

CONVENCIONES DE BRUSELAS

IIª PARTE *

Por

JOSE D. RAY

Profesor Asociado de Derecho de la Navegación

I. INTRODUCCIÓN

1. El Congreso al sancionar la Ley 15.787, decidió la adhesión de la República Argentina a las Convenciones de Bruselas del 25 de agosto de 1924 relativa a unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, del 10 de abril de 1925 relativa a la unificación de ciertas reglas sobre privilegios e hipotecas marítimas de la misma fecha relativa a buques de Estado, con su protocolo de 1934, y de 1932 relativas a la unificación de ciertas reglas sobre competencia civil y penal en materia de abordajes.

La iniciativa para la ratificación de esas Convenciones fué tomada por el Presidente de la Asociación Argentina de Derecho Marítimo en el año 1936, ante el Consejero Legal del Ministerio de Relaciones Exteriores, doctor Isidoro Ruiz Moreno, quien preparó todos los antecedentes del proyecto que culminó durante el gobierno constitucional con la sanción del Senado en el año 1939 y en diciembre de 1960, durante las sesiones extraordinarias, de la Cámara de Diputados.

Si se tiene en cuenta que mediante la ley 11.132, la República Argentina ya había adherido a las Convenciones de Bruselas de 1910 sobre abordajes y asistencia y salvamento, podemos decir que nuestro país ratificó las Convenciones Internacionales más importantes en materia de derecho privado marítimo, como son todas las de Bruselas, aprobadas a instancias del Comité Marítimo Internacional (1)

* De las convenciones sancionadas en Bruselas, la Argentina ha adherido a todas, sólo las referentes a "Embargo preventivo de buques", del 10 de mayo de 1925; "Limitación de responsabilidad de propietarios de buques" y "Pasajeros clandestinos", de 1937.

Ver: Ray, J. D., "Embargo de buques", Buenos Aires, 1939, y "La conferencia de Bruselas de 1937 sobre unificación de la legislación marítima", en revista "La Ley", t. 31, sección Doctrina (sección separata).

En abril del corriente año se realizó una nuestra conferencia diplomática para considerar el proyecto de responsabilidad del transportador de pasajeros (ver nuestro trabajo citado) y el de responsabilidad de los explotadores de buques nocturnos, y sólo se aprobó el primer proyecto.

* La segunda parte se publicará en "Lecciones y Ensayos" N° 20.

2. El Comité Marítimo Internacional, con sede en Amberes (2), es una institución que tiene como fin primordial promover la unificación del derecho marítimo mediante conferencias internacionales en las que se elaboran disposiciones tendientes a ser aplicadas en todos los países que asumen este compromiso y que lo cumplen ratificando las convenciones internacionales aprobadas o incorporando sus principios a la legislación nacional.

Periódicamente el Comité celebra conferencias de carácter privado, a las que concurren delegados de las asociaciones marítimas nacionales afiliadas al Comité y constituidas por representantes caracterizados de los distintos intereses comprometidos en una expedición marítima: armadores, aseguradores, cargadores o consignatarios, y abogados o profesores universitarios especializados en la materia (3). En estas conferencias se aprueban proyectos de con-

² El Comité Marítimo Internacional fue fundado por Luis Franck, Charles Lejeune y Auguste Bernasconi y existen asociaciones nacionales en la mayor parte de los países marítimos del mundo, que se encuentran afiliadas al mismo.

³ Las conferencias del Comité Marítimo Internacional han sido las siguientes: 1ª Conferencia de Amberes (1898): asistencia y asistencia, responsabilidad de armadores de buques. 2ª Conferencia de Londres (1899): los mismos temas. 3ª Conferencia de París (1900): los mismos temas. 4ª Conferencia de Hamburgo (1902): asistencia, competencia en materia de abordaje, privilegios e hipotecas. 5ª Conferencia de Amsterdam (1904): los mismos temas. 6ª Conferencia de Liverpool (1905): responsabilidad de armadores de buques, privilegios e hipotecas. 7ª Conferencia de Venecia (1907): los mismos temas, conflictos de leyes en materia de fletas. 8ª Conferencia de Bremen (1909): conflictos de leyes en materia de fletas, responsabilidad en casos de accidentes de personas. 9ª Conferencia de París (1911): los mismos temas. 10ª Conferencia de Copenhague (1913): declaración de Londres, fletamento, seguridad de la navegación, seguro en tiempo de guerra. 11ª Conferencia de Amberes (1921): responsabilidad de propietarios de buques, privilegios e hipotecas. 12ª Conferencia de Londres (1922): reglas de La Haya sobre los conocimientos, inmunidad de buques del Estado. 13ª Conferencia de Gotinga (1923): inmunidad de buques del Estado, fletamento, seguro obligatorio de pasajeros. 14ª Conferencia de Ginebra (1925): seguro obligatorio de pasajeros, fletamento. 15ª Conferencia de Amsterdam (1927): seguro obligatorio de pasajeros, cartas de garantía. 16ª Conferencia de Amberes (1930): seguro obligatorio de pasajeros, jurisdicción y sanciones penales en casos de abordaje en alta mar. 17ª Conferencia de Oslo (1931): competencia penal y civil en materia de abordajes, embargo de buques. 18ª Conferencia de Amberes (1937): revisión de convenciones sobre la limitación de responsabilidad y los conocimientos, averías comunes. 19ª Conferencia de Amsterdam (1949): revisión de Reglas de Toró-Amberes, determinación del límite de la responsabilidad, embargo. V. Ruyter, G., "Droit maritime", t. I, núm. 80, p. 78, ed. 1960.

Logo se realizaron las de Nápoles (1951) y Madrid (1955), previa reunión en Brighton del "Bureau Permanent" ampliado, con delegados de cada Asociación.

En la Conferencia de Rijeka de 1959 se consideraron temas sobre asistencia y salvamento marítimo (revisión de la convención de 1910), responsabilidad por daños nucleares y explotación de buques nucleares, cartas de garantía,

vención que luego son sometidos a conferencias diplomáticas convocadas por el gobierno belga, cuando el Comité considera que existe la posibilidad de un acuerdo internacional.

Las conferencias diplomáticas se realizan en Bruselas, a diferencia de las de carácter privado, que se celebran en ciudades europeas de los distintos países vinculados al Comité por la respectiva Asociación nacional.

Desde el año 1910 en que se convocó a la Conferencia Diplomática que aprobó las convenciones internacionales sobre abordaje y asistencia y salvamento, se realizaron cinco conferencias, en 1924, 1926, 1934, 1952 y 1957, y se han aprobado diez convenciones en total, ratificadas por un número grande de países. (4)

modificación del artículo 10 de la Convención de 1924 sobre conocimientos, publicidad de armadores, régimen internacional de buques en puertos extranjeros. En esta conferencia se elaboró un proyecto de convención sobre responsabilidad de los explotadores de buques nucleares que conjuntamente con el proyecto elaborado por la Comisión de Viena se incluyó como señalamos en la nota 1- en la agenda de la Conferencia Diplomática del corriente año.

* La primera sesión de la Conferencia Diplomática se realizó en el año 1905. Las convenciones internacionales de Bruselas y el estado de las ratificaciones y adhesiones prestadas hasta la fecha, según el informe del Comité Marítimo Internacional, son las siguientes:

I. ARMADRE, Bruselas, 23 de setiembre de 1910

Países	Ratificación	Adhesión	Notificación de las adhesiones a las partes contratantes
Alemania	1° feb. 1913		
Argentina		28 feb. 1922	15 mar. 1922
Australia		9 set. 1930	24 set. 1930
Austria	1° feb. 1913		
Bélgica	1° feb. 1913		
Brasil	31 dic. 1913		
Canadá		25 set. 1914	28 set. 1914
Ceylan		1° feb. 1913	3 feb. 1913
Dantzig	18 jun. 1913		
Dinamarca		2 jun. 1922	15 jun. 1922
Egipto		29 nov. 1943	29 nov. 1943
España		17 nov. 1923	30 nov. 1923
Estonia		14 may. 1929	30 en. 1930
Finlandia		17 jul. 1922	28 jul. 1923
Francia	1° feb. 1913		
Inglaterra	1° feb. 1913		
África Oriental		1° feb. 1913	3 feb. 1913
Bahamas, Barbados, Bermudas, Chipre, Costa de Oro, Malvinas (Falkland), Fidji, Gambia, Gibraltar, Gilbert y Ellice, Guayana Británica, Honduras Británica, Hong Kong		1° feb. 1913	3 feb. 1913

3. En esta publicación nos proponemos suministrar el texto

Países	Notificación	Adhesión	Notificación de las adhesiones a las partes contratantes
Jamaica (Caimanes, Caiques y Turquesas), Labuan, Leeward (Antigua, Dominica, Montserrat, San Cristóbal-Nevís, San Vicente)		1° feb. 1913	3 feb. 1913
Federación de Estados Malayos Malta, Mauritius, Nigéria del Sud, Norfolc		1° feb. 1913	3 feb. 1913
Papua, Santa Elena, Salomón, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Straits Settlements		1° feb. 1913	3 feb. 1913
Terranova		11 mar. 1914	20 mar. 1914
Tobago, Trinidad, Wei-Hai, Wei-Windward (Granada, Santa Lucía, San Vicente)		1° feb. 1913	3 feb. 1913
Grecia	29 oct. 1913		
Haití		18 ag. 1951	17 oct. 1951
Hungría	1° feb. 1913		
Irlanda	1° feb. 1913		
Italia	2 jun. 1913		
Colonias Italianas		9 nov. 1934	5 dic. 1934
Japón	12 en. 1914		
Letonia		2 ag. 1922	16 ag. 1922
México	1° feb. 1913		
Nicaragua	10 jul. 1913		
Noruega	12 nov. 1913		
Nueva Zelanda		19 may. 1913	26 may. 1913
Países Bajos	1° feb. 1913		
Polonia		2 jun. 1922	15 jun. 1922
Portugal	25 jul. 1913		
Colonias		20 jul. 1914	30 jul. 1914
Rumanía	1° feb. 1913		
Rusia	1° feb. 1913		
Suecia	12 nov. 1913		
Suiza		28 may. 1954	15 jul. 1954
Turquía		4 jul. 1955	16 ag. 1955
Unión Indiana		1° feb. 1913	3 feb. 1913
U.R.S.S.		19 jul. 1936	27 jul. 1936
Uruguay		21 jul. 1915	24 jul. 1915
Yugoslavia		31 dic. 1921	13 en. 1922
República Dominicana		28 jul. 1953	

II. ASISTENCIA Y SALVAMENTO, Bruselas, 28 de setiembre de 1910

Alemania	1° feb. 1913		
Argentina		20 feb. 1922	16 mar. 1922
Australia		9 oct. 1930	24 oct. 1930
Austria	1° feb. 1913		
Bélgica	1° feb. 1913		
Brasil	31 dic. 1913		
Canadá		22 oct. 1914	28 oct. 1914
Ceylán		1° feb. 1913	3 feb. 1913
Dinamarca	10 jun. 1913		

de las convenciones y un pequeño resumen y comentario de lo

Países	Notificación	Adhesión	Notificación de las adhesiones a las partes contratantes
Danzig		15 oct. 1921	17 oct. al 14 dic. 1921
Egipto		19 nov. 1923	1 ^o dic. 1923
España		17 nov. 1923	30 nov. 1923
Estonia		15 may. 1929	20 en. 1930
E. Unidos de Norteamérica	1 ^o feb. 1913		
Finlandia		17 jul. 1923	28 jul. 1923
Francia	1 ^o feb. 1913		
Inglaterra	1 ^o feb. 1913		
África Oriental		1 ^o feb. 1913	3 feb. 1913
Bahamas, Barbados y Bermudas		1 ^o feb. 1913	3 feb. 1913
Chipre, Costa de Oro, Falkland, Fidji, Gambia, Gibraltar, Gilbert y Ellice, Guayana Británica, Honduras Británicas, Hong-Kong		1 ^o feb. 1913	3 feb. 1913
Jamaica (Caimán, Caicos y Turques), Labuan, Leeward (Antigua, Dominica, Montserrat, San Cristóbal-Nevis, las Virgenes)		1 ^o feb. 1913	3 feb. 1913
Federación de Estados Malayos	1 ^o feb. 1913		3 feb. 1913
Malta, Mauricio, Nigeria del Sud, Norfolk		1 ^o feb. 1913	3 feb. 1913
Papua, Santa Elena, Salomón, Seychelles, Sierra León, Somaliland, Straits Settlements		1 ^o feb. 1913	3 feb. 1913
Terranova		11 mar. 1914	20 mar. 1914
Tobago, Trinidad, Wei-Hai-Wei-Windward (Granada, Santa Lucía, San Vicente)		1 ^o feb. 1913	3 feb. 1913
Grecia	15 oct. 1913		
Haití		18 ag. 1921	1 ^o oct. 1921
Hungría	1 ^o feb. 1913		
Irlanda	1 ^o feb. 1913		
Italia	2 jun. 1913		
Erythría, Somalia Italiana		2 jun. 1913	11 jun. 1913
Colonias Italianas		9 nov. 1924	8 dic. 1924
Japón	12 en. 1914		
Letonia		2 ag. 1922	18 ag. 1922
México	1 ^o feb. 1913		
Noruega	12 nov. 1913		
Nueva Zelanda		19 may. 1913	26 may. 1913
Países Bajos	1 ^o feb. 1913		
Polonia		15 oct. 1921	17 oct. al 14 dic. 1921
Portugal	25 jul. 1913		
Colonias		20 jul. 1914	30 jul. 1914
Rumania	1 ^o feb. 1913		
Rusia	1 ^o feb. 1913		

fundamental de cada una de ellas, que han servido de fuente al

Países	Notificación	Adhesión	Notificación de las adhesiones a los partes contratantes
Suecia	12 nov. 1913		
Suiza		28 may. 1924	15 jul. 1924
Turquía		4 jul. 1925	15 ag. 1925
Unión Indiana		1 ^o feb. 1913	3 feb. 1913
U.R.S.S.		10 jul. 1926	27 jul. 1926
Uruguay		21 jul. 1916	24 jul. 1916
Yugoslavia		31 dic. 1921	12 en. 1922
República Dominicana		23 jul. 1928	

III. LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD DE PROPIETARIOS DE BUQUES DE MAR,
Bruselas, 25 de agosto de 1924

Bélgica	2 jun. 1920	
Brasil	28 abr. 1921	
Dinamarca	2 jun. 1920	
España	2 jun. 1920	12 jul. 1924
Finlandia		
Francia	23 ag. 1922	
Hungría	2 jun. 1920	15 may. 1921
Mónaco		
Noruega	10 oct. 1922	
Polonia	26 oct. 1922	
Portugal	2 jun. 1920	
Suecia	1 ^o jul. 1922	
Turquía		4 jul. 1925
República Dominicana		

IV. COMERCIALIZADO, Bruselas, 25 de agosto de 1924

Alemania	1 ^o en. 1920	
Australia		4 jul. 1925
Papua y Norfolk		4 jul. 1925
Nauri y Nueva Guinea		4 jul. 1925
Bélgica	2 jun. 1920	
Ceylán		2 dic. 1920
Dinamarca		1 ^o jul. 1924
Egipto		29 nov. 1923
España	2 jun. 1920	
E. Unidos de Norteamérica	23 jun. 1927	
Finlandia		1 ^o jul. 1920
Francia	4 en. 1927	
Inglaterra e Irlanda del Norte	2 jun. 1920	
Ascensión		3 nov. 1921
Bahamas, Barbados y Bermudas, Borneo del Norte, Camerún, Chipre, Costa de Oro, Falkland, Fiji, Gambia, Gibraltar, Gilbert y Ellice, Guayanas Británicas, Honduras Británicas, Hong-Kong, Jamaica (Caimán, Calicut y Turquesa), Kenia, Leeward, Antigua, Dominica, Montserrat, San Cristóbal, Nevis, San Vicente		2 dic. 1920

proyecto de ley general del doctor Malvagni al legislar sobre los distintos institutos que ellas contemplan.

Países	Ratificación	Adhesión
Federación de Estados Malayos		2 dic. 1930
Estados Malayos no Federados		2 dic. 1930
Mauricio, Nigeria		2 dic. 1930
Palestina		2 dic. 1930
Sarín Elena		3 nov. 1931
Salomón		2 dic. 1930
Sarawak		3 nov. 1931
Seychelles, Sierra León, Somaria, Straits Settlements, Tanganika, Tobago, Tonga, Trinidad, Windward (Granada, Santa Lucía, San Vicente)		2 dic. 1930
Zanzibar		2 dic. 1930
Hungría	2 jun. 1930	
Italia	7 oct. 1933	
Japón	1 ^o jul. 1937	
Mónaco		15 may. 1931
Noruega		1 ^o jul. 1938
Países Bajos		18 ag. 1938
Polonia	26 oct. 1936	
Portugal		24 dic. 1931
Territorios de Ultramar		2 feb. 1932
Rumanía	4 ag. 1937	
Suecia		1 ^o jul. 1938
Suiza		28 may. 1934
Turquía		4 jul. 1935
Yugoslavia	17 ag. 1939	
Israel	5 sept. 1950	

V. **PARVIENTOS E IMPROVECAS MARÍTIMOS, Bruselas, 10 de abril de 1926**

Bélgica	2 jun. 1930	
Brasil	23 abr. 1931	
Dinamarca	2 jun. 1930	
España	2 jun. 1930	
Estonia	2 jun. 1930	
Finlandia		12 jul. 1934
Francia	23 ag. 1933	
Hungría	2 jun. 1930	
Italia	7 dic. 1949	
Mónaco		15 may. 1931
Noruega	10 oct. 1932	
Polonia	26 oct. 1936	
Portugal		24 dic. 1931
Rumanía	4 ag. 1937	
Suecia	1 ^o jul. 1938	
Suiza		28 may. 1934
Siria		14 feb. 1931
Turquía		4 jul. 1935

II. CONVENCION PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS NORMAS EN MATERIA DE ABORDAJES (1) *p. n. c.*

Esta Convención determina las normas que deben aplicarse
en caso de abordajes o de responsabilidad por daños causados por

Países	Ratificación	Adhesión
VI. Instrumento en su forma en Francés, Bruselas, 10 de abril de 1924, y Protocolo adicional, Bruselas, 24 de mayo de 1924		
Alemania	27 jun. 1924	
Bélgica	8 en. 1926	
Brasil		
Chile	8 en. 1926	
Dinamarca	16 nov. 1920	
Estonia	8 en. 1926	
Francia	27 jul. 1924	
Grecia	8 en. 1926	19 may. 1921
Hungría	27 en. 1927	
Italia	27 en. 1927	
Colonias Italianas	25 abr. 1929	
Noruega		
Países Bajos	8 jul. 1924	
Curacao, Indias Neerlandesas, Surinam	8 en. 1924	
Polonia	Denunc. 17 mar. 1923	
Portugal	27 jun. 1924	
Rumania	4 ag. 1927	
Suecia	1 ^o jul. 1924	28 may. 1924
Suiza		4 jul. 1925
Turquía		
Protocolo adicional 1924		
Alemania	27 jun. 1924	
Bélgica	8 en. 1926	
Brasil	8 en. 1926	
Chile	8 en. 1926	
Dinamarca	16 nov. 1920	
Estonia	8 en. 1926	
Francia	27 jul. 1924	
Grecia	8 en. 1926	19 may. 1921
Hungría	8 en. 1926	
Italia	27 en. 1927	
Colonias Italianas	23 en. 1927	
Noruega	25 abr. 1929	
Países Bajos	8 jul. 1924	
Curacao, Indias Neerlandesas, Surinam	8 jul. 1924	
Polonia	8 en. 1926	
Portugal	27 jun. 1924	
Rumania	4 ag. 1927	
Suecia	1 ^o jul. 1924	28 may. 1924
Suiza		4 jul. 1925
Turquía		

un buque (3) a otro o a los objetos o personas que en él se hallen, aunque no hubiese contacto material entre los buques, siempre y

Países	Rotificación	Adhesión
VII. COMPETENCIA CIVIL, EN MATERIA DE AERONAVES, Bruselas, 10 de mayo de 1952		
Cambridge		12 nov. 1956
Costa Rica		13 sept. 1955
Egipto	24 ag. 1955	
España	8 dic. 1952	
Francia	25 may. 1957	
Suiza		28 mar. 1957
Yugoslavia	14 mar. 1955	
Portugal	4 may. 1957	28 may. 1954
Saint-Siège	10 ag. 1956	
Gran Bretaña	18 mar. 1959	

Países	Rotificación	Adhesión
VIII. COMPETENCIA PENAL EN MATERIA DE AERONAVES Y OTROS EVENTOS DE NAVEGACIÓN, Bruselas, 10 de mayo de 1952		
Cambridge		12 nov. 1956
Costa Rica		13 jul. 1955
Egipto	24 ag. 1955	
España	8 dic. 1952	
Francia	20 may. 1955	
Haití		17 jul. 1954
Portugal	4 may. 1957	
Saint-Siège	10 ag. 1956	
Suiza		28 may. 1954
U. Birmans		8 jul. 1953
Viet-Nam		29 nov. 1955
Yugoslavia	21 abr. 1956	
Gran Bretaña	18 mar. 1959	

Países	Rotificación	Adhesión
IX. ENSAYO PREVENTIVO DE BUQUES, Bruselas, 10 de mayo de 1952		
Cambridge		12 nov. 1956
Costa Rica		13 jul. 1955
Egipto	24 ag. 1955	
España	8 dic. 1952	
Francia	25 may. 1957	
Haití		4 nov. 1954
Portugal	4 mar. 1957	
Saint-Siège		10 ag. 1956
Suiza		28 may. 1954
Gran Bretaña		18 mar. 1959

Gran Bretaña incluye injustificadamente entre sus dominios las Malvinas, Islas Falkland, que entran en el ámbito de validez de nuestro ordenamiento jurídico (v. también Rev. "La Ley", t. 81, sez. doct., pág. 600, nota 8).

Países	Rotificación	Adhesión
X. LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD DE PROPIETARIOS DE BUQUES DE MAR, Bruselas, 10 de octubre de 1957		
G. Bretaña e Irlanda del Norte		18 feb. 1959
Francia		17 jul. 1959
España		16 jul. 1959

Países	Rotificación	Adhesión
XI. PASAJEROS CLANDESTINOS, Bélgica, 10 de octubre de 1957		
Martinos		22 en. 1959

* VERRI RAY, J. D. "Concepto jurídico de buque", y "Particularismo y armonización del derecho de la navegación." Cap. 1, N° 4, pág. 17, y bibliografía citada en las notas.

cuando uno de los buques sea de mar y enarbolem pabellones distintos, de alguno de los Estados contratantes o adheridos posteriormente a la Convención. (6)

La República Argentina ratificó esta convención mediante la ley 11.132 de 1921 y no ha incorporado sus normas a la legislación interna, de manera, que los casos en que no es aplicable la Convención, se rijan por las normas de nuestro código de comercio. (7)

Las disposiciones fundamentales son las siguientes:

a) En caso de que existan dudas con respecto a las causas del abordaje establece que los perjuicios serán soportados por los que los hubieran sufrido y que en caso de culpa concurrente la responsabilidad de cada uno de los buques debe guardar relación con la proporción de culpa. (Art. 3° y 4°).

Las soluciones de la Convención con respecto a los casos de abordaje dudoso o de culpa concurrente son distintas a las que consagra nuestra ley, en cambio, en caso de culpa exclusiva y accidente producido por causa de fuerza o caso fortuito no existe diferencia. (8)

b) Suprime el requisito de la protesta establecido en el artículo 1268 de nuestro Código de Comercio, así como cualquier otra formalidad especial y las llamadas presunciones legales. (Art. 6°). (9)

c) Consagra expresamente la solidaridad en caso de culpa concurrente con respecto a los perjuicios causados por daños personales (muerte o lesión) y deja librado a la legislación nacional los efectos de las disposiciones contractuales o legales, sobre limitación de responsabilidad de propietarios de buques. (Art. 4°).

d) Amplia el término de prescripción fijado por nuestra ley en 1 año, a 2 años, dejando librado lo referente a las causas de suspensión y de interrupción a lo que establece la ley del tribunal que intervenga en el caso. (Art. 7°). (10)

e) Expresamente prevé la obligación de prestar asistencia a las personas, después del abordaje y el compromiso de los Estados

⁶ En más de una oportunidad se ha dicho que la convención amplía el concepto de abordaje y esta afirmación es equivocada, porque lo que la convención dispone es la aplicación de las mismas disposiciones a los accidentes que se producen sin que haya contacto material entre los buques, que es lo esencial del concepto abordaje. (Ver el artículo 13 de la Convención, el artículo 4° de la referente a competencia civil y la Convención sobre competencia penal). La confusión es que se ha incurrido tuvo repercusión práctica con motivo de la interpretación del artículo 1269 del Código de Comercio.

⁷ Ver: Aclaraciones formuladas sobre la aplicación de la convención en el derecho interno, en "Jornadas sobre derecho de navegación", capítulo "Responsabilidad marítima emergente de abordajes."

⁸ Ver: Nuestro Código de Comercio, arts. 1261 a 1264.

⁹ Ver: Nuestro Código de Comercio, art. 1273 in fine.

¹⁰ Ver: Nuestro Código de Comercio, art. 852.

de incorporarla a las legislaciones nacionales y sancionar su incumplimiento. (11)

f) No se aplica a los buques de Estado, destinados exclusivamente a un servicio público. (art. 11°).

Comentando el Proyecto de Ley del doctor Malvagni durante las Jornadas de Derecho de la Navegación, de noviembre de 1960, destacamos ante los representantes de los distintos países americanos la conveniencia de incorporar los principios de la Convención al orden interno, punto sobre el cual existió absoluta coincidencia. (12)

III. CONVENCION PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS NORMAS EN MATERIA DE ASISTENCIA Y SALVAMENTO MARITIMO

Esta Convención señala los principios fundamentales en materia de asistencia y salvamento, aplicándose en caso de que uno de los buques sea de mar y ambos enarbolen pabellones distintos de Estados contratantes o adheridos a la convención. (Art. 13°).

Todo servicio de asistencia o de salvataje que tenga un resultado útil, da derecho a una remuneración equitativa, salvo que se hubiese prestado contra la negativa expresa y razonable del buque que recibe el servicio. (art. 2° y 3°).

Expresamente se prevé la remuneración en caso de que los buques pertenezcan al mismo propietario (art. 5°) y cuando el servicio prestado por el remolcador al remolcado sea de carácter excepcional no incluido en el cumplimiento normal del contrato de remolque (art. 4°).

El importe de la remuneración debe ser fijado por acuerdo de las partes y, en su defecto, por el Juez, teniendo en cuenta los principios tradicionales en la materia. (Art. 6° y 8°).

Si el convenio sobre asistencia o salvamento se hubiese efectuado en el momento y bajo la influencia del peligro, o fuera excesiva la remuneración, puede ser anulada o modificada por el tribunal. (Art. 7°).

Depende de la ley nacional del buque, la distribución de la remuneración entre el propietario, el capitán y las demás personas al servicio de cada uno de los buques salvadores. (Art. 6°).

Es obligatoria la asistencia y el salvamento gratuito de las personas, pero en caso de que también se hayan asistido o salvado bienes materiales, los que han prestado el servicio tienen derecho a una parte equitativa de la remuneración concedida a los asistentes o salvadores del buque, cargamento o accesorios. (Artículo 9°). (13)

¹¹ Ver: Nuestro Código de Comercio, art. 1273.

¹² Ver: "Jornadas", cita en nota 7.

¹³ Ver: Nuestro Código de Comercio, art. 1203 y siguientes.

Es interesante formular la comparación de las disposiciones de nuestro Código de Comercio y de la Convención de Bruselas con las del Código Acronáutico, que en sus arts. 125 y siguientes se refiere a la búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves.

Se consagra el término de prescripción de dos años (artículo 10^o) que no existe en nuestra ley.

Las disposiciones sobre obligatoriedad de la asistencia e inmunidad de buques de Estado, son similares a las establecidas en la convención sobre abordajes. (Art. 14^o).

IV. CONVENCION PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS NORMAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTOS

1. Esta Convención constituye el estatuto internacional del transporte por mar porque ha sido ratificada por la mayoría de los Estados del mundo occidental, con excepción de los países sudamericanos.

En numerosas oportunidades nos hemos referido a los antecedentes y evolución histórica de la convención (14) y consideramos innecesario insistir sobre el punto porque el miembro informante de la Cámara de Diputados, doctor Carnet, sintéticamente los menciona en su relación a la Cámara de Diputados, que se reproduce conjuntamente con el texto de las convenciones.

Es importante si señalar que la Convención es una reproducción de las Reglas de La Haya de 1921, fruto de la conciliación de los intereses contrapuestos afectados en una expedición marítima y que, en protección de los titulares de la carga, sus normas son de orden público. Es decir, que la responsabilidad del transportador establecida en la convención durante el período posterior a la carga y anterior a la descarga, no puede reducirse ni limitarse, en cambio sí aumentarse.

2. En la mayoría de los códigos latinos se encara la obligación del transportador como una obligación de "resultado", y se exonera éste en caso de incumplimiento, acreditando el caso fortuito, la fuerza mayor, el vicio propio de la cosa, la culpa del cargador o que se han configurado algunas de las causales previstas expresamente en el contrato. (15)

La Convención de Bruselas, además de esas hipótesis de exoneración, previstas casuísticamente, tiende a tipificar la obligación del transportador como una obligación de "medio", porque este tampoco responde si prueba que ha cumplido con la debida diligencia en poner el buque en condiciones de navegabilidad y que el accidente se ha producido por causas que no provienen de su culpa o de la de sus dependientes. (16)

¹⁴ Ver: RAY, J. D. "Consideraciones sobre el contrato de transporte por agua y la validez de las cláusulas del conocimiento". "La Ley", t. 82, pág. 798, y los trabajos citados en el trabajo que se menciona en la siguiente nota.

¹⁵ Ver: RAY, J. D. "Responsabilidad del transportador por agua" (en imprenta).

¹⁶ No deben extremarse las consecuencias de esta afirmación porque el compromiso fundamental del transportador por agua tiene las características de una obra, si bien, en ciertos casos, puede exonerarse acreditando que

Sin entrar al estudio en detalle de la Convención, nos limitaremos a mencionar su estructura fundamental que consideraremos en todo su alcance en otro trabajo.

3. En el artículo 1° se establece la esfera de aplicación de la Convención que se refiere a la responsabilidad del transportador marítimo de mercaderías, desde la carga hasta la descarga y siempre que el contrato de transporte se instrumente mediante conocimiento o documento similar.

4. En el artículo 3°, dividido en ocho incisos, se consagra la obligación del transportador de poner el buque en condiciones de navegabilidad (absoluta y relativa), proceder debida y cuidadosamente a la carga, manipuleo, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercaderías transportadas y a otorgar un conocimiento que indique las marcas, número de bultos o unidades, cantidad o peso y estado y condición de las mercaderías para su identificación e individualización.

5. El conocimiento, sin observación, constituye una presunción "juris tantum" de haber recibido las mercaderías en buenas condiciones y en la forma individualizada en el mismo, así como el retiro de la carga por parte del beneficiario del conocimiento, constituye una presunción similar de entrega, salvo notificación en tiempo y forma al transportador en sentido contrario.

En este aspecto es interesante destacar el párrafo del informe del diputado doctor Camet, en que se refiere concretamente a los problemas que engendra la descarga de los buques de ultramar y entrega de mercadería en los puertos argentinos.

Textualmente dijo el doctor Camet:

"En lo referente al inciso 6° del artículo 3° que establece la obligación para el consignatario de notificar las pérdidas o daños que pudieran haberse producido en las mercaderías transportadas y la naturaleza de esa pérdida o daño, cabe destacar que en nuestro país la entrega de las mercaderías no se efectúa en la mayoría de los casos directamente del buque al consignatario, sino a depósitos fiscales y que, en consecuencia, será necesario

empleó la diligencia debida. Esto significa que en esas hipótesis, a los efectos de la prueba, su como si la obligación fuese de "medio", porque probando la "diligencia empleada" el transportador puede exonerarse a pesar de no cumplir la obra o el resultado.

Sobre obligaciones de medio y de resultado, pueden verse: MARRASO, HENRI et LEON et AMISÉ TUNG, "Traité théorique et pratique de la responsabilité civile (délictuelle e contractuelle)", 8° ed., 1937; GALLI ENRIQUE, "Obligaciones de medio y de resultado", "Revista Jurídica de Buenos Aires", núm. 3; MARRASO EVA, ROSSATO, "Obligaciones de medio y de resultado", revista "La Ley", t. 50, doc. doctrina, p. 756, y bibliografía citada; ALSINA, DALLMAYR, "La carga de la prueba en la responsabilidad del médico. Obligaciones de "medio" y de "resultado" en Revista Jurídica Argentina, Setiembre 1948. A esta clasificación y a su aplicación al campo del derecho de la navegación por agua y por aire, nos referiremos al estudiar en detalle la Convención de Bruselas, en otro trabajo.

"interpretar adecuadamente el texto de la convención en el sentido de que la notificación al transportador debe efectuarse háciéndole a partir del momento en que la mercadería está a disposición del consignatario, o sea desde que ingresa a depósito.

"Deseo que estas palabras sirvan como una interpretación auténtica dada por la Cámara para la futura aplicación por la justicia de la Convención de Bruselas.

"En ese sentido, es costumbre que después de efectuarse la descarga, el agente del buque, por intermedio de anuncios en los diarios, invite a los consignatarios a revisar la carga, y en caso de no hacer éstos su reclamo en forma específica en esta oportunidad, se presumirá que las mercaderías se entregaron en buenas condiciones, salvo prueba inmediata e incontrovertible que se haya producido con intervención del transportador.

"Por otra parte, el artículo 7° de la convención expresamente autoriza a establecer en el conocimiento cláusulas por las cuales el transportador se libere de responsabilidad por todas las consecuencias posteriores a la descarga o entrega de la mercadería, lo que en nuestro medio, como hemos dicho, se produce en la mayoría de los casos mediante el depósito en los galpones fiscales o descarga a lanchas por cuenta y riesgo de la mercadería".

6. El inc. 5 del artículo 3 dispone que el cargador, garantiza al transportador la exactitud de las marcas, número, cantidad y peso de la mercadería por él indicado y en el inciso 7° se prevé el canje del conocimiento recibido para embarque o la transformación del mismo en conocimiento "embarcado".

El término de prescripción para accionar por incumplimiento del contrato de transporte se establece en un año, a partir de la fecha de la entrega o de cuando debía haberse entregado la mercadería.

7. En el artículo 4° de la Convención se prevén a través de seis incisos, los distintos casos de irresponsabilidad del transportador.

La primera hipótesis de irresponsabilidad se da cuando el transportador acredita que el perjuicio se produjo por el estado de innavegabilidad del buque y que él ejerció la debida diligencia para ponerlo en condiciones de navegabilidad en forma absoluta y relativa, dotarlo de la tripulación, preparación de las bodegas, etc.

En el segundo inciso, se establecen una serie de casos de exoneración, si la pérdida o el daño es consecuencia de faltas náuticas, incendio, caso fortuito o fuerza mayor.

8. La distinción entre culpas náuticas y comerciales reviste fundamental importancia y podría decirse que es una nueva faz de la separación entre las llamadas "empresas de navegación" y "empresa de transporte", o sea, de todo lo referente a la navega-

ción o traslación de la unidad "buque y carga" y el transporte en sentido tradicional, caracterizado por el "receptum" y la obligación que asume el empresario de transporte de entregar en el puerto de destino, las cosas recibidas en el puerto de embarque.

El fundamento que se ha dado para admitir la exoneración de responsabilidad del transportador en los casos de culpas náuticas es el principio de que quien ha hecho todo lo que está a su alcance para poner el buque en condiciones de cumplir su misión y que ha contratado al personal técnico con título habilitante, capitán y tripulantes, no puede ser responsable de las culpas técnico-náuticas de ese personal. (17)

Se ha dicho que las culpas náuticas deben ser aquellas que se refieren a la navegabilidad del buque y comerciales todas las que afectan al cargamento, a su manipuleo, al estiba, a la conservación y a la descarga. (18)

El problema se complicó algo en razón de la redacción empleada por la Convención de Bruselas, en el texto francés que dice que el transportador ni el buque serán responsables por pérdidas o daños que resulten o provengan de actos, negligencias o faltas del capitán, marino, piloto o dependientes del transportador, en la navegación o en "l'administration du navire".

En el texto inglés el término equivalente al francés de faltas o errores en "navigation or dans l'administration du navire" es "in navigation or-in the "management" of the ship".

¹⁷ Si se tiene en cuenta que tanto el capitán como los tripulantes deben tener un título habilitante para el ejercicio del cargo y que sus funciones se desempeñarán fuera del ámbito de control del armador, desaparecen con lo dicho- los fundamentos tradicionales de la "culpa in eligendo" o "in vigilando", por los cuales se atribuye responsabilidad al principal por los hechos de sus dependientes.

También se ha invocado para fundar la responsabilidad por los hechos de los dependientes la teoría del "riesgo" y se argumenta que es justo en materia marítima que el propietario de las cosas comparta el riesgo de transporte si la falta o error en que incurre el capitán o tripulantes es de carácter náutico.

Un error de carácter técnico, como por ejemplo, el apreciar mal la distancia a que puede encontrarse un buque de otro, o la incertidumbre de una maniobra de timón o de redama, pueden ocasionar daños y, precisamente, por las consecuencias graves que pueden derivarse de esos errores -dice Brumett- ningún tribunal ha dudado en reconocer la licitud racional de la exoneración convencional del transportador por las faltas técnicas o náuticas en que puede incurrir el capitán o tripulantes.

Si el transportador ha cumplido con su obligación de poner el buque en condiciones de navegabilidad o ha empleado la debida diligencia "para obtener ese fin", puede decirse que no es justo ni razonable que los siniestros que se producen por errores profesionales o técnicos de las personas a cuyo cargo se encuentra la navegación, deban recaer exclusivamente en la persona del transportador y no sobre los propietarios o titulares de la carga.

¹⁸ La distinción entre riesgo comercial y marítimo, así como la fundada entre empresa de navegación y de transporte es una distinción teórica para analizar derechos y obligaciones fundamentales en el contrato, que será materia de estudio en otro trabajo.

El término "management" del buque no puede traducirse como literalmente corresponde por "administración" que apunta siempre a un sentido amplio de gestión. Debe vincularse a la palabra "navegación", es decir, que debe interpretarse en el sentido de gestión náutica del buque, como comprensivo de todo lo referente a su navegación y manejo o gestión técnica del mismo.

Branetti, vinculando la exoneración por culpas de carácter náutico a la obligación que tiene el transportador de emplear la debida diligencia en poner el buque en perfectas condiciones de navegabilidad, en abstracto, para la navegación en general y, en concreto, para la recepción y cuidado del cargamento específico a transportar, sostiene que la distinción racional y legítima es que el armador puede exonerarse y se encuentra exonerado por la Convención de Bruselas, de todas aquellas culpas de sus dependientes, o sea, errores en que incurran durante la navegación, aun cuando sean inherentes al cuidado de la carga y que, en cambio, no puede exonerarse de todas aquellas culpas de carácter comercial que serían aquellas en que se podría incurrir en el período de preparación del viaje, antes de iniciarse, ya sea en el aspecto náutico o en el referente al manipuleo de la carga. (19)

En nuestra opinión, las culpas de carácter náutico son aquellas que se refieren al aspecto técnico del transporte, a la navegación, es decir, con independencia de la atención y cuidado de la carga a que todo transportador marítimo se comprometa. Por esto decimos, que la distinción entre empresa de navegación y de transporte que no es otra cosa que la existente entre transporte en sentido técnico, como simple traslación en el agua y transporte en sentido tradicional con la obligación implícita de entregar las cosas en el puerto o lugar de destino en el mismo estado en que fueron recibidas en el puerto de origen, salvo las causas legales o convencionales de exoneración. El inconveniente para una distinción absoluta y tajante radica en que no son dos conceptos realmente opuestos, porque la empresa de transporte se funda en la de navegación y esta es precisamente un presupuesto para aquella. (20)

9. Solucionada la controversia que existió en un tiempo en terreno doctrinario y jurisprudencial acerca de si el incendio era caso fortuito o fuerza mayor, es decir, causa de exoneración del cumplimiento de las obligaciones, la Convención expresamente se pronuncia en sentido afirmativo, a menos que el hecho provenga de una acción u omisión del transportador. (21)

10. En los otros incisos del artículo 3º, se prevén los casos específicos o similares a los tradicionales de irresponsabilidad por

¹⁹ Ver: BROWNE, "Derecho marítimo privado italiano", traducción de Gay de Montbellé, t. 3, N° 498 in fine, pág. 313. Ed. Barcelona, 1950.

²⁰ Ver sobre el tema: RAY, J. D. "Faltas náuticas y comerciales", en Enciclopedia Jurídica Ombra, t. 11, pág. 997.

²¹ Ver: Ray, J. D. "Incendio en derecho marítimo". Enciclopedia Jurídica Ombra, t. 14.

caso fortuito, fuerza mayor, vicio propio o culpa del cargador, y en el último se deja constancia de la irresponsabilidad cuando el perjuicio no provenga de un acto o culpa del transportador o de sus dependientes. (22)

En el inciso 4º se establece la irresponsabilidad como consecuencia de las desviaciones que se hagan con motivo del salvamento de vidas o bienes en el mar, y en el inciso 5º se prevé el caso de embarque de mercaderías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, realizado ya fuera con consentimiento o sin conocimiento del transportador.

11. En el inc. 5º del art. 4 se establece expresamente la limitación de responsabilidad del transportador en £ 100 esterlinas para los casos en que la naturaleza y el valor de las mercaderías no hubbiesen sido declarado e inserto en el conocimiento.

Nos hemos referido en otras oportunidades a la limitación de responsabilidad en relación al valor-medio por unidad de medida, al fundamento de la misma y la razonabilidad que entraña establecer un tope como el de la Convención para los casos en que no se abona un flete ad-valorem. (23)

12. El art. 5º prevé expresamente la posibilidad de que el transportador aumente su responsabilidad y en el 6º se consagra el principio de la libertad convencional cuando se expidan documentos no negociables y se trate de estipulaciones que no contradigan el orden público.

El art. 7º deja expresa constancia de que en todo lo referente a la responsabilidad en los periodos anteriores a la carga y a la descarga rige el principio de libertad contractual y que lo dispuesto en la convención no afecta los derechos y obligaciones que resulten de la limitación que puedan invocar los propietarios de buques de mar. (24)

²² Ver: RAY, J. D., "Fuerza mayor en derecho marítimo". Enciclopedia Jurídica Ombra, t. 12, pág. 942.

²³ Ver: RAY, J. D., "Las cláusulas limitativas de responsabilidad". "La Ley", t. 83, pág. 846.

Todas las legislaciones dictadas en concordancia con los principios de la Convención de Bruselas incorporan el principio de la limitación de responsabilidad del transportador por bulto o unidad, a menos que se haya declarado el valor de la mercadería y el flete se pueda cobrar ad-valorem.

Sobre los límites de responsabilidad establecidos en el derecho aeronáutico puede verse el art. 139 del Cód. Aeronáutico.

²⁴ Hemos sostenido siempre que dentro de nuestro orden jurídico todas las cláusulas del conocimiento que no contradigan principios de orden público o traduzcan una imposición arbitraria y por lo tanto irrazonable del transportador, deben considerarse válidas.

La Convención de Bruselas establece una responsabilidad inderogable, es decir, frente a la cual no tienen ningún valor las estipulaciones que la limiten o la reduzcan, pero sólo se refiere al periodo del transporte, mientras que en las etapas anteriores o posteriores, es las cláusulas que se incorporan al documento no son contrarias al orden público, son perfectamente válidas.

Esta disposición consagra nuestra tesis, en esencia de una responsabi-

13. En el art. 9° se establece el principio de que las monedas nacionales mencionadas en la Convención se entienden en valor oro y que los Estados pueden reservar el cumplimiento de la obligación en moneda nacional, según el cambio que rija el día de la llegada del buque en el puerto en que se descargará la mercadería de que se trate. (25)

14. Las disposiciones de la Convención se aplican —dice el art. 10°— a los conocimientos expedidos en uno de los estados contratantes, y como en razón de este artículo la Convención deja de ser aplicable en muchos casos, por ejemplo, si se trata de embarques efectuados en Estados sudamericanos, últimamente el Comité Marítimo Internacional está considerando la posibilidad de su reforma. (26)

15. Los principios de esta convención, antes de la sanción de la ley 15787, no eran totalmente ajenos a nuestro orden jurídico, porque por intermedio de la Convención de Varsovia se encontraban incorporados a nuestro código aeronáutico. (27)

V. CONVENCION PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS NORMAS RELATIVAS A HIPOTECAS Y PRIVILEGIOS MARITIMOS.

Las normas consagradas en esta Convención tienden a obtener la validez internacional de las hipotecas o prendas o de ciertos privilegios en cualquiera de los países signatarios, en que se pretendan ejecutar.

idad de orden público como la que establece la convención para el período del transporte. Ver: "Particularismo y autonomía del derecho de la navegación", Buenos Aires, 1963, pág. 21. Ver: nota 77 y bibliografía citada sobre el tema.

²⁵ Ver nuestro artículo sobre "Las cláusulas limitativas de responsabilidad", "La Ley", t. 83, pág. 806, N° 6, nota 16.

Sobre el valor de la cláusula ora, ver: GUY FRANK, "Traité de la responsabilité du transporteur maritime", Paris 1937, N° 294, pág. 281.

²⁶ Por el principio establecido en el artículo 10 quedó sin aplicación en muchos casos la convención, y de aquí que haya enarado su reforma el Comité Marítimo Internacional en la Conferencia de Rijeka de 1939. Al respecto puede verse Conferencia de Rijeka de 1939, publicación del Comité Marítimo Internacional. Asociación con respecto a la revisión del artículo 10 de la convención sobre conocimiento, pág. 430.

²⁷ Es muy interesante estudiar el paralelismo que existe entre la Convención de Varsovia de 1924, que rige la responsabilidad del transportador aéreo, y la convención de 1924 sobre conocimientos, porque evidentemente ésta ha sido su fuente.

A su vez, en todo lo referente al transporte de pasajeros, la Convención de Varsovia de 1924, con las modificaciones introducidas en el protocolo de La Haya de 1948, sirvieron de fuente al proyecto de responsabilidad del transporte de pasajeros por agua establecido en la Conferencia de Bruselas de 1957.

La Argentina ratificó la Convención de Varsovia por la Ley 14.111, del 29 de octubre de 1961.

Ver: MAY, J. D. "Conferencia de Bruselas de 1957 sobre unificación de la legislación marítima." (Cap. III: "Unificación de ciertas reglas en materia de transporte de pasajeros por mar", pág. 26, separata).

Estableciendo un número limitado de privilegios y fijándoles una duración máxima, se ha querido dar, entre los Estados contratantes una eficacia real al préstamo hipotecario. (38)

El art. 1º consagra la validez de las hipotecas y prendas constituidas de acuerdo con las leyes de la nacionalidad del buque, aplicando el principio de que estas normas deben regir todo lo referente a derechos reales, privilegios y publicidad. (39)

Las hipotecas y prendas sobre buques, constituidas de acuerdo a los requisitos establecidos en el art. 1º, tienen prioridad inmediata después de los créditos privilegiados reconocidos por la Convención. (40)

El art. 2 de la Convención enumera los créditos privilegiados sobre el buque y flete, incluyendo aquellos que la doctrina y la legislación comparada consideran deben tener ese carácter, ya que salvo las medidas de protección de la Marina Mercante y, en casos muy especiales, las necesidades de la navegación, el fundamento que justifica la preferencia en el cobro para ciertos créditos, no varía de un país a otro.

La convención reagrupa con algunas modificaciones los privilegios previstos en el art. 1377 de nuestro cód. de comercio, suprimiendo la inclusión expresa de los mencionados en los incisos 5º, 10º, 12º y 13º.

En el inc. 4º del art. 2 expresamente se prevén como privilegiadas las indemnizaciones por abordaje y otros accidentes de navegación, calificación que en nuestro derecho hizo la jurisprudencia en forma discutible. (41)

El art. 5º dispone las prioridades en el orden indicado de los créditos agrupados en un mismo inciso y la preferencia, en algunos casos, en orden inverso al de las fechas en que se originaron.

En el art. 6º se dispone que los privilegios caducan al cumplirse el plazo de 1 año (salvo el término de 6 meses para los créditos del inc. 5º), y se declara desde cuando debe correr dicho plazo.

En nuestra opinión, si se inicia la acción por reconocimiento o ejecución del crédito antes del año, debe considerarse interrumpido el plazo, por la imposibilidad de obtener, en caso de ser cuestionado el crédito, el reconocimiento antes de la expiración del

³⁸ Ver: E. DELAUNE. "Convention de Bruxelles du 10 Avril 1926 (contre-venances inhérentes aux privilèges et hypothèques maritimes)", París, 1933.

³⁹ Ver: Art. 2º del Tratado de navegación de Montevideo de 1940. Debe considerarse también nuestra ley sobre crédito naval que en ciertas hipótesis autoriza la hipoteca sobre el buque en construcción.

⁴⁰ Ver: "Las conclusiones de la 10ª Conferencia Interamericana de Abogados con respecto a hipoteca naval en: RAY, J. D. "Conclusiones sobre derecho marítimo de la 10ª Conferencia Interamericana de Abogados", en revista "La Ley", t. 33, sección doctrina.

⁴¹ Sobre la naturaleza del crédito sobre abordaje, ver: RAY, J. D. "Embargo de buques". N° 18, pág. 35. "Crédito emergente de abordajes".

plazo. Esta interpretación se encuentra robustecida por lo dispuesto en los párrafos finales del articulado.

La Convención se aplica en cada Estado contratante, cuando el barco sobre el cual se pretende ejercer el privilegio enarbola el pabellón de un Estado contratante, pudiendo resolver los Estados contratantes la no aplicación de la Convención en favor de los nacionales de un Estado no contratante.

VI. CONVENCION PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS NORMAS RELATIVAS A LAS INMUNIDADES DE LOS BUQUES DE ESTADO.

Esta Convención señala un aporte de fundamental importancia al equiparar a los buques y cargamentos privados los que son de propiedad o explotados por el Estado y no están destinados a un servicio gubernamental (art. 1°).

La equiparación en cuanto a las responsabilidades, obligaciones, competencia de los tribunales, reglas de procedimiento, no se establece para los buques de guerra, yates de Estado, buques de vigilancia, buques-hospitales, buques auxiliares, buques de abastecimiento y otras embarcaciones pertenecientes al Estado, o explotados por él y afectadas exclusivamente en el momento de originarse el crédito a un servicio gubernamental y no comercial. (32)

Aunque se trate de buques de Estados exceptuados de la equiparación, no podrá el Estado prevalerse de su inmunidad, cuando se inician las acciones ante los Tribunales de su jurisdicción por causas de abordajes u otros accidentes de navegación, asistencia, salvamento, contribución en averías comunes, reparaciones, abastecimientos u otros contratos concernientes al buque (art. 3°).

En caso de duda, a juicio 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, será suficiente al solo efecto de obtener el levantamiento de los embargos, capturas o detenciones ordenadas por los tribunales (art. 5°).

Las disposiciones de la Convención se aplican en cada Estado contratante, bajo la reserva de que no se beneficien los Estados no contratantes y sus nacionales, o de subordinar la aplicación a la condición de reciprocidad (art. 6°).

Los principios de la Convención fueron incorporados en los arts. 34° a 42° del Tratado de Montevideo de 1940 y en el informe presentado por el ex-profesor y decano de la Facultad de Buenos

³² Ver: En el artículo citado en nota 29, la conclusión de la Comisión de Derecho Internacional Público y el trabajo de Ruda presentado a la conferencia. Ver: Riva, J. M. Estudio de las posibles inmunidades de los barcos de propiedad de los gobiernos. "J. A.", abril de 1948.

Aires, Dimas González Gowland, se puntualizó el fundamento y la justicia de la doctrina que reconoce la equiparación de los buques y cargamentos de Estado a los buques y cargamento privados, reservando la inmunidad para los destinados a servicios gubernamentales o servicios públicos, ajenos al comercio, según la denominación que utiliza el art. 39° del Tratado de Montevideo.

Durante las Jornadas sobre Derecho de la Navegación, celebradas en noviembre de 1960, Valls Carreras, representante de las Asociaciones de Londres de protección e indemnización de armadores, puntualizó la tendencia de los tribunales ingleses y americanos en reconocer la inmunidad de todos los buques del Estado y la resistencia a equipararlos a los privados, a pesar de la irritante injusticia que implica ese punto de vista.

En esa sesión de las Jornadas, tuvimos oportunidad de destacar que la jurisprudencia y la doctrina prevaletentes en nuestro país significaba un verdadero progreso frente a la irritante desigualdad en que los tribunales ingleses y americanos colocaban a los acreedores de los Estados propietarios de buques o cargamentos no destinados a servicios gubernamentales. (33)

VII. CONVENCION PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS NORMAS RELATIVAS A LA COMPETENCIA CIVIL EN MATERIA DE ABORDAJES.

En la Conferencia Diplomática de Bruselas de 1952, se aprobaron los tres proyectos de convención elaborados en la Conferencia de Nápoles, convocada por el Comité Marítimo Internacional en 1951; entre ellos el del rubro, que resuelve el problema del tribunal competente en caso de conflicto de pabellones, o sea, cuando el abordaje o el accidente se produce entre buques que enarbolan distintas banderas. (34)

Según el art. 1° de la Convención, la acción puede iniciarla el actor a su elección: a) ante el tribunal de la residencia habitual del demandado o de una de sus sedes comerciales; b) o ante el tribunal del lugar del abordaje si se hubiera producido en puertos, radas o aguas interiores; c) o ante el tribunal del lugar donde se hubiera embargado el buque perteneciente al demandado; d) o donde el demandado hubiera dado una caución u otra garantía y el embargo hubiera podido practicarse.

Esta convención es de aplicación siempre que se trate de un abordaje o accidente de navegación entre buques que enarbolan pabellones de Estados contratantes o adheridos a la Convención y uno de ellos sea un buque de mar (arts. 1°-4° y 8°).

³³ Ver: "Jornadas", capítulo sobre "Normas procesales", citado en nota 3.

³⁴ Los otros dos proyectos eran el de "Competencia penal en caso de abordajes", a que más adelante nos referiremos, y el de "Embargo preventivo de buques de mar", cuyo texto puede verse en nuestro trabajo sobre "Embargo de buques".

La Convención reproduce en líneas generales lo dispuesto en los arts. 9° y 9° del Tratado de Montevideo, que además establece como opción los tribunales del puerto de matrícula del buque o los del puerto de arribada.

En esta Convención, al igual que la referente a competencia penal, se establece que cualquier conflicto que pudiera surgir de la interpretación o de su aplicación, los Estados se comprometen a someterla a arbitraje (art. 9°).

VIII. CONVENCION PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS NORMAS RELATIVAS A LA COMPETENCIA PENAL EN MATERIA DE ABORDAJES Y OTROS ACCIDENTES DE NAVEGACION.

La Convención consagra en su art. 1° el mismo principio que el art. 9° del Tratado de Montevideo de 1940, o sea, que el capitán o cualquiera de las personas al servicio del buque, no pueden ser encausadas penal o disciplinariamente, sino ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado cuya bandera enarbola el buque en el momento del abordaje o del accidente de navegación, salvo que se produzcan en aguas internas.

En el Tratado de Montevideo se establece que el principio mencionado juega, siempre y cuando el abordaje se produzca en aguas no jurisdiccionales, y la Convención especifica que se exceptúa el caso del abordaje en aguas internas, y prevé el derecho de que los Estados al depositar las ratificaciones o adhesiones ante el Gobierno Belga, puedan reservarse la facultad de adoptar medidas contra la infracción cometida en sus propias aguas territoriales.

La Argentina ha ratificado la Convención con esa reserva y, en consecuencia, el principio de que el capitán y tripulantes sólo se encuentran sometidos a la jurisdicción penal y disciplinaria de los tribunales del Estado cuyo pabellón enarbola el buque, sólo se aplica si el abordaje se produce en aguas no jurisdiccionales, o sea, en el mar libre o alta mar.

Con la sanción de esta Convención, se ha consagrado la norma contraria a la costumbre imperante cuando la Corte Internacional de La Haya decidió el célebre caso del "Lotus", diciendo que en el mar libre existían jurisdicciones concurrentes y nada impedía que en caso de abordajes o accidentes entre buques de pabellones distintos, los tribunales del Estado cuyo pabellón enarbolará uno de los buques, ejerciera actos coercitivos sobre el capitán o tripulantes de otro buque si estos se encontraban dentro de su jurisdicción. (25)

²⁵ Caso "Lotus". El 2 de agosto de 1865 el paquebote francés "Lotus" abordó en alta mar al buque carbonero turco "Moussouri", cerca del Cabo Sigri, isla de Melina, a consecuencia de lo cual murieron ocho turcos.

En 1958 se firmó en Ginebra la Convención sobre alta mar y en la misma se reiteró el principio establecido en la Convención de Bruselas de 1952 de que el Estado del pabellón es el que podrá

El día 5 de agosto, el oficial Demora, del "Lotus", fue arrestado en Salónica y debió comparecer ante la Corte Criminal de Estambul que rechazó la excepción de incompetencia y lo condenó a 90 días de prisión y a 25 de multa, según fallo del 15 de setiembre.

Francia reclamó sosteniendo que el hecho había ocurrido en alta mar y Turquía alegaba que tenía jurisdicción para entender criminalmente en el asunto.

Se decidió llevar el asunto a la Corte Permanente de Justicia Internacional, y el 22 de octubre de 1928 ambos Estados firmaron el compromiso en Ginebra, que fue ratificado el 27 de diciembre del mismo año.

El problema planteado era decidir si Turquía había infringido o no las normas del derecho internacional, o mejor dicho, si los principios de derecho internacional se oponían a que Turquía, en virtud de su legislación, ejercitara actos de coerción sobre el oficial Demora. Cabe destacar que de acuerdo a la disposición en el artículo 15 de la Convención de Lausana, las cuestiones de competencia judicial entre Turquía y cualquier otra potencia contratante debían regirse conforme a los principios del derecho internacional.

El laudo fue dictado el 7 de setiembre de 1927; sus votos fueron en sentido positivo y seis en sentido negativo, decidiendo el presidente del Tribunal (doble voto) que Turquía no había contravenido ningún principio de derecho internacional.

Los argumentos esbozados por Francia fueron los siguientes:

1.—Que de acuerdo al derecho internacional, los tribunales de ningún Estado tienen competencia penal en razón de un delito cometido por un extranjero en el extranjero, aunque uno de sus nacionales haya podido ser la víctima.

2.—El principio de la libertad del mar se traduce en la competencia exclusiva del Estado del pabellón del buque con relación a todos los actos cometidos a bordo en alta mar.

3.—En materia de abordajes los tribunales del Estado del pabellón tienen competencia exclusiva y el carácter de la falta debe apreciarse a través de las reglamentaciones nacionales.

La Corte no consideró el primer punto y analizando el segundo sostuvo que la libertad del mar no se traduce en la competencia exclusiva del Estado del pabellón, siempre que las otras competencias no pretendan ejercerse en el momento en que el buque se encuentra en alta mar.

Con respecto al último argumento, la Corte dijo que no se puede alegar que exista una costumbre internacional en el sentido de que los Estados deben abstenerse obligatoriamente de intervenir en casos de abordaje y que nada se opone a que el tribunal extranjero deba considerar, si es el caso, los reglamentos nacionales del Estado cuyo pabellón enarbola el buque.

En cuanto al principio de competencia exclusiva del Estado del pabellón, la Corte argumentó diciendo que el delito se configura mediante un acto que tuvo su manifestación inicial "negligencia o imprudencia" a bordo del "Lotus", en tanto que sus efectos se produjeron en el "Hulkourt". Entre estos dos elementos existe una indivisibilidad jurídica absoluta, al punto de que si se separaran no existe más delito.

Pedonez, que patrocinó a Turquía, sostuvo que era necesario distinguir el ejercicio de la jurisdicción penal por parte de Turquía, que era un acto que no estaba dirigido contra el buque cuando se encontraba en alta mar, de cuando se pretendía ejercer actos coercitivos en este espacio y fue precisamente admitida esta tesis de acuerdo a la cual se sostuvo que Turquía no había violado las normas del derecho internacional.

imponer sanciones disciplinarias o penales en caso de abordajes o de cualquier otro accidente de navegación ocurrido en alta mar. (36)

Ver: Fallo de la Corte Permanente de Justicia Internacional, del 7 de setiembre de 1927, en autos "Gobierno de la República Francesa c/Gobierno de la República Turca".

Léonora Dom: "L'arrêt de «L'otuse en droit maritime» y

Guillaume Sirey: "L'arrêt de «L'otuse en droit international», en "Revue de Droit Maritime Comparé", t. 17, año 1928, págs. 83, 1 y 7 respectivamente.

Guillaume Guet: "Le droit international public de la mer", 1922, París (3 tomos).

John Coromous: "The international law of the sea", Londres, 4^a ed. 1959. Ver 1 305 y 324, págs. 347 y 344, respectivamente.

³⁶ En 1958 se firmaron cuatro convenciones en la Conferencia de Ginebra: sobre el mar territorial y la zona contigua; sobre alta mar; sobre pesca y conservación de los recursos vivos de alta mar, y sobre la plataforma continental.

El artículo 11 de la convención sobre alta mar, textualmente dice:

1.— En caso de abordaje o de cualquier otro accidente de navegación ocurrido a un buque en alta mar, que pueda entrañar una responsabilidad penal o disciplinaria para el capitán o para cualquier otra persona al servicio del buque, las acciones penales y disciplinarias contra esas personas sólo se podrán ejercer ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado cuya bandera enarbola el buque o ante las del Estado de que dichas personas sean nacionales.

2.— En materia disciplinaria, el Estado que haya expedido un certificado de mando o un certificado o licencia de competencia podrá, siguiendo el procedimiento jurídico correspondiente, decretar la retirada de esos títulos incluso si el titular no es nacional del Estado que los expidió.

3.— No podrá ser ordenado ningún embargo ni detención sobre el buque, ni siquiera como medida de instrucción, por otras autoridades que las del Estado cuya bandera enarbola el buque.

TEXTO DE LAS CONVENCIONES DE BRUSELAS (*)

(*) Las traducciones del Ministerio de Relaciones Exteriores —que se tuvieron en cuenta al sancionar las leyes N^o 11.182 y 15.787— son las que reproducimos como texto, a pesar de que muchos de los términos empleados son traducidos. Es lamentable que estas traducciones no sean corregidas por personal especializado.

Los textos oficiales son redactados en Bruselas en idioma francés e inglés. Se publica el texto de todas las Convenciones ratificadas a la fecha por nuestro país.

El Texto de la Convención de 1952 sobre "Embargo preventivo de buques de mar" puede consultarse en el apéndice de nuestra obra "Embargo de buques" (pág. 71) y el de las Convenciones de 1957 sobre "Limitación de responsabilidad de los propietarios de buques de mar" y sobre "pasajeros clandestinos", figuran en nuestro artículo publicado en la Revista "La Ley" t. 31 sección doctrina, titulado "La conferencia de Bruselas de 1957 sobre unificación de la legislación marítima". En esta publicación también figura el proyecto sobre responsabilidad del transportador marítimo de pasajeros (1957).

Convención para la unificación de ciertas
reglas en materia de abordaje

ARTICULO 1°
Buques de mar

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

ARTICULO 2°
*Faulta, fuerza mayor
o daño sobre la casual*

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

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

ARTICULO 3°
Culpa exclusiva

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

ARTICULO 4°
Culpa concurrente

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

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

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

Corresponde a las legislaciones nacionales determinar, en lo que se refiere a este recurso, el alcance y los efectos de las disposiciones con-

tractuales o legales que limitan la responsabilidad de los propietarios de buques con respecto de las personas que se hallan a bordo.

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

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

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

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

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

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

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

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

Está igualmente obligado dentro de lo posible, a comunicar al otro buque el nombre y el puerto de origen de su embarcación, así como los lugares de los que procede y a los que se dirige.

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

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

ARTICULO 5º Culpa del piloto

ARTICULO 6º Supresión de requisitos y presunciones legales

ARTICULO 7º Prescripción

ARTICULO 8º Asistencia obligatoria

Otras obligaciones

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

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

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

ARTICULO 12^o

Aplicación

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

Quedan entendidos, sin embargo:

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

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

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

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

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

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

ARTICULO 15º

Adhesiones

Art. 16. - La presente convención será ratificada.

ARTICULO 16º

Ratificación

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

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

El protocolo permanecerá abierta durante otro año en favor de los Estados representados en la conferencia de Bruselas.

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

Art. 17 - En caso de que una y otra de las altas partes contratantes denunciara la presente convención, esta denuncia sólo producirá sus efectos un año después del día en que hubiese sido notificada al gobierno belga, permitiendo la convención en vigencia entre las demás partes contratantes.

ARTICULO 17º

Denuncia

Artículo adicional.- En derogación del artículo 16, queda entendido que la disposición del art. 1º, que fija la responsabilidad en el caso en que el abordaje hubiese sido causado por la falta de un piloto obligatorio, sólo entrará de pleno derecho en vigencia, cuando las altas partes contratantes se hubieran puesto de acuerdo sobre la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques.

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

ARTICULO 1º
Salvataje

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

ARTICULO 2º
Resultado útil

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

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

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

ARTICULO 3º
Negativa expresa y razonable

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

ARTICULO 4º
Remolque

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

ARTICULO 5º
Buques del mismo propietario

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

ARTICULO 6º
Remuneración

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

Sucede lo mismo con respecto a la proporción en que esta remuneración debe ser repartida entre los salvadores. La repartición entre el

propietario, el capitán y las demás personas al servicio de cada uno de los buques salvadores se rá determinada por la ley nacional del buque.

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

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

Art. 8º - La remuneración queda determinada por el juez según las circunstancias, tomando por base: a) en primer lugar, el hecho atendido, los esfuerzos y el mérito de los que hubieran prestado socorro, el peligro corrido por el buque asistido, sus pasajeros y su tripulación, por su cargamento por los salvadores y el buque salvador, el tiempo empleado, los gastos y perjuicios sufridos y los riesgos de responsabilidad y otros corridos por los salvadores, el valor del material expuesto por ellos, teniendo en cuenta, dado el caso, la apropiación especial del buque asistente; b) en segundo lugar, el valor de los objetos salvados.

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

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

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

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

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

ARTICULO 7º Anulabilidad de la convención

ARTICULO 8º Criterios para fijar la remuneración

ARTICULO 9º Salvataje de personas

ARTICULO 10º Prescripción

A
ARTICULO 11*
Obligatividad

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

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

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

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

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

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

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

ARTICULOS 14* y 15*
Aplicación

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

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

Queda sin embargo, entendido:

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

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

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

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

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

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

Art. 18. — La presente convención será ratificada.

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

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

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

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

Convención Internacional para la unificación
de ciertas reglas en materia de conocimientos

ARTICULO 1º
Esfera de aplicación

Definiciones

Artículo 1º - 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) "Conocimiento 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 mercancías por mar; se aplica también al conocimiento o documento similar extendido en virtud de un contrato de fletamento, 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, mercancías y artículos de cualquier naturaleza, con excepción de los animales vivos y del obligamento que, en el contrato de transporte se declara como gagerie sobre cubierta y es así transportado de hecho;
- d) "Buque" significa cualquier embarcación empleada para el transporte de las mercancías por mar;
- e) "Transporte de mercancías" abarca el buque transportado desde la carga de las mercancías a bordo del buque hasta su descarga del buque.

ARTICULO 2º
Ver también Arts. 3º,
Inns. 2, 4, 5 y 7;
arts. 10º, 11º, 12º, 13º
y 14º.

Art. 2º - Bajo reserva de las disposiciones del artículo 3º, en todos los contratos de transporte de mercancías por mar, el transportador, en lo concerniente a la carga, manipulación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de dichas mercancías, estará sujeto a las responsabilidades y obligaciones y beneficiará de los derechos e inmunidades que se estipulan a continuación.

ARTICULO 3º
Obligaciones del transportador.
Navegabilidad

Art. 3º - 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, equipaje y abastecer debidamente al buque;

- c) Preparar y pasar en buen estado las boletines, los recibos de almacenamiento y transacciones 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 artículo 4º, procederá debida y cuidadosamente a la carga, manipulación, estiba, transporte, custodia, custodia 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 estas mercaderías siempre que esas marcas sean impresas o aplicadas de cualquier otro modo en forma clara en las mercaderías no embaladas o en las cajas 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 correspondan 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 párrafo 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 responderá 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.

Transporte

entre, a del
 Conocimiento
 recibir la...
 que contiene

son prueba
 no corre
 a los...
 recibidos

Presunción en la entrega
 por el cargador

Garantía del cargador

Presunción en la entrega por el transportador, etc.

La ley no dice que el transportador sea responsable de las mercancías que se le entregan, sino que se presume que lo es a menos que se demuestre lo contrario.

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 mercancías 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 mercancías 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 tres días después de la entrega.

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

Prescripción

En todo caso, el transportador y el buque estarán eximidos de toda responsabilidad por pérdidas o daños, a no ser que se establezca una acción dentro de un plazo determinado a partir de la entrega de las mercancías 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 mercancía y la verificación del número de bultos.

Conocimiento "Embarcado"

7. Cuando las mercancías hayan sido cargadas, el conocimiento que expida el cargador, el transportador, capitán o agente del transportador será, si el cargador le pide, un conocimiento con la mención "Embarcado", siempre que, si el cargador ha recibido previamente algún documento que le dé derecho a esas mercancías, 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 mercancías, 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. 3º, párrafo 3, que constituye un conocimiento con la mención "Embarcado".

Validez de toda cláusula que reduzca o limite la responsabilidad

8. Todas las cláusulas, convenciones o acuerdos en un contrato de transporte que limiten al transportador o al buque de responsabilidad por pérdida o daño ocasionados a mercancías por causas de negligencia, culpa o falta de cumplimiento a los deberes u obligaciones establecidos en este artículo, y que asignen esa responsabilidad en otra forma que no sea la prevista por esta Convención, serán inótiles, nulas y sin efecto. Una cláusula que ceda el beneficio del seguro al transportador...

tador o cualquier cláusula similar será considerada como que exime al transportador de su responsabilidad.

Art. 4°-1. Ni el transportador ni el buque serán responsables de las pérdidas o daños prevenidos o resultantes del estado de innavigabilidad de un buque que sea consecuencia de una falta de cuidado razonable por parte del transportador al poner el 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 2°. Cada vez que una pérdida o un daño haya resultado de la innavigabilidad, la prueba de que se ha ejercido el debido cuidado recaerá sobre el transportador o sobre cualquier otra persona que quiera hacer valer las excepciones previstas en este artículo.

2. Ni el transportador ni el buque serán responsables por pérdida o daño resultante de prescripción 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 lock-outs, 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 marea en velamen 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;

ARTICULO 4°

Inresponsabilidad del transportador

Innavigabilidad que no provenga de falta de "debidu diligencia"



Otras hipótesis:

Falta náutica

Incendio

Caso fortuito o fuerza mayor

Culpa del cargador

Vicio propio

Falta de culpa

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.

Irresponsabilidad del cargador

3. El cargador no será responsable de las pérdidas o daños sufridos por el transportador o el buque y sus accionistas o socios de cualquier clase en sus no más de tres cajas o correspondientes del cargador, de sus agentes o de sus tripulantes.

Salvamento

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 ella.

Limitación

5. El transportador y el buque no serán responsables en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o concernientes a las mismas por una suma que excede de 1000 libras, ~~ginequinas por balte o unidad, o el equivalente de una suma en otra moneda, a no ser que la naturaleza y el valor de esas mercancías 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 discutirlo.

Por conveniencia entre el transportador, capitán o agente del transportador y el cargador, podrá ser determinada una suma máxima diferente de la establecida en este párrafo, 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 mercancías 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.

Merchandías peligrosas

6. Las mercancías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, cuyo embarque no hubieran 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 destino, ser declaradas de carácter peligroso o explosivo o ambas cosas por el transportador sin indemnización, y

el cargador de esas mercancías, será responsable de todo daño y gastos que provengan o resulten directa o indirectamente de su embarque. Si alguna de esas mercancías 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.

Art. 5º.-Cualquier transportador podrá abandonar libremente toda o parte de sus derechos y exenciones o aumentar sus responsabilidades y obligaciones, tal como unas y otras están previstas en la presente Convención, siempre que esa 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 otorgan 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 en un conocimiento de cualquier disposición lícita con respecto a averías comunes.

Art. 6º.-No obstante las disposiciones de los artículos precedentes, cualquier transportador, capitán o agente del transportador y cualquier cargador estarán en libertad, tratándose de determinadas mercancías, cualesquiera que sean, de hacer cualquier contrato con cualesquiera condiciones concernientes a la responsabilidad y las obligaciones del transportador para con esas mercancías, como también a los derechos y exenciones del transportador con respecto a esas mismas mercancías o concernientes a sus obligaciones con respecto al estado de navegabilidad del buque ~~en la medida en que sus obligaciones no sea cedidas al capitán, o concernientes al capitán o miembros 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 mercancías 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 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 las ope-

ARTICULO 5º
Aumento de responsabilidad del transportador

ARTICULO 6º
~~Libertad convencional en
responsabilidad del
transportador~~

raciones 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.

ARTICULO 7º
Libertad en los periodos anteriores a la carga o posteriores a la descarga

Art. 7º.- Ninguna disposición de la presente Convención prohíbe a un transportador o a un cargador hacer figurar en un contrato estipulaciones, condiciones, reservas o excepciones 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 embarque y posteriores a la descarga del buque en el cual las mercaderías sean transportadas por mar.

Art. 8º.- 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.

Art. 9º.- 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 rija el día de la llegada del buque en el puerto en que se descargue la mercancía de que se trata.

ARTICULO 10º
Conocimiento expedido en estado contratante

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

Art. 11.- Al expirar un plazo de dos años o 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 dispuestos 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 participan y por el Ministerio de Negocios Exteriores 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.

Art. 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, transmittiéndole 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.

Art. 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 o otro de esos Dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar así acollidos 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.

Art. 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 acta 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 artículo 12, párrafo 2, surtirá efecto seis meses después de haber sido recibidas por el Gobierno belga las notificaciones previstas en el artículo 11, párrafo 2, y en el artículo 12, párrafo 2.

Art. 13. - 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 recibida.

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.

Art. 14. - Cada Estado contratante tendrá el derecho de proponer la reunión de una nueva conferencia, con el fin de buscar las mejoras que pudiesen 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 sus legislaciones.

Se reservan expresamente el derecho:

1. De precisar que en los casos previstos por el artículo 4^o, parágrafo 2, de esta P., el portador del conocimiento podrá determinar la culpa personal del transportador o las culpas de sus empleados, no establecidas en el parágrafo a);

2. De aplicar, en lo concerniente al cabotaje nacional, el artículo 6^o a todas las categorías de mercancías, 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.