

CONGRESO DE LA NACIÓN

República Argentina

LEY 172 · 1858

TRATADOS

42 artículos

Texto original, como se publicó

ÍNDICE

Tratados

TRATADOS

LEY N° 172

Convencion de navegacion fluvial con el Brasil.

El Senado y Cámara de Diputados de la Confederacion Argentina, reunidos en Congreso, sancionan con fuerza de

LEY:

ARTÍCULO 1°. Apruébanse las estipulaciones contenidas en los cuarenta y dos articulos de la Convención Fluvial celebrada entre el Poder Ejecutivo Nacional y S. M. el Emperador del Brasil, por medio de sus respectivos Plenipotenciarios, en esta Capital, el veinte de Noviembre del año próximo pasado de mil ochocientos cincuenta y siete.

ARTÍCULO 2°. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso en el Paraná, Capital provisoria de la Confederacion Argentina, a los diez y ocho dias del mes de Julio del año del Señor de mil ochocientos cincuenta y ocho.

PASCUAL ECHAGüE.- Carlos M. Saravia , Secretario del Senado.- M. LUQUE.- Jonás Larguía, Pro-Secretario.

Convención de navegacion fluvial con el Brasil

Art. 1° - La navegacion de los rios Uruguay, Paraná y Paraguay, es libre para el comercio de todas las naciones, desde el Rio de la Plata hasta los puertos habitados, ó que se habilitasen en cada uno de los dichos ríos para ese fin, por los respectivos Estados, conforme á las concesiones ya hechas por cada una de las altas partes contratantes en sus decretos, Leyes y Tratados.

Art. 2° - La libertad de navegacion concedida á todas las banderas, no se entiende respecto de los afluentes (salvas las estipulaciones en contrario), ni de la que se haga de puerto á puerto de la misma Nación. Tanto esta como aquella navegacion podrán ser reservadas por cada Estado para su bandera, siendo con todo libre á los ciudadanos ó súbditos de los otros Estados ribereños, cargar sus mercaderías en las embarcaciones empleadas en ese comercio interior ó de cabotaje.

ARTÍCULO 3°. Los buques de guerra de los Estados ribereños gozarán también de la libertad de tránsito y de entrada, en todo el curso de los ríos habilitados para los buques mercantes. Los buques de guerra de las naciones no ribereñas, solamente podrán llegar hasta donde en cada Estado ribereño les fuese permitido, no pudiendo la concesion de un Estado estenderse fuera de los límites de su territorio, ni obligar de forma alguna á los otros ribereños.

ARTÍCULO 4°. Cada Estado ribereño se obliga, en tanto cuanto le sea posible, á conservar y mejorar los canales navegables, y á colocar y mantener los faroles, valizas, boyas y cualesquiera otras señales precisas, en la parte del territorio fluvial que le perteneciere, a fin de que la navegación se haga lo más libre y seguramente que se pueda conseguir, atentos los

obstáculos naturales de los ríos.

ARTÍCULO 5°. Cada Gobierno llevará á efecto, á la mayor brevedad posible, las obras y medidas que juzgue más urjentes, en conformidad al artículo anterior, para conservar espédita y hacer más fácil la navegacion de los ríos en que tuviese soberanía.

ARTÍCULO 6°. Serán objeto de ajustes ulteriores y especiales, las obras que, por su situación en territorio misto, ó por su importancia deban hacerse á espensas de dos o más ribereños.

ARTÍCULO 7°. Los buques que se dirijan de un puerto esterior, ó de uno de los puertos fluviales de la nación á que pertenecen, para otro de la misma nación, ó de tercera, no serán sujetos en su tránsito por las aguas de cualquiera de los Estados intermediarios, á ningún examen ni demora, fuera de la que fuese indispensable para exhibir su carta de sanidad, tomar práctico y conocerse su nacionalidad, procedencia y destino.

Unico.- Todos los Gobiernos se obligan á facilitar del modo más eficaz, tanto la navegación de tránsito, como la que fuese peculiar á sus puertos, y consiguientemente providenciarán para que los sobredichos actos se practiquen, por parte de cada Estado, en uno solo ó en dos lugares de la costa, ó islas que en los tres ríos le pertenecieren, y con la mayor prontitud posible.

ARTÍCULO 8°. La nacionalidad, procedencia, destino y tonelaje de los buques que se hallaren comprendidos en el caso del artículo 7° serán comprobadas por un certificado de la autoridad fiscal del puerto de la procedencia, siendo este documento visado no solo por el Agente Consular de la nación á que perteneciere el buque, cuando la salida fuere de puerto estrangero, sinó también por los Agentes Consulares de los Estados, por cuyo territorio tengan que pasar, si los hubiese.

1°- Sólo en falta de certificado ó cuando bona fide haya sospecha fundada contra su veracidad, se podrá exijir la exhibicion del pasaporte del buque, rol de equipaje y manifiesto de carga.

2°- La exhibición de la carta de sanidad del certificado y de los otros documentos en el caso escepcional ya previsto, será hecha á bordo del buque, ó en tierra, por el capitán ó su apoderado. En el punto en que esta operacion tuviere lugar, recibirá el buque un pase que será dado gratis , para entregarlo á la salida del territorio intermediario al de su destino, en la estacion competente.

ARTÍCULO 9°. Las formalidades prescriptas en los artículos 7° y 8° serán arregladas de modo que los buques que subieren ó bajaren en los lugares donde las márgenes del río pertenecieren á más de un Estado, no queden obligados á tocar a más de dos puntos ó estaciones de los territorios fronterizos é intermediarios al de su destino.

Unico- En el Río Uruguay, v.g., los buques que pasasen para los puertos argentinos, llenarán dichas formalidades ante las autoridades argentinas, y en la misma forma practicarán los que se destinaren a los puertos del Estado Oriental. Los buques que subieren

para los puertos brasileros, ó procedieren de ellos se presentarán, para el mismo fin, á las estaciones argentinas ó a las orientales, según mas le conviniere.

ARTÍCULO 10. La policía de cada Estado contra los embarques y desembarques clandestinos, de mercaderías ó de personas, será en general ejercida en tierra á lo largo de sus márjenes, y sobre el río, por medio de embarcaciones mercantes ó de guerra.

ARTÍCULO 11. En los puntos en que tal precuaucion se juzgue necesaria, se podrá obligar al buque á recibir un guarda del país por cuyas aguas transite, ó á cerrar y sellar las escotillas ó los lugares en que estén depositadas las mercaderías y se podrán emplear estos dos medios conjuntamente.

ARTÍCULO 12. El servicio de los guardas se limitará a vijilar que los buques no tengan comunicacion con tierra, (salvos los casos en que esto es permitido) ó cometan cualquier, otra contravención. Los capitanes de buques estarán obligados á dar alojamiento y sustento de su mismo rancho á dichos ajentes policiales.

ARTÍCULO 13. Las dos medidas indicadas en el artículo 11, no se estenderán fuera de los límites de cada Estado. En los lugares en que las dos márjenes del Río no pertenecieren á una única soberanía, dichas medidas sólo podrán ser aplicadas por la autoridad del Estado á cuyo puerto fuese destinado el buque, ó por cualquiera de ellas, á elección del capitán del buque, cuando este se dirija para los puertos de un tercer Estado.

ARTÍCULO 14. Los empleados que por parte de cada Estado hicieren la policía del río en embarcaciones, podrán exijir de cualquier buque que encuentren en las aguas de su país, la presentación del pase, de que habla el artículo 8° y declaración de la procedencia y destino. Podrán también exijir donde las márjenes del río pertenecieren á su nación, que se les exhiba el pasaporte del buque el manifiesto de la carga, el rol de equipaje y la lista de pasajeros cuando la exhibicion de alguno ó de todos estos papeles del buque fuere necesaria para prevenir ó averiguar algún fraude de que haya fundada sospecha. Estos actos, sin embargo, deberán ser practicados de modo que no cause el menor vejámen ó embarazo al tránsito y comercio lícito de los otros Estados.

ARTÍCULO 15. El buque que se dirija á los puertos de un Estado podrá entrar á los puertos habilitados de cualquiera de los otros ribereños, permanecer allí, cargar ó descargar, parcial ó totalmente, concediéndoseles la misma protección y ventajas de que gozaria si viniese directamente con ese destino, y quedando sujeto á las leyes fiscales y policiales de la autoridad territorial.

Unico- Es espresamente entendido que si la entrada hubiese sido causada por fuerza mayor, y el buque, saliese con el mismo cargamento, no se le exijirá derecho alguno de entrada, de estadía ó de salida.

ARTÍCULO 16. Cada Gobierno designará otros lugares fuera de sus puertos habilitados en que los buques, cualquiera que sea su destino, puedan comunicar con tierra directamente ó

por medio de embarcaciones menores, para reparar averías, proveerle de combustible ó de otros objetos de que carezcan.

1°- En estos puntos la autoridad local tendrá derecho de exijir, aunque el buque siga en tránsito directo, la exhibición del rol del equipaje, lista de los pasajeros y manifiesto de la carga, y visar gratis todos ó algunos de esos documentos.

2°- Los pasajeros no podrán desembarcar allí, sin previa licencia de la misma autoridad territorial, á quien para ese fin deberán presentar sus pasaportes para ser vistos y visados por ella.

ARTÍCULO 17. Los Gobiernos ribereños se darán conocimiento recíprocamente de los puertos que destinaren para las comunicaciones, previstas en el artículo anterior; y si cualquiera de ellos juzgare conveniente determinar algún cambio á ese respecto, lo prevendrá á los otros, con la anticipación necesaria.

ARTÍCULO 18. Toda comunicación con tierra, no autorizada, ó en lugares no designados ó fuera de los casos de mayor fuerza, será punible con multa fuera de las otras penas en que puedan incurrir los delincuentes, según la legislación general del país.

ARTÍCULO 19. Ningún buque podrá cargar ó descargar fuera de los puertos designados en el artículo 15. Será, sin embargo, permitido tocar en cualquier otro lugar y descargar allí todo ó parte de la carga, sí por causa de avería u otra circunstancia extraordinaria, no pudiese continuar su viaje, y siempre que el capitán (donde esto fuere posible) se dirija préviamente á los empleados de la estación fiscal más próxima, ó en falta de éstos, á cualquiera otra autoridad local y se someta á las medidas que esos empleados ó autoridad juzgaren necesarias para prevenir alguna importacion clandestina, según las Leyes generales vigentes en ese territorio.

1°- Las medidas que el capitan hubiese tomado en su propio arbitrio, antes de prevenir á los empleados fiscales, ó a falta de éstos, á alguna otra autoridad local y sin esperar su intervención, no reputarán justificables, si nó probare que fueron indispensables para la salvación del buque ó de la carga.

2°- Las mercaderías así descargadas, si fueren exportadas en el mismo buque, ó embarcaciones menores, no podrán ser sujetas á derecho de entrada, tránsito ó salida.

ARTÍCULO 20. Toda importacion ó exportacion de mercaderías, por las márjenes de los ríos ó sus islas, así como los alijamientos ó trasbordos, sin prévia autorizacion, o sin que se haya observado las formalidades prescriptas en el artículo anterior, estarán sujetas á multas, fuera de la pérdida del contrabando y de las otras penas que impongan las leyes generales del país.

ARTÍCULO 21. Toda tentativa de importacion ó exportacion fraudulenta por la costa de los ríos y sus islas, manifestada por actos esteriores y seguida de un principio de ejecución, si no fuese llevada á efecto por circunstancias fortuitas ó independientes de la voluntad del autor, será castigada como verdadera importacion ó exportacion fraudulenta.

ARTÍCULO 22. El buque que despues de haber salido barra ó fuera, de cualquier punto del curso del río, fuese obligado por causa de fuerza mayor á arribar á puerto del Estado, de cuyo territorio hubiese salido, ó á puerto de otro ribereño, será exento de todo derecho de puerto, cualquiera que sea su denominacion, si allí no cargare ni descargare.

1°- Será exento, de parte de las Aduanas del lugar, de cualquier formalidad que no sea la de una declaración indicando los motivos de su entrada forzada, salvo las precauciones usadas allí, para evitar las importaciones ó exportaciones clandestinas.

2°- En falta de la sobre dicha declaración ó si la arribada no fuese justificada, los capitanes sufrirán las penas impuestas por la legislacion del país, contra los que por escala forzada, entraren á sus puertos sin llenar las prescripciones que en él se observan.

ARTÍCULO 23. Los transbordos ordinarios por causas de avería, ó que puedan ser temporariamente necesarios por cualquier otro accidente imprevisto, como falta de agua ó encalladura, no serán reputados como carga ó descarga en el sentido del artículo 19, y serán enteramente libres, una vez que se hagan sin tocar en las márjenes del río, ó mediante el consentimiento y bajo la vijilancia de los empleados fiscales del lugar, y en ausencias, de estos bajo la vijilancia de cualquiera otra autoridad local.

1°- Si las escotillas ó lugares de depósitos de las cargas hubieren sido cerradas y selladas, deberá el capitán en los casos precitados, dirigirse previamente (si fuese posible) á los empleados de la estación fiscal competente que quedase más próxima, para hacer levantar los sellos, y se someterá á las medidas que estos empleados juzgaren necesarias, á fin de evitar el contrabando en su territorio.

2°- Las mercaderías trasbordadas de este modo, deberán ser reembarcadas en el mismo buque.

ARTÍCULO 24. Si por causa de contravención á las medidas policiales y fiscales concernientes al libre tránsito fluvial tuviere lugar alguna aprehensión de mercaderías, buque ó embarcaciones menores, se concederá sin demora el levantamiento de dicha aprehensión, mediante fianza ó caucion suficiente del valor de los objetos aprehendidos.

Unico. - Si la contravencion no tuviere otra pena que la de multa, el contraventor obtendrá mediante la misma garantía, el continuar inmediatamente su viaje.

ARTÍCULO 25. En los casos de naufragio ó cualquier otro establecimiento desgraciado, las autoridades locales deberán prestar todo el auxilio á su alcance, tanto para la salvación de las vidas, buque y carga, cuanto para la recaudación y seguridad de lo salvado.

1°- Cuando el acontecimiento desgraciado tuviere lugar en aguas que pertenezcan á más de un Estado, las autoridades de una y de otra márjen combinarán su jurisdiccion y concurso, de modo que su auxilio sea el más eficaz y propio de las íntimas relaciones y de la humanidad de pueblos vecinos y cultos.

2°- En la hipótesis del parágrafo anterior, siempre que haya de desembarcarse la carga del buque, quedará sujeta á la jurisdiccion del lugar en que fuese depositada, que será aquel para

donde pueda ser transportada con más prontitud y seguridad. Y cuando estas circunstancias fuesen iguales para las autoridades de una y otra márjen, preferirá la jurisdiccion de aquella que hubiese prestado los primeros auxilios, ó que los interesados escojieren.

3°- Si el capitán, el dueño de la carga, ó quien sus veces haga, quisiere transportarla directamente al puerto de su destino, ú otro cualquiera lo podrá hacer sin pagar derecho alguno, y sí sólo los gastos de salvamento.

4°- No estando presente el capitán del buque, el dueño de las mercaderías naufragadas ó quien sus veces haga, para correr con los gastos de salvamento, serán estos pagados por la autoridad local, e indemnizados por el dueño ó quien lo represente, ó á costas de las mercaderías, rematándose en pública subasta cuantas basten para ese fin y para el pago de los respecivos derechos. Con respecto al resto de las mercaderías, cuando tenga lugar el antedicho remate, se procederá conforme á la legislación del país, concerniente á los depósitos en sus Aduanas.

ARTÍCULO 26. El capitán del buque naufragado ó quien sus veces haga, estará obligado á remover el casco del buque ó sus fragmentos; y cuanto él no pueda hacerlo dentro del plazo que le fuere señalado por la autoridad local, ni responsabilizarse por los gastos de ese trabajo, se juzgará abandonado el buque, y la misma autoridad hará á su costo esa remocion cuyo provecho le pertenecerá.

ARTÍCULO 27. El practicaje de los ríos, donde se juzgare necesario, será ejercido por las personas que cada Estado ribereño habilitare para ese fin.

1°- Los prácticos de un Estado serán reconocidos en cualquiera de los otros Estados, en vista de los títulos de nombramientos que les fueren conferidos por sus respectivos gobiernos.

2°- Es enteramente libre á los capitanes, tomar prácticos que sean de su confianza.

3°- Los prácticos de cada Estado ribereño, podrá servir á bordo de los buques de su nación y de cualesquier otros que naveguen para sus puertos.

4°- Los Gobiernos ribereños prestarán recíprocamente particular proteccion á sus prácticos pudiendo los de un Estado desembarcar en territorio de otro, permanecer allí y recibir nueva comisión.

ARTÍCULO 28. El derecho de practicaje, será percibido según una tarifa formada para cada río, y fijada su relación al calado del buque, á las distancias y á las dificultades de la navegación en las crecientes y bajas de los ríos.

1°- La tarifa del derecho de practicaje será adoptada de común acuerdo por los respectivos gobiernos ribereños, y ninguno de ellos la podrá alterar, sin el consentimiento de los otros.

2°- En todos los casos de avería grave, acontecidos al buque por alguna falta del práctico, perderá este el derecho á toda retribución.

ARTÍCULO 29. Es libre á cada Gobierno declarar facultativo para todos los buques, entre los límites de su territorio, el servicio del practicaje, y en todo caso quedarán exentos de

tomar práctico.

1°- Los buques de guerra;

2°- Los buques que no demandasen mas agua que la correspondiente al máximum de las bajas en cada río, y cuyos capitanes hayan hecho ya dos viajes en los mismos lugares.

3°- Los buques empleados en el cabotaje de cada río.

ARTÍCULO 30. Los prácticos serán responsabilizables ante los tribunales de su país, ex oficio , ó á requerimiento de las partes interesadas, por los daños resultantes de mala fé ó negligencia en el desempeño de sus obligaciones. En los delitos comunes, estarán sujetos á la autoridad local, considerándoseles entonces como pertenecientes al equipaje del buque, cuando éste fuere de su nación. Los gobiernos ribereños velarán escrupulosamente que dichos empleados no se entreguen al abuso de bebidas espirituosas, y que sirvan con celo y probidad, castigando rigurosamente á los delincuentes.

ARTÍCULO 31. Cada Gobierno instituirá un Comisario General, y comisarios parciales, dándoles las instrucciones precisas para que inspeccionen la navegación fluvial, entre su respectivo territorio y velen por la conservación del río, faroles, balizas, boyas y cualquier otras señales.

1°- Los Comisarios de cada Estado, en las inspecciones que hicieren, observarán con el mayor cuidado, los cambios que hayan ocurrido en el lecho y réjimen de los ríos, y examinarán si en consecuencia de tales cambios, las boyas y demás señales, están ó no colocadas convenientemente.

2°- La superintendencia de los Comisarios, por lo que respecta al servicio del practicaje, se limitará á examinar si los prácticos cumplen bien sus deberes.

3°- Cuando los Comisarios de un Estado tuviesen conocimiento de alguna contravención, ó de algún hecho contrario á los deberes de los prácticos pertenecientes á otro Estado ribereño, y cuyo castigo sea de la competencia de las autoridades de este Estado, denunciarán oficialmente á los culpados, con las pruebas que puedan suministrar á sus respectivos comisarios.

ARTÍCULO 32. Cada Estado podrá establecer un derecho destinado a los gastos de la conservación del río faroles, balizas y cualesquier otros auxilios que faciliten la navegación, pero dicho derecho solo será cobrado de los buques que fuesen á sus puertos directamente, ó de los que entrasen en ellos por escala (escepto los casos de fuerza mayor), si estos cargasen ó descargasen allí.

ARTÍCULO 33. Fuera del derecho que habla el artículo anterior, y del concerniente al servicio del practicaje, el tránsito fluvial no podrá ser gravado directa ni indirectamente, con otro impuesto, bajo cualquier denominación que sea.

ARTÍCULO 34. En todo el curso de los ríos Uruguay, Paraná y Paraguay, tanto cuanto sea posible, se adoptará un sistema uniforme de policía fluvial. Y cada Estado por su parte

procurará además satisfacer á esta conveniencia de uniformidad, en lo que respecta al sistema y réjimen fiscal de sus Aduanas.

ARTÍCULO 35. Los buques de guerra están exentos de todo y cualquier derecho de tránsito o de puerto no podrán ser demorados en su tránsito bajo pretexto alguno, y gozarán en todos los puertos y lugares en que sea permitido comunicar con la tierra, de las otras exenciones, honores y favores de uso general entre las naciones civilizadas.

ARTÍCULO 36. El régimen sanitario, aplicado á las procedencias sospechosas, será arreglado de una manera uniforme, y por común acuerdo de todos los estados ribereños; de modo que, en cada uno de ellos se concilien las precauciones sanitarias con los deberes de humanidad, y los bien entendidos intereses del comercio y navegacion general.

ARTÍCULO 37. Las dos altas partes contratantes se obligan á observar las presentes bases, en la parte de los dichos ríos que les pertenezca, y á convidar y emplear todos los medios á su alcance, para que los demás Estados ribereños adhieran y se conformen á las mismas estipulaciones, afianzándose las relaciones internacionales en la cordialidad y armonía que tanto interesa á pueblos vecinos.

ARTÍCULO 38. Queda espresamente entendido que esta Convención no perjudica á los favores mayores ó diversos, que en virtud de estipulaciones especiales, la Confederación Argentina y el Brasil se hayan concedido ó en adelante se concedieren recíprocamente.

ARTÍCULO 39. Cada Gobierno organizará en conformidad á las bases aquí espresadas lo mas brevemente posible, los reglamentos correspondientes á su territorio fluvial; y por medio de sus agentes diplomáticos tratará de entenderse con los otros gobiernos que tengan soberanía en el mismo río, á fin de que haya la más perfecta inteligencia y combinacion, sobre todos los puntos que debe comprender el desenvolvimiento de dichas bases, y designadamente para que se lleven á efecto los actos que quedan dependientes de ulterior y común acuerdo.

ARTÍCULO 40. Si aconteciere, lo que no es de esperar, que los otros Estados ribereños rehusen su adhesión á este acuerdo, la Confederación Argentina y el Brasil procurarán realizarlo por sí solamente entre los límites de sus respectivos territorios

ARTÍCULO 41. La presente Convención será obligatoria durante seis años, á contar desde el día del canje de las ratificaciones y por mas tiempo, hasta que una de las altas partes contratantes anuncie la intencion de modificarla, como también durante las negociaciones que se hicieren para ese fin.- El dicho anuncio deberá tener lugar con anticipación de ocho meses y especificar las bases que se juzguen conveniente modificar, y el sentido de la modificación.

ARTÍCULO 42. El canje de las ratificaciones de la presente Convención se hará en la ciudad del Paraná, en el plazo de ocho meses, contados desde su fecha ó antes si fuese posible. En

testimonio de lo cual nos, los abajo firmados, Plenipotenciarios del Presidente de la Confederación Argentina y de Su Majestad el Emperador del Brasil, en virtud de nuestros respectivos plenos poderes, firmamos la presente Convención de nuestra propia mano y le hicimos poner nuestros sellos.

Hecha en la ciudad del Paraná, á los veinte días del mes de Noviembre del año de Nuestro Señor Jesu-Cristo, mil ochocientos cincuenta y siete.

Santiago Derqui.- Bernabe Lopez.- Jose Naria de Silva Paranhos.

Ministerio de Relaciones Esteriores Paraná, Julio 20 de 1858

Téngase por ley de la Confederacion Argentina, comuníquese y dése al Registro Nacional

URQUIZA.- Bernabe Lopez.



VEREDICTA LEYES

Tratados. Texto original, como se publicó.

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