNDICE

Tratados Internacionales

TRATADO

LEY N.º 11.132

Convenciones sobre abordajes, asistencia y salvamentos marítimos.

ARTÍCULO 1°. º - Apruébanse las Convenciones sobre abordajes y sobre asistencia y salvamento marítimos, firmadas en Bruselas el 23 de septiembre de 1910, por el Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República Argentina en Bélgica, debidamente autorizado a ese efecto.

ARTÍCULO 2°. º - Comuníquese al P.E.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino en Buenos Aires a doce de julio de mil novecientos veintiuno.

Convención para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje

Su majestad el emperador de Alemania, rey de Prusia, en nombre del imperio alemán: el presidente de la República Argentina; su majestad el emperador de Austria, rey de Bohemia, etc., y rey apostólico de Hungría: por Austria y por Hundría; su majestad el rey de los belgas; el presidente de los Estados Unidos del Brasil; el presidente de la república de Chile; el presidente de la república de Cuba; su majestad el rey de Dinamarca; su majestad el rey de España; el presidente de los Estados Unidos de América; el presidente de la República Francesa; su majestad el rey del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda y de los dominios británicos allende los mares, emperador de la India; su majestad el rey de los helenos; su majestad el rey de Italia; su majestad el emperador de Japón; el presidente de los Estados Unidos Mejicanos; el presidente de la república de Nicaragua; su majestad el rey de Noruega; su majestad la reina de los Países Bajos; su majestad el rey de Portugal y de los Algarves; su majestad el rey de Rumania; su majestad el emperador de todas las Rusias; su majestad el rey de Suecia; el presidente de la república del Uruguay, habiendo reconocido la utilidad de determinar, de común acuerdo, ciertas reglas uniformes en materia de abordaje, han resuelto cobluir una convención a este efecto y han nombrado sus plenipotenciarios , a saber :

Los cuales, debidamente autorizados, han convenido en lo que sigue:

Art. 1.º - En caso de abordaje ocurrido entre buques de mar o entre buques de mar y embarcaciones de navegación interna, las indemnizaciones debidas por los perjuicios causados a los buques, a los objetos o personas que se hallaran a bordo, son determinadas de conformidad con las disposiciones siguientes, sin que haya que tener en cuenta las aguas en que el abordaje se hubiera producido.

Art. 2.º- Si el abordaje fuera fortuito, si fuese debido a un caso de fuerza mayor o si existieran dudas con respecto a las causas del abordaje, los perjuicios serán soportados por los que los hubieran sufrido.

Esta disposición permanece aplicable en el caso en que, ya sea los buques, o uno de ellos, estén fondeados en el momento del accidente.

ARTÍCULO 3°. º - En caso de que el abordaje fuese causado por falta de uno de los buques, la reparación de los daños incumbe al que los hubiera cometido.

ARTÍCULO 4°. º - Si hubiera falta común, la responsabilidad de cada uno de los buques está en proporción con la gravedad de las faltas cometidas respectivamente; sin embargo, si, según las circunstancias, no pudiese ser establecida la proporción o si las faltas resultasen equivalentes, la responsabilidad es dividida por partes iguales.

Los perjuicios causados a los buques, o a sus cargamentos, o a los efectos u otros bienes de las tripulaciones, de los pasajeros u otras personas que se hallen a bordo, son soportados por los buques en falta, en dicha proporción, sin solidaridad con respecto a terceros.

Los buques en falta quedan obligados solidariamente, con respecto a terceros, por los perjuicios causados por muerte o heridas, salvo recurso de que hubiere pagado una parte superior a la que, de conformidad con el párrafo 1.º, del artículo presente, debiera soportar definitivamente.

Corresponde a las legislaciones nacionales determinar, en lo que se refiere a este recurso, el alcance y los efectos de las disposiciones contractuales o legales que limitan la responsabilidad de los propietarios de buques con respecto de las personas que se hallan a bordo.

ARTÍCULO 5°. º - La responsabilidad establecida por los artículos precedentes subsiste en el caso en que el abordaje es causado por la falta de un piloto, aun siendo éste obligatorio.

ARTÍCULO 6°. º - La acción por reparación de los daños sufridos a consecuencia de un abordaje no queda subordinada ni a una protesta ni a ninguna otra formalidad especial.

No hay presunciones legales de falta en cuanto a la responsabilidad del abordaje.

ARTÍCULO 7°. º - Las acciones por reparación de perjuicios se prescriben a los dos años, a contar desde la fecha del suceso.

El plazo para entablar las acciones en recurso, admitidas por el párrafo 3.º del artículo 4.º, es de un año. Esta prescripción sólo corre desde el día del pago.

Las causas de suspensión y de interrupción de estas prescripciones quedan determinadas por la ley del tribunal que hubiera intervenido en la acción.

Las altas partes contratantes se reservan el derecho de admitir en sus legislaciones, como prorrogador de los plazos más arriba fijados, el hecho de que el buque demandado no haya podido ser embargado en las aguas territoriales del Estado en que el demandante tuviera su domicilio o su establecimiento principal.

ARTÍCULO 8°. º - Después de un abordaje, el capitán de cada uno de los buques colisionados está obligado, en tanto que lo pueda hacer sin serio peligro para su buque, su tripulación y sus pasajeros, a prestar asistencia a la otra embarcación, a su tripulación y a sus pasajeros.

Está igualmente obligado dentro de lo posible, a comunicar al otro buque el nombre y el

puerto de origen de su embarcación, así como los lugares de los que procede y a los que se dirige.

El propietario del buque no es responsable con respecto de la sola contravención de las disposiciones precedentes.

ARTÍCULO 9°. º - Las altas partes contratantes, cuya legislación no reprimiera las infracciones del artículo precedente, se comprometen a tomar o a proponer a sus legislaturas respectivas las medidas necesarias a fin de que estas infracciones sean reprimidas.

Las altas partes contratantes se comunicarán a la brevedad posible las leyes y reglamentos que se hubieran dictado o que estuvieran por dictarse en sus estados para la ejecución de la disposición precedente.

ARTÍCULO 10. Bajo reserva de convenciones ulteriores, las presentes disposiciones no menoscaban las reglas sobre limitación de responsabilidad de los propietarios de buques, en la forma en que se hallan establecidas en cada país, ni las obligaciones que resultan del contrato de transporte o de cualquier otro contrato.

ARTÍCULO 11. La presente convención no es aplicable a los buques de guerra y a los buques de Estado, destinados exclusivamente a un servicio público.

ARTÍCULO 12. Las disposiciones de la presente convención se aplicarán con respecto a todos los interesados, cuando todos los buques en causa dependieran de la jurisdicción de los estados de las altas partes contratantes y en los demás casos previstos por las leyes nacionales.

Quedan entendidos, sin embargo:

1.º Que con respecto a los interesados dependientes de la jurisdicción de un Estado contratante, la aplicación de dichas disposiciones podrá ser subordinada por cada uno de los Estados contratantes a la condición de reciprocidad.

2.º Que, cuando todos los interesados dependieran de la jurisdicción del mismo Estado que el tribunal que hubiese intervenido, es aplicable la ley nacional y no la convención.

ARTÍCULO 13. La presente convención se extiende a la reparación de los daños que, ya sea por ejecución u omisión de una maniobra o por inobservancia de los reglamentos, un buque hubiera causado a otro buque, o a los objetos y personas que se hallaran a su bordo, también en el caso en que no hubiera habido abordaje.

ARTÍCULO 14. Cada una de las altas partes contratantes tendrá la facultad de provocar la reunión de una nueva conferencia después de tres años, a contar desde la entrada en vigencia de la presente convención, con el objeto de buscar las mejoras que pudieran introducirse y, especialmente, extender su esfera de aplicación.

La potencia que hiciese uso de esta facultad, debería notificar su intención a las demás potencias, por medio del gobierno belga que se encargaría de convocar la conferencia

dentro de los seis meses.

ARTÍCULO 15. Los Estados que no hubieran firmado la presente convención, pueden, a su petición, adherirse a ella. Esta adhesión será notificada por la vía diplomática al gobierno belga y por éste, a cada uno de los gobiernos de las otras partes contratantes; surtirá efecto un mes después del envío de la notificación hecha por el gobierno belga.

ARTÍCULO 16. La presente convención será ratificada.

A la expiración del plazo de un año, a más tardar, a contar desde el día de la firma de la convención, el gobierno belga se pondrá en contacto con los gobiernos de las altas partes contratantes que se hubieran declarado dispuestas a ratificarlas, a fin de resolver si corresponde ponerla en vigencia.

Las ratificaciones serán, dado el caso, depositadas inmediatamente en Bruselas, y la convención entrará en vigencia un mes después de este depósito.

El protocolo permanecerá abierto durante otro año en favor de los estados representados en la conferencia de Bruselas.

A la expiración de este plazo, sólo podrían adherirse, de conformidad con las disposiciones del art. 15.

ARTÍCULO 17. En caso de que una u otra de las altas partes contratantes denunciara la presente convención, esta denuncia solo produciría sus efectos un año después del día en que hubiese sido notificada al gobierno belga, permaneciendo la convención en vigencia entre las demás partes contratantes.

Artículo adicional. - En derogación del artículo que precede, queda entendido que la disposición del art. 5.º, que fija la responsabilidad en el caso en que el abordaje hubiese sido causado por la falta de un piloto obligatorio, sólo entrará de pleno derecho en vigencia, cuando las altas partes contratantes se hubieran puesto de acuerdo sobre la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques.

En fe de lo cual, los plenipotenciarios de la altas partes contratantes respectivas, han firmado la presente convención y le han aplicado sus sellos.

Hecho en Bruselas, en un solo ejemplar: el 23 de septiembre de 1910.

Por Alemania: Kracker von Schwartzenfeldt y Dr. G. Struckmann.

Por la República Argentina: Alberto Blancas.

Por la Austria y por Hungía: S. Clary y Aldringen.

Por la Austria: Stephen Worms.

Por la Hungría: Dr. Francisco de Nagy.

Por Bélgica: A. Beernaert, Capelle, Ch. Leyeune, Luis Franck y Paul Segers.

Por los Estados Unidos del Brasil: Rodrigo Octavio de Langgaard Menezes.

Por Chile: F. Puga-Borne.

Por la República de Cuba: Dr. F. Zayas.

Por Dinamarca: W. Grevenkop Castenskiold y Herman Halkier.

Por España: Arturo de Baguer. Juan Spottorno. Ramón Sánchez de Ocaña y Faustino A. del Manzano.

Por los Estados Unidos de América: Walter C. Noyes, Carlos E. Burlingham, A. J. Montague y Edwin W. Smith.

Por Francia: Beau y Ch. Lyon-Caen.

Por Gran Bretaña: Arturo H. Hardinge, W. Pickford, Leslie Scott y Hugh Godley.

Por Grecia: G. Diobouoniotis

Por Italia: Príncipe de Castagneto, Francesco Berlingieri, Francesco M. Mirelli y prof. César Vivante.

Por el Japón: K. Nabeshima Y. Irié, T. Ishikawa y M. Matsuca.

Por los Estados Unidos Mejicanos: Enrique Olarte y Víctor Manuel Castillo.

Por Nicaragua: León Vallez.

Por Noruega: Hagerup y Ch. Th. Boe.

Por los Países Bajos: P. R. A. Melvil van Carnbee, Molengraaff, Loder y C. D. Asser.

Por Portugal: A. D. de Oliveira Soares.

Por Rumania: T. G. Djuvara.

Por Rusia: C. Nabokoff.

Por Suecia: Einar Lange.

Por el Uruguay: Luis Garabelli.

Convención para la unificación de ciertas reglas en materia de asistencia y salvataje marítimo

Su majestad el emperador de Alemania, rey de Prusia, en nombre del imperio alemán; el presidente de la República Argentina; su majestad el emperador de Austria, rey de Bohemia, etc., y rey apostólico de Hungría; por Austria y por Hungría; su majestad el rey de los belgas; el presidente de los Estados Unidos del Brasil; el presidente de la República de Chile; el presidente de la República de Cuba, su majestad el rey de Dinamarca; su majestad el rey de España; el presidente de los Estados Unidos de América; el presidente de la República Francesa; su majestad el rey del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda y de los Dominios Británicos allende los mares, emperador de la India; su majestad el rey de los helenos; su majestad el rey de italia, su majestad el emperador del Japón, el presidente de los Estados Unidos Mejicanos; el presidente de la República se Nicaragua; su majestad el rey de Noruega; su majestad la reina de los Países Bajos; su majestad el rey de Portugal y de los Algarves; su majestad el rey de Rumania; su majestad el emperador de todas las Rusias; su majestad el rey de Suecia; el presidente de la República del Uruguay.

Habiendo reconocido la utilidad de determinar, de común acuerdo, ciertas reglas uniformes

en materia de asistencia y salvataje marítimos, han resuelto concluir una convención a este efecto y han nombrado sus plenipotenciarios, a saber:

Los cuales, debidamente autorizados, han convenido en lo que sigue:

Art. 1.º- La asistencia y el salvataje de los buques de mar en peligro, de los objetos que se hallaran a bordo, del flete y del precio del pasaje; así como los servicios de la misma naturaleza prestados entre buques de mar y embarcaciones de navegación interna quedan sometidos a las disposiciones siguientes, sin que haya distinción entre ambas clases de servicio y sin que haya que tener en cuenta las aguas en que hubiesen sido prestados.

Art. 2.º- Todo hecho de asistencia o de salvataje que hubiera tenido un resultado útil da lugar a una remuneración equitativa.

No se debe remuneración alguna en caso de que el socorro prestado quedase sin resultado útil.

En ningún caso puede pasar la suma a pagarse del valor de los objetos salvados.

Art. 3.º- No tienen derecho a remuneración alguna las personas que hubiesen tomado parte en las operaciones de socorro a pesar de la defensa expresa y razonable del buque socorrido.

Art. 4.º- El remolcador sólo tiene derecho a una remuneración por la asistencia o el salvataje del buque por él remolcado o de su cargamento, en caso de que hubiera prestado servicios excepcionales que no pueden ser considerados como el cumplimiento del contrato de remolque.

Art. 5.º- También se debe una remuneración en caso de que la asistencia o el salvataje se hubiera realizado entre buques pertenecientes al mismo propietario.

Art. 6.º- El importe de la remuneración queda fijado por convención de las partes y, en su defecto, por el juez.

Sucede lo mismo con respecto a la proporción en que esta remuneración debe ser repartida entre los salvadores. La repartición entre el propietario, el capitán y las demás personas al servicio de cada uno de los buques salvadores será determinada por la ley nacional del buque.

Art. 7.º- Toda convención de asistencia y salvataje, efectuada en el momento y bajo la influencia del peligro, puede, a requerimiento de una de las partes, ser anulada o modificada por el juez, en caso de que estimara que las condiciones convenidas no son equitativas.

En todos los casos, cuando se ha comprobado que el consentimiento de una de las partes ha sido viciado por dolo o reticencia o cuando la remuneración está, de manera excesiva en uno u otro sentido, en desproporción con el servicio prestado, la convención puede, a requerimiento de la parte interesada, ser anulada o modificada por el juez.

Art. 8.º- La remuneración queda determinada por el juez según las circunstancias, tomando por base: a) en primer lugar, el éxito obtenido, los esfuerzos y el mérito de los que hubieran prestado socorro, el peligro corrido por el buque asistido, sus pasajeros y su tripulación, por su cargamento, por los salvadores y el buque salvador, el tiempo empleado, los gastos y perjuicios sufridos y los riesgos de responsabilidad y otros corridos por los salvadores, el

valor del material expuesto por ellos, teniendo en cuenta, dado el caso, la apropiación especial del buque asistente: b) en segundo lugar, el valor de los objetos salvados.

Las mismas disposiciones se aplican a la repartición prevista en el art. 6.º, párrafo 2.º.

El juez puede reducir o suprimir la remuneración si resultara que los salvadores hubiesen, por su culpa, hecho necesario el salvataje o la asistencia o que se hubieran hecho culpables de hurtos, ocultaciones u otros actos fraudulentos.

Art. 9.º- No se debe remuneración alguna por las personas salvadas, sin menoscabar, sin embargo, las prescripciones de las leyes nacionales al respecto.

Los salvadores de vidas humanas que hubieran intervenido en ocasión del accidente que diera lugar al salvataje o a la asistencia, tienen derecho a una parte equitativa de la remuneración concedida a los salvadores del buque, del cargamento y de sus accesorios.

Art. 10.- La acción por pago de la remuneración se prescribe a los dos años, a contar del día en que se hubieran terminado las operaciones de asistencia o salvataje.

Las causas de suspensión y de interrupción de esta prescripción quedan determinadas por la ley del tribunal competente en la acción.

Las altas partes contratantes se reservan el derecho de admitir en sus legislaciones como prorrogador del plazo más arriba indicado, el hecho de que el buque asistido o salvado no ha podido ser embargado en las aguas territoriales del estado en que el demandante tuviera su domicilio o su establecimiento principal.

Art. 11.- Todo capitán está obligado, en tanto que lo pueda hacer sin serio peligro para su buque, equipaje y pasajeros, a prestar asistencia a toda persona, también enemiga, hallada en alta mar, en peligro de sucumbir.

El propietario del buque no es responsable con respecto a las contravenciones de la disposición precedente.

Art. 12.- Las altas partes contratantes, cuya legislación no reprimiera la infracción del artículo precedente, se comprometen a tomar o a proponer a sus legislaturas respectivas las medidas necesarias para que esta infracción sea reprimida.

Las altas partes contratantes se comunicarán, a la brevedad posible, las leyes o reglamentos que se hubieran dictado o que estuvieran por dictarse en sus estados para la ejecución de la disposición que precede.

Art. 13.- La presente convención no menoscaba las disposiciones de las legislaciones nacionales o de los tratados internacionales sobre la organización de servicios de asistencia o de salvataje por las autoridades públicas o bajo su contralor y especialmente sobre el salvataje de los aparejos de pesca.

Art. 14.- La presente convención no tiene aplicación a los buques de guerra y a los buques de estado exclusivamente destinados a un servicio público.

Art. 15.- Las disposiciones de la presente convención serán aplicadas con respecto de todos los interesados cuando, ya sea el buque asistente o salvador, o el buque asistido o salvado pertenece a un estado de una de las altas partes contratantes, así como en los demás casos

previstos por las leyes nacionales.

Queda, sin embargo entendido:

1.º- Que con respecto de los interesados dependientes de la jurisdicción de un estado no contratante, la aplicación de dichas disposiciones podrán ser subordinadas, por cada uno de los estados contratantes, a la condición de reciprocidad;

2.º- Que cuando todos los interesados dependen de la jurisdicción del mismo estado que el tribunal competente, se deberá aplicar la ley nacional y no la convención.

3.º- Que, sin perjuicio de las disposiciones más extensas de las leyes nacionales, el art. 11 tan sólo es aplicable entre buques de la jurisdicción de los estados de las altas partes contratantes.

Art. 16.- Cada una de las altas partes contratantes tendrá la facultad de provocar la reunión de una nueva conferencia, después de tres años, a contar desde la entrada en vigencia de la presente convención, con el objeto de buscar las mejoras que pudiesen ser introducidas y, especialmente, de extender, si fuera posible, su esfera de aplicación.

La potencia que hiciese uso de esta facultad deberá notificar su intención a las demás potencias por medio del gobierno belga, que se encargaría de convocar la conferencia dentro de los seis meses.

Art. 17.- Los estados que no hubiesen firmado la presente convención, pueden, a su petición, adherirse a ella. Esta adhesión será notificada por la vía diplomática al gobierno belga y, por éste, a cada uno de los gobiernos de las otras partes contratantes surtirá sus efectos un mes despúes del envío de la notificación hecha por el gobierno belga.

Artículo 18. La presente convención será ratificada.

A la expiración del plazo de un año, a más tardar, a contar desde el día de la firma de la convención, el gobierno se pondrá en contacto con los gobiernos de las altas partes contratantes que se hubieran declarado dispuestos a ratificarla, a fin de resolver si corresponde ponerla en vigencia.

Las ratificaciones serán, dado el caso, depositadas inmediatamente en Bruselas y la convención entrará en vigencia un mes después de este depósito.

El protocolo permanecerá abierto durante otro año en favor de los estados representados en la conferencia de Bruselas. A la expiración de este plazo sólo podrán adherirse, de conformidad con las disposiciones del art. 17.

Artículo 19. En el caso de que una u otra de las altas partes contratantes denunciara la presente convención, esta denuncia tan sólo produciría efecto un año después del día en que hubiese sido notificada al gobierno belga, permaneciendo vigente la convención entre las demás partes contratantes.

En fe de lo cual, los plenipotenciarios de las altas partes contratantes respectivas han firmado la presentación convención y le han aplicado sus sellos. Hecha en Bruselas, en un solo ejemplar, el 23 de setiembre de 1910.

Por Alemania: Kracker von Schwartzanfeldt y doctor G. Struckmann.

Por la República Argentina: Alberto Blancas.

Por Austria y Hungría: S. Clary y Aldringen.

Por Austria: Stephen Worms.

Por Hungría:Dr. Francisco de Nagy.

Por Bélgica: A. Beernaert, Capelle, Ch. Lejeune, Luis Franck y Paul Segers.

Por los Estados Unidos del Brasil: Rodrigo Octavio de Langgaard Menezes.

Por Chile: F. Puga-Borne.

Por la República de Cuba: Dr. F. Zayas.

Por Dinamarca: W. Grevenkop Castenskiold y Herman Halkier.

Por España: Arturo de Baguer, Juan Spottorno, Ramón Sánchez de Ocaña y Faustino A. del Manzano.

Por los Estados Unidos de América: Walter C. Noyes, Carlos E. Burlingham, A. J. Montague y Edwin W. Smith.

Por Francia: Beau y Ch. Lyon-Caen.

Por Gran Bretaña: Arturo H. Hardinge, W. Pickford, Leslie Scott y Hugh Godley.

Por Grecia: G. Diobouniotis

Por Italia: Príncipe de Castagneto, Francesco Berlingieri, Francesco M. Mirelli y prof. César Vivante.

Por el Japón: K. Nabeshina Y. Irié, T. Ishikawa y M. Matsuca.

Por los Estados Unidos Mejicanos: Enrique Olarte y Víctor Manuel Castillo.

Por Nicaragua: León Vallez.

Por Noruega: Hagerup y Ch. Th. Boe.

Por los Países Bajos: P. R. A. Melvill van Carnbee, Molengraaff, Loder y C. D. Asser.

Por Portugal: A. D. de Oliveira Soares.

Por Rumania: T. G. Djuvara.

Por Rusia: C. Nabokoff.

Por Suecia: Elberto Eherensvard y Einar Lange.

Por el Uruguay: Luis Garabelli.

Protocolo de firmas

En el momento de proceder a la firma de las convenciones para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje y en materia de asistencia y salvataje marítimo, concluídas en la fecha, los plenipotenciarios abajo firmados han convenido en lo que sigue:

Las disposiciones de dichas convenciones serán aplicables a las colonias y posesiones de las potencias contratantes, bajo las reservas siguientes:

I.- El gobierno alemán declara reservar sus resoluciones con respecto de sus colonias. Se

reserva, para cada una de ellas, por separado, el derecho de adherir a las convenciones y de denunciarlas.

II.- El gobierno danés declara reservarse el derecho de adherir a dichas convenciones y de denunciarlas por Islandia y las colonias o posesiones danesas por separado.

III.- El gobierno de los Estados Unidos de América declara reservarse el derecho de adherir a dichas convenciones y denunciarlas por las posesiones insulares de los Estados Unidos de América.

IV.- El gobierno de su majestad británica declara reservarse el derecho de adherir a dichas convenciones y denunciarlas por cada una de las colonias, cada uno de los protectorados y territorios británicos por separado, así como por la isla de Chipre.

V.- El gobierno italiano se reserva adherir ulteriormente a las convenciones por las dependencias y colonias italianas.

VI.- El gobierno de los Países Bajos se reserva adherir ulteriormente a las convenciones por las colonias y posesiones neerlandesas.

VII.- El gobierno portugués declara reservarse el derecho de adherir ulteriormente a las convenciones por las colonias portuguesas.

Estas adhesiones podrán ser notificadas ya sea por una declaración general que comprenda a todas las colonias y posesiones, ya sea por declaraciones especiales. Para las adhesiones y denuncias, se observará eventualmente el procedimiento indicado en las dos convenciones de la fecha. Sin embargo, queda entendido que dichas adhesiones podrán ser igualmente comprobadas en el proceso verbal de las ratificaciones.

En fe de lo cual los plenipotenciarios abajo firmados han levantado el presente protocolo, que tendrá la misma fuerza y el mismo valor que si sus disposiciones estuviesen insertadas en el texto mismo de las convenciones a que se refiere.

Hecho en Bruselas, en un solo ejemplar, el 23 de septiembre de 1910.

Por Alemania: Kracker von Schwartzenfeldt y Dr. G. Struckmann.

Por la República Argentina: Alberto Blancas.

Por la Austria y por Hungría: S. Clary y Aldringen.

Por la Austria: Stephen Worms.

Por la Hungría: Dr. Francisco de Nagy.

Por Bélgica: A. Beernaert, Capelle, Ch. Leyeune, Luis Franck y Paul Segers.

Por los Estados Unidos del Brasil: Rodrigo Octavio de Langgaard Menezes.

Por Chile: F. Puga Borne.

Por la República de Cuba: Dr. F. Zayas.

Por Dinamarca: W. Grevenkop Castenskiold y Herman Halkier.

Por España: Arturo de Baguer, Juan Spottorno, Ramón Sánchez de Ocaña y Faustino A. del Manzano.

Por los Estados Unidos de América: Walter C. Noyes, Carlos E. Burlingham, A. J. Montague y Edwin W. Smith.

Por Francia: Beau y Ch. Lyon-Caen.

Por Gran Bretaña: Arturo H. Hardinge, W. Pickford, Leslie Scott y Hugh Godley.

Por Grecia: G. Diobouniotis

Por Italia: Príncipe de Castagneto, Francesco Berlingieri, Francesco M. Mirelli y prof. César Vivante.

Por el Japón: K. Nabeshina, Y. Irié, T. Ishikawa y M. Matsuda.

Por los Estados Unidos Mejicanos: Enrique Olarte y Víctor Manuel Castillo.

Por Nicaragua: León Vallez.

Por Noruega: Hagerup y Ch. Th. Boe.

Por los Países Bajos: P. R. A. Melvill van Carnbee, Molengraaff, Loder y C. D. Asser.

Por Portugal: A. D. de Oliveira Soares.

Por Rumania: T. G. Djuvara.

Por Rusia: C. Nabokoff.

Por Suecia: Elberto Ehrensvard y Einar Lange.

Por el Uruguay: Luis Garabelli.

Sanción: 12 julio 1921.



VEREDICTA LEYES

Tratados Internacionales. Texto original, como se publicó.

Datos: Base InfoLEG de Normativa Nacional, Ministerio de Justicia de la Nación (CC BY 4.0).