

CONGRESO DE LA NACIÓN

República Argentina

LEY 15.787 · 1960

CONVENCIONES INTERNACIONALES

Boletín Oficial, 5 de enero de 1961 · 21 artículos

Texto original, como se publicó

ÍNDICE

Convenciones Internacionales

CONVENCIONES INTERNACIONALES DE BRUSELAS.- Sobre Derecho Marítimo.- Adhesión.

LEY N°15.787

POR CUANTO:

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso, etc; Sancionan con Fuerza de LEY:

ARTÍCULO 1°. Adhiérese a las convenciones internacionales de Bruselas del 25 de agosto de 1924, relativa a la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos, del 10 de abril de 1926, referente a la Unificación de Ciertas Reglas sobre Privilegios e Hipotecas Marítimas, del 10 de abril de 1926, referente a la Unificación de Ciertas Reglas concernientes a Inmunidades de los Buques de Estado y su Protocolo Adicional firmado en Bruselas en 1934; y del 10 de mayo de 1952, relativa a la Unificación de Reglas sobre Competencia Civil en Materia de Abordajes.

ARTICUOLO 2° - Adhiérese a la Convención de Bruselas del 10 de mayo de 1952, relativa a la Unificación de Reglas sobre Competencia Penal en Materia de Abordajes, con las siguientes reservas:

'La República Argentina adhiere a la Convención Internacional para la 'Unificación de Ciertas Reglas relativas a la Competencia Penal en Materia de Abordajes y otros accidentes de la Navegación', haciendo expresa reserva del derecho que acuerda la segunda parte del artículo 4° y dejando establecido que en el término 'infracciones' a que se refiere, se encuentran comprendidos los abordajes y todo otro accidente de la navegación contemplado en el art. 1° de la Convención'.

ARTÍCULO 3°. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires a los catorce dias del mes de diciembre del año mil novescientos sesenta.

J.M.GUIDO - F.F.MONJARDIN - Alejandro. N. Barraza -Guillermo González

Registrada bajo el N° 15.787

CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTOS

El Presidente de la República Alemana, el Presidente de la República Argentina, Su Majestad el Rey de los Belgas, 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 Jefe de Estado Estoniano, el Presidente de los Estados Unidos de América, el Presidente de la República de Finlandia, el Presidente de la República Francesa, Su Majestad el Rey del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda y de las Posesiones Británicas de allende los Mares, Emperador de las Indias, el Regente del Reino de Hungría, Su Majestad el Rey de Italia, Su Majestad el Emperador del Japón, el Presidente de la República de Letonia, el Presidente de la República de Méjico, Su Majestad el Rey de Noruega, Su Majestad la Reina de los Países Bajos, el Presidente de la República del Perú, 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 en materia de conocimientos, han decidido celebrar una Convención a tal efecto y han designado sus Plenipotenciarios.

Los cuales, debidamente autorizados para ello, han convenido en lo siguiente:

Art. 1° - En la presente Convención las siguientes palabras se emplean en el sentido preciso indicado a continuación:

a) 'Transportador' comprende al propietario del buque o al fletador que ha hecho un contrato de transporte con un cargador;

b) 'Contrato de transporte' se aplica únicamente al contrato de transporte comprobado por un conocimiento o por cualquier documento similar que habilite para el transporte de las mercaderías por mar; se aplica también al conocimiento o documento similar extendido en virtud de un contrato de fletamiento, a partir del momento en que ese documento habilitante rige las relaciones entre, el transportador y el tenedor del conocimiento;

c) 'Mercaderías' comprende bienes, objetos, mercaderías y artículos de cualquier naturaleza, con excepción de los animales vivos y del cargamento que en el contrato de transporte se declara como puesto sobre cubierta y es así transportado de hecho;

d) 'Buque' significa cualquier embarcación empleada para el transporte de las mercaderías por mar;

e) 'Transporte de mercaderías' abarca el tiempo transcurrido desde la carga de las mercaderías a bordo del buque hasta su descarga del buque.

Art. 2° - Bajo reserva de las disposiciones del art. 6°, en todos los contratos de transporte de mercaderías por mar, el transportador, en lo concerniente a la carga, manipulación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de dichas mercaderías, estará sujeto a las responsabilidades y obligaciones y beneficiará de los derechos e inmunidades que se estipulan a continuación.

Art. 3° - 1. Antes y al principio del viaje, el transportador deberá cuidar debidamente de:

a) Poner el buque en estado de navegabilidad;

b) Dotar de tripulación, equipar y abastecer debidamente al buque;

c) Preparar y poner en buen estado las bodegas, las cámaras de enfriamiento y frigoríficas y demás partes del buque en las que se cargan mercaderías para su recibo, transporte y conservación.

2. El transportador, bajo reserva de las disposiciones del art. 4°, procederá debida y cuidadosamente a la carga, manipulación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercaderías transportadas.

3. Después de haber recibido y tomado a su cargo las mercaderías, el transportador, o el

capitán o agente del transportador, deberá, a pedido del cargador, expedir al cargador un conocimiento que indique entre otras cosas:

a) Las marcas principales necesarias para la identificación de las mercaderías tales como son dadas por escrito por el cargador antes de que comience la carga de esas mercaderías siempre que esas marcas sean impresas o aplicadas de cualquier otro modo en forma clara en las mercaderías no embaladas o en los cajones o embalajes dentro de los cuales están contenidas las mercaderías, de suerte que deberían normalmente quedar legibles hasta el fin del viaje;

b) El número de bultos, o el de unidades, o la cantidad o el peso, según los casos, tales como los haya dado por escrito el cargador;

c) El estado y el acondicionamiento aparente de las mercaderías.

Sin embargo, ningún transportador, capitán o agente del transportador tendrá la obligación de declarar o de mencionar en el conocimiento ninguna marca, número, cantidad o peso de los cuales tenga fundada razón para sospechar que no corresponden exactamente a las mercaderías efectivamente recibidas por él, o que no haya tenido medios razonables de verificar.

4. Dicho conocimiento constituirá una presunción, salvo prueba en contrario, del recibo por parte del transportador de las mercaderías tales como están descritas en el mismo de conformidad con el parágrafo 3, a), b) y c).

5. Se considerará que el cargador ha garantizado al transportador, en el momento de la carga la exactitud de las marcas, del número, de la cantidad y del peso, según él los ha facilitado, y el cargador indemnizará al transportador por todas las pérdidas, daños y gastos provenientes o resultantes de inexactitudes sobre esos puntos. El derecho del transportador a dicha indemnización no limitará en forma alguna su responsabilidad y sus compromisos en virtud del contrato de transporte con respecto a toda persona que no sea el cargador.

6. A no ser que se dé por escrito al transportador o a su agente en el puerto de desembarque un aviso de las pérdidas o daños y de la naturaleza general de esas pérdidas o daños, antes o en el momento de retirar las mercaderías y de su entrega a la custodia de la persona que tenga derecho a la entrega en virtud del contrato de transporte, ese retiro constituirá, hasta prueba en contrario, una presunción de que las mercaderías han sido entregadas por el transportador tal como están descritas en el conocimiento.

Si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso deberá darse dentro de un plazo de 3 días después de la entrega.

Las reservas escritas son inútiles si el estado de la mercadería ha sido comprobado por inspección en el momento del recibo.

En todo caso, el transportador y el buque estarán eximidos de toda responsabilidad por pérdidas o daños, a no ser que se entable una acción dentro de un plazo de un año a partir de la entrega de las mercaderías o de la fecha en que hubiesen debido ser entregadas.

En caso de pérdida o daños seguros o supuestos el transportador y el recibidor se darán recíprocamente todas las facilidades razonables para la inspección de la mercadería y la

verificación del número de bultos.

7. Cuando las mercaderías hayan sido cargadas, el conocimiento que expida el cargador, el transportador, capitán o agente del transportador será, si el cargador lo pide, un conocimiento con la mención 'Embarcado', siempre que, si el cargador ha recibido previamente algún documento que le dé derecho a esas mercaderías, restituya ese documento contra la entrega de un conocimiento 'Embarcado'. El transportador, el capitán o el agente tendrán igualmente la facultad de anotar en el puerto de embarque, en el documento previamente recibido, el o los nombres del o de los buques en los cuales han sido embarcadas las mercaderías, y la fecha o las fechas del embarque y, a los fines de este artículo, cuando dicho documento tenga esas anotaciones, se considerará si contiene las menciones del art. 3°, parágrafo 3, que constituye un conocimiento con la mención 'Embarcado'.

8. Todas las cláusulas, convenciones o acuerdos en un contrato de transporte que eximan al transportador o al buque de responsabilidad por pérdida o daño ocasionados a mercaderías por causas de negligencia, culpa o falta de cumplimiento a los deberes u obligaciones establecidos en este artículo, o que atenúen esa responsabilidad en una forma que no sea la prescrita por esta Convención, serán írritos, nulos y sin efecto. Una cláusula que ceda el beneficio del seguro al transportador o cualquier cláusula similar será considerada como que exime al transportador de su responsabilidad.

ARTÍCULO 4°. 1. Ni el transportador ni el buque serán responsables de las pérdidas o daños provenientes o resultantes del estado de innavegabilidad, a no ser que sea imputable a una falta de cuidado razonable por parte del transportador al poner al buque en estado de navegabilidad o al dotarlo de tripulación, equipo o abastecimiento convenientes, o al preparar y poner en buen estado las bodegas, cámaras de enfriamiento y frigoríficas y demás partes del buque en las que se cargan mercaderías, de suerte que sean aptas para el recibo el transporte y la preservación de las mercaderías, todo de conformidad con las prescripciones del artículo 3°, parágrafo 1°. Cada vez que una pérdida o un daño haya resultado de la innavegabilidad la prueba de que se ha ejercido cuidado razonable recaerá sobre el transportador o sobre cualquier otra persona que quiera hacer valer las exenciones previstas en este artículo.

2. Ni el transportador ni el buque serán responsables por pérdida o daño resultantes o provenientes de:

a) Acciones, negligencia u omisión del capitán, marino, práctico o empleados del transportador en la navegación o en la administración del buque;

b) Un incendio, a no ser que sea causado por la acción u omisión del transportador;

c) Riesgos, peligros o accidentes del mar o de otras aguas navegables;

d) Un 'acto de Dios';

e) Hechos de guerra;

f) Enemigos públicos;

g) Un decreto o imposición de príncipe, autoridades o pueblo, o de un embargo judicial;

h) Una restricción de cuarentena;

i) Una acción u omisión del cargador o propietario de las mercaderías, de su agente o representante;

j) Huelgas o lockouts, o de paros o trabas puestas al trabajo, por cualquier causa que sea, parcial o completamente;

k) Motines o tumultos civiles;

l) Un salvamento o tentativa de salvamento de vidas o de bienes en el mar;

m) La merma en volumen o en peso o de cualquier otra pérdida o daño resultante de un defecto oculto, de la naturaleza especial o defecto propio de la mercadería;

n) Una insuficiencia de embalaje;

o) Una insuficiencia o imperfección de marcas;

p) Defectos ocultos que escapan a una vigilancia razonable;

q) Cualquier otra causa que no provenga de un acto o de culpa del transportador o de un acto o de culpa de los agentes o empleados del transportador, pero la prueba incumbirá a la persona que reclame el beneficio de esta excepción, quien deberá comprobar que ni la culpa personal ni el acto del transportador ni la culpa o el acto de los agentes o empleados del transportador han contribuido a la pérdida o al daño.

3. El cargador no será responsable de las pérdidas o daños sufridos por el transportador o el buque y que provengan o resulten de cualquier causa en que no haya acto, culpa o negligencia del cargador, de sus agentes o de sus empleados.

4. Ninguna desviación para salvar o tratar de salvar vidas o bienes en el mar, ni ninguna desviación razonable serán consideradas como una infracción a esta Convención o al contrato de transporte, y el transportador no será responsable de ninguna pérdida o daño que resulte de ello.

5. El transportador y el buque no serán responsables en ningún caso de las pérdidas o daños causados a la mercadería o concernientes a las mismas por una suma que exceda de 100 libras esterlinas por bulto o unidad, o el equivalente de esa suma en otra moneda, a no ser que la naturaleza y el valor de esas mercaderías hayan sido declarados por el cargador antes de su embarque y que esa declaración haya sido anotada en el conocimiento.

Esa declaración así anotada en el conocimiento constituirá una presunción, salvo prueba en contrario, pero no comprometerá al transportador, quien podrá discutirla.

Por convención entre el transportador, capitán o agente del transportador y el cargador podrá ser determinada una suma máxima diferente de la establecida en este parágrafo, siempre que ese máximo convencional no sea inferior a la cifra arriba mencionada.

Ni el transportador ni el buque serán responsables en ningún caso de pérdidas o daños causados a las mercaderías o concernientes a las mismas, si en el conocimiento el cargador ha hecho a sabiendas una declaración falsa de su naturaleza o de su valor.

6. Las mercaderías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, cuyo embarque no habrían permitido el transportador, el capitán o el agente del transportador en conocimiento de su naturaleza o su carácter, podrán en cualquier momento antes de su descarga ser desembarcadas en cualquier lugar o destruidas o hechas inofensivas por el transportador sin indemnización, y el cargador de esas mercaderías será responsable de todo daño y gastos que provengan o resulten directa o indirectamente de su embarque. Si alguna de esas mercaderías embarcadas con conocimiento y consentimiento del transportador llegare a constituir un peligro para el buque o la carga, podrá del mismo modo ser desembarcada o destruida o hecha inofensiva por el transportador, sin ninguna responsabilidad por parte del transportador, salvo por concepto de averías comunes, si las hay.

ARTÍCULO 5°. Cualquier transportador podrá abandonar libremente toda o parte de sus derechos y exenciones o aumentar sus responsabilidades y obligaciones, tal como unos y otros están previstos en la presente convención, siempre que ese abandono o aumento figure en el conocimiento expedido al cargador.

Ninguna disposición de la presente convención se aplica a las cartas-partidas; pero los conocimientos que se otorguen en el caso de un buque sujeto a las disposiciones de una carta-partida, deberán ajustarse a los términos de la presente Convención. Ninguna disposición de estas reglas será considerada como impedimento para la inserción de un conocimiento de cualquier disposición lícita con respecto a averías comunes.

ARTÍCULO 6°. No obstante las disposiciones de los artículos precedentes, cualquier transportador, capitán o agente del transportador y cualquier cargador estarán en libertad, tratándose de determinadas mercaderías, cualesquiera que sean, de hacer cualquier contrato con cualesquiera condiciones concernientes a la responsabilidad y las obligaciones del transportador para con esas mercaderías, como también a los derechos y exenciones del transportador con respecto a esas mismas mercaderías o concernientes a sus obligaciones con respecto al estado de navegabilidad del buque en la medida en que esa estipulación no sea contraria al orden público, o concernientes al cuidado o diligencia de sus empleados o agentes en cuanto al cargamento, a la manutención, a la estiba, al transporte, a la custodia, al cuidado y a la descarga de las mercaderías transportadas por mar, siempre que en ese caso no haya sido ni sea expedido ningún conocimiento y que las condiciones del acuerdo celebrado se hagan figurar en un recibo que será un documento no negociable, y llevará constancia de ese carácter.

Toda convención establecida en esta forma tendrá pleno efecto legal.

Sin embargo se ha convenido en que este artículo no se aplicará a los cargamentos comerciales ordinarios efectuados en el curso de operaciones comerciales ordinarias, sino solamente a otros cargamentos en las que el carácter y la condición de los bienes a transportar y las circunstancias, los términos y las condiciones en las que debe hacerse el transporte sean de naturaleza tal que justifiquen una convención especial.

ARTÍCULO 7°. Ninguna disposición de la presente Convención prohibe a un transportador o a un cargador hacer figurar en un contrato estipulaciones, condiciones, reservas o exenciones concernientes a las obligaciones y responsabilidades del transportador o del buque por la pérdida o los daños que sobrevengan a las mercaderías, o concernientes a su custodia, cuidado y manutención, anteriores al cargamento y posteriores a la descarga del buque en el cual las mercaderías sean transportadas por mar.

ARTÍCULO 8°. Las disposiciones de la presente Convención no modifican ni los derechos ni las obligaciones del transportador tal como ellas resultan de cualquier ley en vigencia en este momento, con respecto a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques de mar.

ARTÍCULO 9°. Las unidades monetarias de que se trata en la presente Convención se entienden en valor oro.

Aquellos Estados contratantes donde la libra esterlina no se emplea como unidad monetaria se reservan el derecho de convertir en cifras redondas, según su sistema monetario, las sumas indicadas en libras esterlinas en la presente Convención.

Las leyes nacionales pueden reservar al deudor la facultad de pagar su deuda en la moneda nacional, al tipo de cambio que fija el día de la llegada del buque en el puerto en que se descargue la mercadería de que se trata.

ARTÍCULO 10. Las disposiciones de la presente Convención se aplicarán a cualquier conocimiento expedido en uno de los Estados contratantes.

ARTÍCULO 11. Al expirar un plazo de dos años a más tardar a contar del día de la firma de la Convención, el Gobierno belga se pondrá en comunicación con los Gobiernos de las Altas Partes Contratantes que se hayan declarado dispuestas a ratificarla, con objeto de decidir si corresponde ponerla en vigor. Las ratificaciones serán depositadas en Bruselas en la fecha que se fijará de común acuerdo entre dichos Gobiernos. El primer depósito de ratificación será certificado por medio de un acta firmada por los representantes de los Estados que en él participen y por el Ministro de Negocios Extranjeros de Bélgica.

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

Copia certificada conforme 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 acompañen, será enviada inmediatamente, por el Gobierno belga y por vía diplomática a los Estados que han firmado la presente Convención o que han adherido a ella. En los casos previstos en el párrafo precedente, dicho Gobierno hará conocer al mismo tiempo la fecha en que recibió la notificación.

ARTÍCULO 12. Los Estados no signatarios podrán adherir a la presente Convención, hayan estado o no representados en la Conferencia Internacional de Bruselas.

El Estado que desee adherir notificará por escrito su deseo al Gobierno belga, transmitiéndole el acta de adhesión que será depositada en los archivos de dicho Gobierno.

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

ARTÍCULO 13. Las Altas Partes contratantes pueden declarar, al firmar el depósito de las ratificaciones o en el momento de su adhesión, que la aceptación que prestan a la presente Convención no se aplica a algunos o bien a ninguno de los Dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar que se hallen bajo su soberanía o autoridad. En consecuencia, pueden adherir ulteriormente por separado en nombre de uno u otro de esos Dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar así excluidos en su declaración original, Pueden también ajustándose a estas disposiciones, denunciar la presente Convención separadamente para uno o varios de los Dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar que se hallen bajo su soberanía o autoridad.

ARTÍCULO 14. Con respecto a los Estados que hayan participado en el primer depósito de ratificaciones, la presente Convención surtirá efectos un año después de la fecha del acto de ese depósito. En cuanto a los Estados que ulteriormente la ratifiquen o que adhieran a ella, así como en los casos en que la entrada en vigor se haga ulteriormente y de acuerdo al art. 13, parágrafo 2, surtirá efecto 6 meses después de haber sido recibidas por el Gobierno belga las notificaciones previstas en el art. 11, parágrafo 2, y en el art. 12, parágrafo 2.

ARTÍCULO 15. Si ocurriera que uno de los Estados contratantes quisiese denunciar la presente Convención, la denuncia será notificada por escrito al Gobierno belga, el cual transmitirá inmediatamente copia certificada conforme de la notificación a todos los otros Estados, haciéndoles conocer la fecha en que la ha recibido.

La denuncia producirá efecto únicamente con respecto al Estado que la haya notificado y un año después de haber llegado la notificación a poder del Gobierno belga.

ARTÍCULO 16. Cada Estado contratante tendrá el derecho de provocar la reunión de una nueva conferencia, con el fin de buscar las mejoras que pudieran introducirse en la presente Convención.

El Estado que quiera hacer uso de esa facultad deberá notificar su deseo a los otros Estados con un año de anticipación, por intermedio del Gobierno belga, el cual se encargará de convocar la conferencia.

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

Protocolo de firma

Al proceder a la firma de la Convención internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, los plenipotenciarios abajo firmantes han adoptado el presente Protocolo que tendrá la misma fuerza y el mismo valor que si sus disposiciones estuviesen

incluidas en el texto mismo de la Convención a la cual se refiere.

Las Altas Partes Contratantes podrán hacer efectiva esta Convención, ya sea dándole fuerza de ley, ya sea introduciendo en su legislación nacional las reglas adoptadas por la Convención bajo la forma apropiada a esa legislación.

Se reservan expresamente el derecho:

1. De precisar que en los casos previstos por el art. 4°, parágrafo 2, de c) a p), el portador del conocimiento podrá determinar la culpa personal del transportador o las culpas de sus empleados, no establecidos en el parágrafo a);

2. De aplicar, en lo concerniente al sabotaje nacional, el art. 6° a todas las categorías de mercaderías, sin tener en cuenta la restricción que figura en el último párrafo de dicho artículo.

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

CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS NORMAS RELATIVAS A PRIVILEGIOS E HIPOTECAS MARITIMAS, FIRMADA EN BRUSELAS, EL 10 DE ABRIL DE 1926

El Presidente del Reich Alemán, 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 Estonio, el Presidente de los Estados Unidos de América, el Presidente de la República de Finlandia, el Presidente de la República Francesa, Su Majestad el Rey del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda y de las Posesiones Británicas de Ultramar, Emperador de la India, Su Alteza Serenísima el Gobernador del Reino de Hungría, Su Majestad el Rey de Italia, Su Majestad el Emperador del Japón, el Presidente de la República de Letonia, el Presidente de la República de México, Su Majestad el Rey de Noruega, Su Majestad la Reina de los Países Bajos, el Presidente de la República de Polonia, el Presidente de la República de Portugal, 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 normas uniformes relativas a los privilegios e hipotecas marítimas, han decidido concluir una convención a tal efecto y han designado sus Plenipotenciarios.

Los cuales debidamente autorizados a dicho efecto, han convenido lo siguiente:

Art. 1° - Las hipotecas y prendas sobre barcos constituidas regularmente de acuerdo con las leyes del Estado Contratante de la nacionalidad del barco e inscritas en un registro público ya sea dependiente del puerto de matrícula, o de una oficina central, serán consideradas válidas y respetadas en todos los demás países contratantes.

Art. 2° - Se consideran privilegiados sobre el barco, sobre el flete del viaje durante el cual se originó el crédito privilegiado y sobre los accesorios del barco y del flete adquiridos desde el comienzo del viaje.

1° Los gastos de justicia adeudados al Estado y los gastos incurridos en interés común de los acreedores para la conservación del buque o para llegar a la venta y distribución de su precio; los derechos de tonelaje, de faro o de puerto y las demás tasas e impuestos públicos de la misma clase; los gastos de pilotaje; los gastos de cuidado y conservación desde la entrada del barco en el último puerto.

2° Los créditos resultantes del contrato del capitán de la tripulación y de las demás personas empleados a bordo.

3° Las remuneraciones adeudadas por salvamento y asistencia y la contribución del buque a las averías gruesas.

4° Las indemnizaciones por abordaje u otros accidentes de navegación así como por daños causados a las obras de arte de los puertos, muelles y vías navegables; las indemnizaciones por lesiones corporales a los pasajeros y a los tripulantes; las indemnizaciones por pérdidas o averías en el cargamento o los equipajes.

5° Los créditos resultantes de contratos concluidos o de operaciones efectuadas por el capitán fuera del puerto de amarre, en virtud de sus poderes legales, para las necesidades reales de conservación del barco o de la continuación del viaje, sin diferenciar si el capitán es o no al mismo tiempo propietario del barco y si el crédito le corresponde a él o a los proveedores, reparadores, capitalistas u otros contratantes.

Art. 3° - Las hipotecas y prendas sobre barcos previstas en el art. 1° tienen la prioridad inmediata después de los créditos privilegiados mencionados en el artículo precedente.

La leyes nacionales pueden acordar privilegios a otros créditos aparte de los previstos en dicho artículo, pero sin modificar el orden reservado a los créditos garantizados por hipotecas, y prendas y privilegios que tienen prioridad sobre los mismos.

Art. 4° - Se entiende por accesorios del barco y de flete contempladas en el artículo 2°:

1° Las indemnizaciones adeudadas al propietario en razón de daños materiales sufridos por el buque y no reparados o por pérdidas de flete.

2° Las indemnizaciones adeudadas al propietario por averías gruesas, siempre que constituyan ya sea daños materiales sufridos por el buque y no reparados, o pérdidas de flete.

3° Las remuneraciones adeudadas al propietario por asistencia prestada o salvamento efectuado hasta el final del viaje, previa deducción de las sumas asignadas al capitán y demás personas al servicio del barco.

El precio del pasaje y eventualmente las sumas adeudadas en virtud del art. 4° de la Convención para la Limitación de la Responsabilidad de los Propietarios de Barcos se equiparan al flete.

No se considerarán como accesorios del buque o del flete las indemnizaciones adeudadas al propietario en virtud de contratos de seguros ni las primas, subvenciones u otros subsidios nacionales.

Por derogación del art. 2°, parágrafo 1°, el privilegio previsto en beneficio de las personas al

servicio del barco se refiere al conjunto de los fletes adeudados por todos los viajes efectuados mientras dura el mismo contrato.

Art. 5° - Los créditos relativos a un mismo viaje se consideran privilegiados en el orden en que están enunciados en el art. 2°. Los créditos comprendidos en cada uno de los números precitados se calculan proporcionalmente y a prorrata en caso de insuficiencia del precio.

Los créditos contemplados en los números 3 y 5 en cada una de dichas categorías, son reembolsados preferentemente en orden inverso al de las fechas en que se han originado.

Los créditos correspondientes a un mismo acontecimiento se consideran originados al mismo tiempo.

Art. 6° - Los créditos privilegiados del último viaje tienen prioridad sobre los de los viajes precedentes.

Sin embargo, los créditos resultantes de un contrato único que abarca varios viajes, se equiparan a los créditos del último viaje.

Art. 7° - Con miras a la distribución del precio de venta de los objetos afectados por el privilegio, los acreedores privilegiados tienen la facultad de exigir el monto íntegro de sus créditos sin deducción en concepto de las normas sobre limitación, pero sin que los dividendos que les correspondan puedan exceder de la suma adeudada en virtud de dichas normas.

Art. 8° - Los créditos privilegiados se transfieren a cada nuevo propietario del barco.

Art. 9° - Los privilegios caducan, aparte de los otros casos previstos por las leyes nacionales, al expirar el plazo de un año sin que, para los créditos de suministros, contemplados en el número 5 del art. 2°, el plazo pueda exceder de 6 meses.

Para los privilegios que garantizan las remuneraciones por asistencia y salvamento, el plazo corre a partir del día en que se han terminado las operaciones; para el privilegio que garantiza las indemnizaciones por abordaje y otros accidentes y por lesiones corporales, desde la fecha en que se produjo el daño para el privilegio, para las pérdidas o averías del cargamento o de los equipajes o de la fecha en que hubieran debido ser entregados; para las reparaciones y suministros y otros casos contemplados en el apart. 5 del art. 2°, a partir del día en que se originó el crédito. En los demás casos el plazo corre a partir de la fecha en que el crédito es exigible.

La facultad de solicitar anticipos o entregas a cuenta no tienen como consecuencia hacer exigibles los créditos de las personas contratadas a bordo, contempladas en el apart. 2 del art. 2°.

Entre los casos de extinción previstos por las leyes nacionales, la venta sólo hace desaparecer los privilegios si va acompañada de las formalidades de publicidad establecida por las leyes nacionales. Dichas formalidades incluirán un preaviso, dado en la forma, y los plazos previstos por esas leyes, a la administración encargada de llevar los registros previstos en el art. 1° de la presente convención.

Las causas de interrupción de los plazos precitados son determinadas por la ley del tribunal

que entiende en el caso.

Las Altas Partes Contratantes se reservan el derecho de admitir en su legislación como prórroga del plazo más arriba fijado, el hecho que el barco gravado no haya podido ser embargado en las aguas territoriales del Estado en el cual el demandante tiene su domicilio o su establecimiento principal, sin que ese plazo pueda exceder de 3 años desde que se originó el crédito.

Art. 10. - El privilegio sobre el flete puede ser ejercido mientras se adeude el flete o el monto del flete esté aún en poder del capitán o del agente del propietario; lo mismo ocurre en cuanto al privilegio sobre los accesorios.

Art. 11. - Salvo lo previsto en la presente convención, los privilegios establecidos por las disposiciones que anteceden no están sujetos a ninguna formalidad ni condición especial de prueba.

Esta disposición no afecta el derecho de cada Estado de mantener en su legislación las disposiciones que exigen al capitán el cumplimiento de formalidades especiales, ya sea para ciertos préstamos sobre el barco, o bien para la venta del cargamento.

Art. 12. - Las leyes nacionales deben determinar la naturaleza y la forma de los documentos que se encuentran a bordo del barco en los cuales deben mencionarse las hipotecas y prendas previstas en el art. 1°, sin que, ello no obstante, el acreedor que ha requerido esa mención en las formas previstas pueda ser responsable de las omisiones, errores o atrasos en la inscripción de dichos documentos.

Art. 13. - Las disposiciones precedentes son aplicables a los barcos explotados por un armador no propietario o por un fletador principal, salvo cuando el propietario haya sido despojado por un acto ilícito o cuando, además, el acreedor no sea de buena fe.

Art. 14. - Las disposiciones de la presente Convención serán aplicadas en cada Estado Contratante cuando el barco gravado pertenezca a un Estado Contratante, así como en los demás casos previstos por las leyes nacionales.

Sin embargo, el principio formulado en el parágrafo precedente no afecta el derecho de los Estados Contratantes de no aplicar las disposiciones de la presente Convención en favor de los nacionales de un Estado no Contratante.

Art. 15. - La presente Convención no se aplica a los buques de guerra y a los buques de Estado exclusivamente afectados a un servicio público.

Art. 16. - Nada, en las disposiciones precedentes, afecta la competencia de los tribunales, el procedimiento y las vías de ejecución, establecidas por las leyes nacionales.

ARTÍCULO 17. A la expiración del plazo de 2 años, a más tardar, 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 hayan declarado dispuestas a ratificarla, a los efectos de decidir si corresponde ponerla en vigor. Las ratificaciones se depositarán en Bruselas en la fecha fijada de común acuerdo entre dichos Gobiernos. El primer depósito de Ratificaciones será confirmado mediante un Acta firmada por los representantes de los Estados que

participarán en el mismo y por el Ministro de Negocios Extranjeros de Bélgica.

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

El Gobierno belga remitirá inmediatamente por vía diplomática a los Estados que hayan firmado la presente Convención o hayan adherido a la misma copia certificada conforme del Acta del primer depósito de Ratificaciones, de las notificaciones mencionadas en el parágrafo precedente, y de los Instrumentos de Ratificación que las acompañan. En los casos contemplados en el parágrafo precedente, dicho Gobierno comunicará al mismo tiempo la fecha en que recibió la notificación.

ARTÍCULO 18. Los Estados no signatarios podrán adherir a la presente Convención, hayan estado o no representados en la Conferencia Internacional de Bruselas.

El Estado que desee adherir, notificará por escrito su intención al Gobierno belga, transmitiéndole el Acta de Adhesión que será depositada en los archivos de dicho Gobierno.

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

ARTÍCULO 19. Las Altas Partes Contratantes pueden declarar en el momento de la firma del depósito de las Ratificaciones o de su adhesión, que su aceptación a la presente Convención no se aplica ya sea a algunos o a todos sus dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar que se encuentran bajo su soberanía o autoridad. En consecuencia, pueden adherir posteriormente y por separado en nombre de uno u otro de dichos dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar, excluidos en su declaración original. Pueden, también, de conformidad con las presentes disposiciones, denunciar la presente Convención separadamente para uno o varios de sus dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar, que se encuentren bajo su soberanía o autoridad.

ARTÍCULO 20. Con respecto a loa Estados que hayan participado en el primer depósito de Ratificaciones, la presente Convención entrará en vigor un año después de la fecha del acto de dicho depósito. En cuanto a los Estados que la ratifiquen posteriormente o adhieran a la misma, así como en el caso en que la entrada en vigor se haga con posterioridad y según el art. 19, entrará en vigor 6 meses después que las notificaciones previstas por el art. 17, parágrafo 2, y el art. 18, parágrafo 2, hayan sido recibidas por el Gobierno belga.

ARTÍCULO 21. Si ocurriera que uno de los Estados Contratantes quisiera denunciar la presente Convención, la denuncia será notificada por escrito al Gobierno belga, quien enviará inmediatamente copia certificada conforme de la notificación a todos los demás Estados, comunicándoles la fecha en que la recibió.

La denuncia tendrá efecto sólo con respecto al Estado que la haya notificado y un año después que el Gobierno belga haya recibido la notificación.

ARTÍCULO 22. Cada Estado Contratante tendrá la facultad de promover la reunión de una nueva conferencia, a fin de investigar las mejoras que podrían introducirse.

El Estado que hiciera uso de esa facultad deberá notificar su intención con un año de anticipación a los demás Estados por intermedio del Gobierno belga, quien se encargará de convocar la conferencia.

Protocolo de firma

Al proceder a la firma de la Convención Internacional para la Unificación de ciertas Normas Relativas a los Privilegios e Hipotecas Marítimas, los Plenipotenciarios infrascritos han adoptado el presente Protocolo que tendrá la misma fuerza y valor que si sus disposiciones estuvieran incluidas en el texto mismo de la Convención a que se refiere.

I. - Se entiende que la legislación de cada Estado es libre de:

1° Establecer entre los créditos contemplados en el parágrafo 1° del art. 2°, un orden determinado inspirado en la salvaguardia de los intereses del Tesoro.

2° Acordar a las administraciones de los puertos, muelles, faros y vías navegables que hayan hecho retirar restos u otros objetos que obstaculizan la navegación, o que sean acreedores por derechos de puesto, o por daños causados por culpa de algún banco, el derecho, en caso de falta de pago, de retener el barco, los restos u otros objetos, venderlo e indemnizarse con el precio, con preferencia a los demás acreedores, y

3° Clasificar el orden de privilegio de los acreedores por daños causados a las obras de arte en forma distinta a la establecida en los arts. 5° y 6°.

II. - 'No se afectan las disposiciones de las leyes nacionales de los Estados Contratantes, que acordaren un privilegio a los establecimientos públicos de seguro para los créditos resultantes del seguro del personal de los barcos'.

Hecho en Bruselas, en un solo ejemplar, el 10 de abril de 1926.

CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS A LAS INMUNIDADES DE LOS BUQUES DEL ESTADO

El Presidente del Reich Alemán, Su Majestad el Rey de los Belgas, el Presidente de la República del Brasil, Su Majestad el Rey de Dinamarca e Islandia, Su Majestad el Rey de España, el Jefe del Estado de Estonia, el Presidente de la República Francesa, Su Majestad el Rey del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda y de las Posesiones Británicas de Ultramar, Emperador de la India, Su Alteza Serenísima el Regente del Reino de Hungría, Su Majestad el Rey de Italia, Su Majestad el Emperador del Japón, el Presidente de la República de Letonia, el Presidente de la República de Méjico, Su Majestad el Rey de Noruega, Su Majestad la Reina de los Países Bajos, el Presidente de la República de Polonia, el Presidente de la República Portuguesa, Su Majestad el Rey de Rumania, Su Majestad el Rey de los Servios, Croatas y Eslovenos y Su Majestad el Rey de Suecia.

Habiendo reconocido la utilidad de fijar de común acuerdo ciertas reglas uniformes relativas a las inmunidades de los buques de Estado, han decidido concluir una convención a ese efecto y han designado sus Plenipotenciarios, los cuales, debidamente autorizados para

ello, han convenido lo siguiente:

Art. 1° - Los buques de ultramar pertenecientes a los Estados o explotados por ellos, los cargamentos que a ellos pertenezcan, los cargamentos y pasajeros transportados por los buques de Estado, así como los Estados que son propietarios de dichos buques o que los explotan, o que son propietarios de dichos cargamentos, están sujetos en lo concerniente a las reclamaciones relativas a la explotación de dichos buques o al transporte de dichos cargamentos, a las mismas reglas de responsabilidad y a las mismas obligaciones que las aplicables a los buques, cargamentos y armamentos privados.

Art. 2° - Para dichas responsabilidades y obligaciones, las reglas referentes a la competencia de los tribunales, las acciones judiciales y el procedimiento son idénticos a los que se aplican a los buques mercantes pertenecientes a propietarios privados así como a los cargamentos privados y sus propietarios.

Art. 3° - 1. Las disposiciones de los dos artículos precedentes no son aplicables a los buques de guerra, yates de Estado, buques de vigilancia, buques-hospitales, buques auxiliares, buques de abastecimiento y otras embarcaciones pertenecientes a un Estado o por él explotados y afectados exclusivamente, en el momento de originarse el crédito, a un servicio gubernamental y no comercial, y dichos buques no serán objeto de embargos, capturas o detenciones por cualquier auto judicial, ni de ninguna otra acción judicial 'in rem'.

Sin embargo, los interesados tienen el derecho de reclamar ante los tribunales competentes del Estado, el propietario del buque o el que lo explote, sin que dicho Estado pueda prevalecer de su inmunidad:

1° Por las acciones relativas al abordaje o a otros accidentes de navegación;

2° Por las acciones relativas al socorro de salvamento y de averías comunes;

3° Por las acciones relativas a la reparación, abastecimiento u otros contratos concernientes al buque.

II. - Se aplican las mismas reglas a los cargamentos pertenecientes a un Estado y transportados a bordo de los buques arriba mencionados.

III. - Los cargamentos pertenecientes a un Estado y transportados a bordo de buques mercantes, con fin gubernamental y no comercial no podrán ser objeto de embargos, capturas o detenciones por cualquier auto judicial, ni de ninguna otra acción judicial 'in rem'.

Sin embargo, las acciones relativas al abordaje y accidente náutico, al socorro y salvamento y a las averías comunes, así como las acciones relativas a los contratos concernientes a dichos cargamentos podrán ser perseguidos ante el tribunal competente en virtud del art. 2°.

Art. 4° - Los Estados podrán invocar todos los medios de defensa, de prescripción y de limitación de responsabilidad de que puedan prevalecerse los buques privados y sus propietarios.

Si es necesario adaptar o modificar las disposiciones relativas a esos medios de defensa, de prescripción y de limitación con el objeto de hacerlos aplicables a los buques de guerra o a

los buques de Estado comprendidos en los términos del art. 3° se concluirá una Convención especial al respecto. Mientras tanto, podrán tomarse las medidas necesarias por medio de las leyes nacionales, ateniéndose al espíritu y a los principios de la presente Convención.

Art. 5° - Si en el caso del art. 3° hay duda, en la opinión del tribunal competente, respecto de la naturaleza gubernamental y no comercial del buque o del cargamento, la certificación firmada por el representante diplomático del Estado contratante al cual pertenece el buque o el cargamento, producida con intervención del Estado ante las Cámaras y Tribunales en que el litigio está pendiente, probará que el buque o el cargamento están comprendidos en los términos del art. 3° al solo efecto de obtener el levantamiento de los embargos, capturas o detenciones ordenadas por la justicia.

Art. 6° - Las disposiciones de la presente Convención se aplicarán en cada Estado contratante, bajo reserva de que no se beneficien los Estados no contratantes, y sus nacionales, o de subordinar la aplicación a la condición de reciprocidad.

Por otra parte, nada impide que un Estado contratante reglamente, por sus propias leyes, los derechos acordados a sus nacionales ante sus tribunales.

Art. 7° - En tiempo de guerra, cada Estado contratante se reserva el derecho, mediante declaración notificada a los otros Estados contratantes, de suspender la aplicación de la presente convención, en el sentido de que en este caso, ni los buques que le pertenezcan o sean explotados por él, ni los cargamentos que les pertenezcan, no podrán ser objeto de captura alguna, embargo o detención por tribunal extranjero. Pero el acreedor tendrá el derecho de entablar su acción ante el Tribunal competente en virtud de los arts. 2° y 3°.

Art. 8° - Nada afecta en la presente Convención a los derechos de los Estados Contratantes para que tomen las medidas que puedan imponer los derechos y deberes de la neutralidad.

Art. 9° - A la expiración del plazo de dos años, a más tardar, a contar del día de la firma de la Convención, el Gobierno belga se pondrá en contacto con los Gobiernos de las Altas Partes Contratantes que se hayan declarado dispuestas a ratificarla, al efecto de decidir si es posible ponerla en vigor. Las ratificaciones se depositarán en Bruselas, en la fecha que se fijará de común acuerdo entre dichos Gobiernos. El primer depósito de ratificaciones será verificado por un acta suscrita por los representantes de los Estados participantes y por el Ministro de Negocios Extranjeros de Bélgica.

Los depósitos ulteriores se realizarán mediante notificación escrita, dirigida al Gobierno belga y acompañada por el instrumento de ratificación.

Por intermedio del Gobierno belga y por conducto diplomático se remitirá inmediatamente copia certificada conforme del acta correspondiente al primer depósito de ratificación, de las notificaciones mencionadas en el parágrafo precedente, así como de los instrumentos de ratificación que les acompañan a los Estados signatarios de la presente Convención o que hayan adherido a ella. En los casos contemplados en el parágrafo precedente, dicho Gobierno dará a conocer, al mismo tiempo, la fecha de recibo de la notificación.

Art. 10. - Los Estados no signatarios podrán adherir a la presente Convención, hayan o no

estado representados en la Conferencia Internacional de Bruselas.

El Estado que desee adherir notificará por escrito su intención al Gobierno belga remitiéndole el acta de adhesión, la cual se depositará en los archivos de dichos Gobiernos.

El Gobierno belga remitirá de inmediato a todos los Estados signatarios o adherentes copia certificada conforme de la notificación, así como del acta de adhesión, indicando la fecha de recibo de la notificación.

Art. 11. - Las Altas Partes Contratantes pueden, en el momento de la firma, del depósito de las ratificaciones o desde su adhesión, declarar que la aceptación que prestan a la presente Convención no se aplica ya sea a alguno o algunos de los Dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar que se encuentren bajo su soberanía o autoridad. Por consiguiente, ellos pueden ulteriormente adherir por separado, en nombre de uno u otro de esos Dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorado o territorios de ultramar, así excluidos de su declaración original. Pueden también, de acuerdo con estas disposiciones, denunciar la presente Convención, por separado, por uno o varios de los Dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar que se encuentren bajo su soberanía o autoridad.

Art. 12. - Con respecto a los Estados que hayan participado en el primer depósito de ratificaciones, la presente Convención producirá efecto un año después de la fecha del acta de depósito. En lo relativo a los Estados que la ratifiquen ulteriormente o que adhieran a ella, así como en los casos en que la entrada en vigor se haga ulteriormente, y según el art. 11, producirá efecto 6 meses después que las notificaciones previstas en el art. 9°, parágrafo 2 y en el art. 10, parágrafo 2 hayan sido recibidas por el Gobierno belga.

Art. 13. - En caso de que uno de los Estados Contratantes quisiera denunciar la presente Convención, la denuncia se notificará por escrito al Gobierno belga, el cual comunicará de inmediato copia certificada conforme de la notificación a todos los otros Estados, haciéndoles conocer la fecha de recibo.

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

Art. 14. - Cualquier Estado Contratante tendrá el derecho de convocar la reunión de una nueva conferencia, con el objeto de buscar las mejoras que pudieran introducirse.

El Estado que hiciera uso de este derecho tendría que notificar su intención a los otros Estados con un año de anticipación por intermedio del Gobierno belga, que se encargaría de convocar la conferencia.

Hecho en Bruselas, en un solo ejemplar, el 10 de abril de 1926.

PROTOCOLO ADICIONAL A LA CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS NORMAS SOBRE INMUNIDAD DE LOS BARCOS DE ESTADO FIRMADA EN BRUSELAS, EL 10 DE ABRIL DE 1926

Los Gobiernos signatarios de la Convención Internacional para la Unificación de ciertas Normas sobre Inmunidad de los Barcos de Estado, habiendo reconocido la necesidad de

precisar ciertas disposiciones del presente Acto han designado a los Plenipotenciarios infrascritos, quienes, después de haberse comunicado sus plenos poderes reconocidos en buena y debida forma, han convenido lo siguiente:

I

Como han surgido dudas acerca de saber si, y en qué medida, las palabras 'explotados por él' en el art. 3° de la Convención, se aplican o pueden ser interpretados como aplicándose a los barcos fletados por un Estado, ya sea por tiempo o por viaje, se ha formulado la declaración siguiente con miras a disipar esas dudas:

Los barcos fletados por los Estados, ya sea por tiempo o por viaje, a condición que estén afectados exclusivamente a un servicio gubernamental y no comercial, así como los cargamentos que transportan dichos barcos no pueden ser objeto de ningún embargo, parada o detención, pero esta inmunidad no afecta todos los demás derechos o recursos que puedan corresponder a los interesados. Un testimonio presentado por el representante diplomático del Estado en cuestión, en la forma prevista por el art. 5° de la Convención, debe servir igualmente en ese caso como prueba de la naturaleza del servicio al que es afectado el barco'.

II

Para la excepción prevista en el art. 3°, parágrafo I, se entiende que la propiedad del barco correspondiente al Estado o la explotación del barco efectuada por el Estado en el momento de las medidas de embargo, parada o detención, se asimilan a la propiedad existente o a la explotación practicada en el momento de originarse el crédito.

En consecuencia, dicho artículo podrá ser invocado por los Estados en favor de las barcos que les pertenezcan o explotados por ellos, en el momento de las medidas de embargo, parada o detención, si están afectados a un servicio exclusivamente gubernamental y no comercial.

III

Se entiende que nada en las disposiciones del art. 5° de la Convención impide a los Gobiernos interesados a comparecer por sí mismos, ajustándose al procedimiento previsto por las leyes nacionales ante la jurisdicción a la cual se sometió el litigio y presentarle el testimonio previsto en dicho artículo.

IV

Como la Convención no afecta en nada los derechos y obligaciones de los beligerantes y de los neutrales, el art. 7° no afecta en forma alguna la jurisdicción de los tribunales de presa debidamente constituidos.

V

Se entiende que nada en las disposiciones del art. 2° de la Convención limita y afecta de manera alguna la aplicación de las normas nacionales de procedimiento en los casos en que el Estado es Parte.

Cuando se plantea la cuestión de administración de pruebas o de presentación de

documentos, si a criterio del Gobierno interesado tales pruebas no pueden ser administradas o tales documentos presentados sin que de ello resulte un perjuicio para los intereses nacionales, dicho Gobierno podrá abstenerse invocando la salvaguardia de dichos intereses nacionales.

En fe de lo cual, los infrascritos debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Protocolo Adicional que será considerado como parte integrante de la Convención del 10 de abril de 1926 a la que se refiere.

Hecho en Bruselas, el 24 de mayo de 1934, en un solo ejemplar que quedará depositado en los archivos del Gobierno belga.

CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS NORMAS RELATIVAS A LA COMPETENCIA CIVIL EN MATERIA DE ABORDAJE, FIRMADA EN BRUSELAS EL 10 DE MAYO DE 1952

Las Altas Partes Contratantes,

Habiendo reconocido la conveniencia de fijar en común acuerdo ciertas normas uniformes relativas a la competencia civil en materia de abordajes han decidido una Convención a dicho efecto, y han convenido lo siguiente:

Art. 1° - 1. La acción con motivo de un abordaje ocurrido entre embarcaciones de mar o entre embarcaciones de mar y barcos de navegación interior podrá ser entablada únicamente:

a) Ya sea ante el tribunal de la residencia habitual del demandado o de una de sus sedes comerciales;

b) O ante el tribunal del lugar donde se haya embargado el barco demandado o a otro barco perteneciente al mismo demandado en caso de que dicho embargo esté autorizado, o del lugar donde el embargo hubiera podido practicarse y donde el demandado haya dado una caución o cualquier otra garantía;

c) O ante el tribunal del lugar del abordaje, cuando dicho abordaje se haya producido en los puertos y radas, así como en aguas interiores.

2. Corresponderá al demandante decidir ante cuál de los tribunales indicados en el parágrafo procedente se iniciará la acción.

3. El demandante no podrá iniciar contra el mismo demandado una nueva acción basada sobre los mismos hechos ante otra jurisdicción sin desistir de la acción ya iniciada.

Art. 2° - Las disposiciones del art. 1° no afectan en nada el derecho de las partes de iniciar una acción por causa de un abordaje ante la jurisdicción que hayan elegido de común acuerdo, o bien de someterla a arbitraje.

Art. 3° - 1. Las contrademandas originadas por el mismo abordaje podrán ser sometidas ante el tribunal competente para conocer en la acción principal de acuerdo con los términos del art. 1°.

2. En el caso que existan varios demandantes, cada uno de ellos podrá iniciar su acción ante el tribunal que tramitó anteriormente una acción motivada por el mismo abordaje contra la

misma parte.

3. En caso de un abordaje en el que varios barcos estén implicados, nada en las disposiciones de la presente Convención se opone a que el tribunal que lo tramita en aplicación de las reglamentaciones del art. 1° se declare competente, de acuerdo con las normas de competencia de sus leyes nacionales, para juzgar todas las acciones originadas por el mismo incidente.

Art. 4° - La presente Convención se aplica también a las acciones tendientes a la reparación de los daños que, ya sea por ejecución u omisión de una maniobra, o por inobservancia de los reglamentos, un barco haya causado ya sea a otro barco, o a las cosas o las personas que se hallaren a bordo, aun cuando no hubiera habido abordaje.

Art. 5° - Nada de lo establecido en la presente Convención modifica las normas de derecho en vigor en los Estados Contratantes, en lo que respecta a los abordajes que involucran buques de guerra o barcos pertenecientes al Estado o al servicio del Estado.

Art. 6° - La presente Convención no tendrá efecto en lo relativo a las acciones originadas por el contrato de transporte o por cualquier otro contrato.

Art. 7° - La presente Convención no se aplicará en los casos contemplados en las disposiciones de la convención revisada sobre la navegación del Rin del 17 de octubre de 1868.

Art. 8° - Las disposiciones de la presente Convención se aplicarán con respecto a todas las personas interesadas, cuando todos los barcos en causa pertenezcan a los Estados de las Altas Partes Contratantes.

Queda entendido, sin embargo:

1. Que con respecto a los interesados nacionales de un Estado no contratante, la aplicación de dichas disposiciones podrá ser subordinada por cada uno de los Estados Contratantes a la condición de reciprocidad.

2. Que, cuando los interesados son nacionales del mismo Estado que el tribunal que tramite el caso, se aplica la ley nacional y no la Convención.

Art. 9° - Las Altas Partes Contratantes se comprometen a someter a arbitraje todos los conflictos entre Estados que puedan surgir de la interpretación o de la aplicación de la presente convención, sin perjuicio, no obstante, de las obligaciones de las Altas Partes Contratantes que han convenido en someter sus conflictos a la Corte Internacional de Justicia.

Art. 10. - La presente Convención queda abierta a la firma de los Estados representados en la Novena Conferencia Diplomática sobre Derecho Marítimo. El protocolo de firma será redactado por intermedio del Ministerio de Negocios Extranjeros de Bélgica.

Art. 11. - La presente Convención será ratificada y los instrumentos de ratificación serán depositados ante el Ministerio de Negocios Extranjeros de Bélgica, que notificará su depósito a todos los Estados signatarios y adherentes.

Art. 12. - a) La presente Convención entrará en vigor entre los dos primeros Estados que la

hayan ratificado, 6 meses después de la fecha del depósito del segundo instrumento de ratificación;

b) Para cada Estado signatario que ratifique la Convención después del segundo depósito, la misma entrará en vigor 6 meses después de la fecha del depósito de su instrumento de ratificación.

Art. 13. - Todo Estado no representado en la Novena Conferencia Diplomática sobre Derecho Marítimo podrá adherir a la presente Convención.

Las adhesiones serán notificadas al Ministerio de Negocios Extranjeros de Bélgica, que informará sobre ellas por vía diplomática, a todos los Estados signatarios y adherentes.

La Convención entrará en vigor para el Estado adherente 6 meses después de la fecha de recepción de dicha notificación, pero no antes de la fecha de su entrada en vigor de acuerdo con las disposiciones del art. 12 a).

Art. 14. - Cualquiera de las Altas Partes Contratantes podrá solicitar a la expiración del período de 3 años siguiente a la entrada en vigor a su respecto de la presente Convención, la convocación de una Conferencia encargada de considerar todas las propuestas tendientes a la revisión de la Convención.

Toda Alta Parte Contratante que deseara hacer uso de dicha facultad lo comunicará al Gobierno belga, el que se encargará de convocar la Conferencia dentro de los 6 meses subsiguientes.

Art. 15. - Cada una de las Altas Partes Contratantes tendrá el derecho de denunciar la presente Convención en cualquier momento después de su entrada en vigor a su respecto. Sin embargo, dicha denuncia sólo tendrá efecto un año después de la fecha de recepción de la notificación de denuncia al Gobierno belga, que informará sobre ella, por vía diplomática a las otras Partes Contratantes.

Art. 16. - a) Cualquiera de las Altas Partes Contratantes puede notificar por escrito al Gobierno belga en el momento de la ratificación de la adhesión, o en cualquier otro momento posterior que la presente Convención es aplicable a los territorios o a ciertos territorios de cuyas relaciones internacionales es responsable. La Convención será aplicable a dichos territorios 6 meses después de la fecha de recepción de dicha notificación por el Ministerio de Negocios Extranjeros de Bélgica, pero no antes de la fecha de entrada en vigor de la presente Convención con respecto a dicha Alta Parte Contratante;

b) Toda Alta Parte Contratante que haya suscrito una declaración en virtud del parágrafo a) del presente artículo, podrá comunicar en cualquier momento al Ministerio de Negocios Extranjeros de Bélgica que la Convención deja de aplicarse al territorio en cuestión. Dicha denuncia tendrá efecto dentro del plazo de un año establecido en el art. 15;

c) El Ministerio de Negocios Extranjeros de Bélgica notificará por vía diplomática a todos los Estados signatarios y adherentes cualquier notificación recibida por el mismo en virtud del presente artículo.

Dado en Bruselas, en un solo ejemplar en los idiomas francés e inglés, haciendo ambos

textos igualmente fe, el 10 de mayo de 1952.

CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS NORMAS RELATIVAS A LA COMPETENCIA PENAL EN MATERIA DE ABORDAJE Y OTROS INCIDENTES DE NAVEGACION

Las Altas Partes Contratantes,

Habiendo reconocido la conveniencia de fijar de común acuerdo ciertas normas uniformes relativas a la competencia penal en materia de abordaje y otros incidentes de navegación, han decidido concluir una convención a dicho efecto y han convenido lo siguiente:

Art. 1° - En caso de abordaje o de cualquier otro incidente de navegación relativo a una embarcación de mar y que involucre la responsabilidad penal o disciplinaria del capitán o de cualquier otra persona al servicio de la embarcación, sólo podrán iniciarse procedimientos ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado cuya bandera llevara la embarcación en el momento del abordaje o del incidente de navegación.

Art. 2° - En el caso previsto en el artículo precedente, ninguna autoridad fuera de aquellas cuya bandera llevara la embarcación podrá ordenar ningún embarco o retención contra la misma, ni aun como medidas de investigación.

Art. 3° - Ninguna disposición de la presente Convención se opone a que un Estado, en caso de abordaje u otro incidente de navegación, reconozca a sus propias autoridades, el derecho de adoptar cualesquiera medidas en relación con los certificados de competencia y licencias que ha acordado, o de enjuiciar a sus nacionales con motivo de infracciones cometidas mientras se encontraban a bordo de un buque que enarbolara pabellón de otro Estado.

Art. 4° - La presente Convención no se aplica a los abordajes u otros incidentes de navegación ocurridos en los puertos y radas así como en las aguas interiores.

Además, las Altas Partes Contratantes, en el momento de la firma, del depósito de las ratificaciones o de adhesión a la Convención, pueden reservarse el derecho de tomar medidas contra las infracciones cometidas en sus propias aguas territoriales.

Art. 5° - Las Altas Partes Contratantes se comprometen a someter a arbitraje todos los conflictos entre Estados que puedan surgir de la interpretación o de la aplicación de la presente Convención, sin perjuicio, no obstante, de las obligaciones de las Altas Partes Contratantes que han convenido en someter sus conflictos a la Corte Internacional de Justicia.

Art. 6° - La presente Convención quedará abierta a la firma de los Estados representados en la Novena Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo. El Protocolo de firma será redactado por intermedio del Ministerio de Negocios Extranjeros de Bélgica.

Art. 7° - La presente Convención será ratificada y los instrumentos de ratificación serán depositados ante el Ministerio de Negocios Extranjeros de Bélgica, que notificará su depósito a todos los Estados signatarios y adherentes.

Art. 8° - a) La presente Convención entrará en vigor entre los dos primeros Estados que la hayan ratificado seis meses después de la fecha del depósito del segundo instrumento de

ratificación.

b) Para cada Estado signatario que ratifique la Convención después del segundo depósito, la misma entrará en vigor seis meses después de la fecha del depósito de su instrumento de ratificación.

Art. 9° - Todo Estado no representado en la Novena Convención Diplomática de Derecho Marítimo podrá adherir a la presente Convención.

Las adhesiones serán notificadas al Ministerio de Negocios Extranjeros de Bélgica, que lo comunicará por vía diplomática a todos los Estados signatarios y adherentes.

La Convención entrará en vigor para el Estado adherente seis meses después de la fecha de recepción de dicha notificación, pero no antes de la fecha de su entrada en vigor, tal como se establece en el art. 8°, a).

Art. 10. - Cualquier Alta Parte Contratante podrá, a la expiración del plazo de 3 años siguientes a la entrada en vigor a su respecto de la presente Convención, solicitar la convocatoria de una Conferencia encargada de considerar todas las propuestas tendientes a la revisión de la Convención.

Cualquier Alta Parte Contratante que desee hacer uso de dicha facultad lo comunicará al Gobierno belga, que se encargará de convocar la Conferencia dentro de los seis meses subsiguientes.

Art. 11. - Cada una de las Altas Partes Contratantes tendrá el derecho de denunciar la presente Convención en cualquier momento después de su entrada en vigor a su respecto. Sin embargo, dicha denuncia solo tendrá efecto un año después de la fecha de recepción de la notificación de denuncia al Gobierno belga, que la pondrá en conocimiento de las otras Partes Contratantes por vía diplomática,

Art. 12. - a) Cualquiera de las Altas Partes Contratantes, en el momento de la ratificación, de la adhesión, o en cualquier momento ulterior, puede notificar por escrito al Gobierno belga que la presente Convención se aplica a los territorios o a ciertos territorios de cuyas relaciones internacionales sea responsable. La Convención será aplicable a esos territorios seis meses después de la fecha de recepción de dicha notificación por el Ministerio de Negocios Extranjeros de Bélgica, pero no antes de la fecha de entrada en vigor de la presente Convención con respecto a dicha Alta Parte Contratante.

b) Cualquiera de las Altas Partes Contratantes que haya firmado una declaración en virtud del parágrafo a) del presente artículo, podrá comunicar en cualquier momento al Ministerio de Negocios Extranjeros de Bélgica que la Convención deja de aplicarse al territorio en cuestión. Dicha denuncia se hará efectiva dentro del plazo de un año previsto en el art. 9°.

c) El Ministerio de Negocios Extranjeros de Bélgica comunicará por vía diplomática a todos los Estados signatarios y adherentes toda notificación recibida por el mismo en virtud del presente artículo.

Dado en Bruselas el 10 de mayo de 1952, en un solo ejemplar, en los idiomas francés e inglés, haciendo ambos textos igualmente fe.



VEREDICTA LEYES

Convenciones Internacionales. Texto original, como se publicó.

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