

CONVENCIONES DE BRUSELAS

2ª PARTE *

Por

JOSE D. RAY

Profesor Asociado de Derecho de la Navegación

Convención Internacional para la unificación de ciertas normas relativas a privilegios e hipotecas marítimas, firmada en Bruselas, el 10 de abril de 1926

ARTICULO 1º

Facilidades de hipotecas y prendas

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

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

ARTICULO 2º

Privilegios sobre el buque, fletes y accesorios.

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

2º. Los créditos resultantes del contrato del capitán, de la tripulación y de las demás personas empleadas a bordo.

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

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

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

* La primera parte se publicó en "LECCIONES Y ENSAYOS" Nº 19.

ARTICULO 3º

Hipotecas y prendas

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

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

ARTICULO 4º

Accesorios del barco y del flete

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

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

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

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

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

No se considerarán como accesorios del buque o del flete, las indemnizaciones adeudadas al propietario en virtud de contratos de seguros ni las primas, subvenciones u otras subvenciones nacionales. Por derogación del art. 2º, parágrafo 1º, el privilegio previsto en beneficio de las personas al servicio del barco se refiere al conjunto de los fletes adeudados por todos los viajes efectuados mientras dura el mismo contrato.

ARTICULO 5º

Prioridades

Art. 5º- Los créditos relativos a un mismo viaje se consideran privilegiados en el orden en que están enumerados en el artículo 2º. Los créditos comprendidos en cada uno de los números precedidos, se cancelan proporcionalmente y a prorrata en caso de insuficiencia del precio. Los créditos contemplados en los números 2 y 3 en cada una de dichas categorías, son reembolsados preferentemente en orden inverso al de las fechas en que se han originado.

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

ARTICULO 6º

Último viaje

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

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

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

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

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

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

La facultad de solicitar anticipos o entregas a cuenta no tiene como consecuencia hacer exigibles los créditos de las personas contratadas a bordo, contempladas en el apartado 2 del artículo 2º.

Entre los casos de extinción previstos por las leyes nacionales, la venta sólo hace desaparecer los privilegios si va acompañada de las formalidades de publicidad establecidas por las leyes nacionales. Dichas formalidades incluirán un proceso, dado en la forma y los plazos previstos por esas leyes, a la administración encargada de llevar los registros previstos en el artículo 3º, de la presente convención.

Las causas de interrupción de los plazos precisados son determinadas por la ley del tribunal que entiende en el caso.

Las Altas Partes Contratantes se reservan el derecho de admitir en su legislación como prórroga del plazo más arriba fijado, el hecho que el barco gravado no haya podido ser embargado en

ARTICULO 7º Limitaciones

ARTICULO 9º Caducidad

los aguas territoriales del Estado en el cual el demandante tiene su domicilio o su establecimiento principal, sin que ese plazo pueda exceder de tres años desde que se originó el crédito.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 17. - A la expiración del plazo de dos años, o más tardar, desde el día de la firma de la Convención, el Gobierno belga se pondrá en contac-

ARTICULO 14

Aplicación

to con los Gobiernos de las Altas Partes Contratantes que se hayan declarado dispuestas a ratificarla, a los efectos de decidir si correspondió ponerla en vigor. Las ratificaciones se depositarán en Bruselas en la fecha fijada de común acuerdo entre dichos Gobiernos. El primer depósito de Ratificaciones será confirmado mediante un Acta firmada por los representantes de los Estados que participarán en el mismo y por el Ministro de Negocios Extranjeros de Bélgica.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PROTOCOLO DE FIRMA

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

1.° Se entiende que la legislación de cada Estado es libre de:

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

2° Acordar a las Administraciones de los puertos, muelles, faros y vías navegables, que hayan hecho retirar restos u otros objetos que obstaculizan la navegación, o que sean acreedores por derechos de puerto, o por daños causados por culpa de algún barco, el derecho, en caso de falta

de pago, de retener el barco, los vestes u otros objetos, venderlo e indemnizarlo con el precio, con preferencia a los demás acreedores, y

3.º Clasificar el orden de privilegio de los acreedores por deudas cruzadas a las obras de arte en forma distinta a la establecida en los artículos 8.º y 9.º

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

Hecho en Bruselas, en un solo ejemplar, el 10 de abril de 1928.

**Convención Internacional para la unificación
de ciertas reglas relativas a las inmunidades
de los buques del Estado**

ARTICULO 1º

*Buques y cargamentos
de Estado, sujetos a
las mismas reglas que
las privadas*

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

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

ARTICULO 2º

*Se excluyen los sujetos a
servicios gubernamentales*

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

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

- 1º Por las acciones relativas al abordaje o a otros accidentes de navegación.
- 2º Por las acciones relativas a la asistencia, salvamento y de averías comunes.
- 3º Por las acciones relativas a la reparación, abastecimiento u otros contratos comerciales al buque.

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

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

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

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

Si es necesario adaptar o modificar las disposiciones relativas a esos medios de defensa, de prescripciones y de limitación con el objeto de hacerlas aplicables a los buques de guerra o a los buques de Estado comprendidos en los términos del artículo 3º, se celebrará una Convención especial al respecto. Mientras tanto podrán tomarse las medidas necesarias por medio de las leyes nacionales, atendiéndose al espíritu y a los principios de la presente Convención.

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

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

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

Art. 7º - En tiempo de guerra, cada Estado contratante se reserva el derecho, mediante declaración notificada a los otros Estados contra-

ARTICULO 5º

Certificación del representante diplomático

ARTICULO 6º

Aplicación

tantes, de suspender la aplicación de la presente Convención, en el sentido de que en este caso, ni los buques que le pertenecan o sean explotados por él, ni los cargamentos que les pertenezcan, no podrán ser objeto de captura alguna, embargo o detención por tribunal extranjero. Pero el acreedor tendrá el derecho de entablar su acción ante el Tribunal competente en virtud de los artículos 2º y 3º.

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

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

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

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

Art. 10. - Los Estados no signatarios podrán adherir a la presente Convención, hayan o no estado representados en la Conferencia Internacional de Bruselas.

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

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

Art. 11. - Las Altas Partes Contratantes pueden, en el momento de la firma, del depósito de

las ratificaciones o desde su adhesión, declarar que la aceptación que prestan a la presente Convención no se aplica ya sea a alguna o algunas de las Dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar que se encuentran bajo su soberanía o autoridad. Por consiguiente, ellos pueden ulteriormente adherir por separado, en nombre de uno u otro de esos Dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar, así excluidos de su declaración original. Pueden también, de acuerdo con estas disposiciones, denunciar la presente Convención, por separado, por uno o varios de los Dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar que se encuentran bajo su soberanía o autoridad.

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

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

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

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

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

Hecho en Bruselas, en un solo ejemplar, el 10 de abril de 1928.

Protocolo adicional a la Convención Internacional para la Unificación de ciertas Normas sobre Inmunidad de los Barcos de Estado, firmada en Bruselas, el 10 de abril de 1924.

I

Como han surgido dudas acerca de saber si, y en qué medida, las palabras "explotados por él" en el artículo 2º de la Convención, se aplican o pueden ser interpretadas como aplicándose a los barcos fletados por un Estado, ya sea por tiempo o por viaje, se ha formulado la declaración siguiente con miras a disipar esas dudas:

"Los barcos fletados por los Estados, ya sea por tiempo o por viaje, a condición que estén afectados exclusivamente a un servicio gubernamental y no comercial, así como los cargamentos que transportan dichos barcos no pueden ser objeto de ningún embargo, parada o detención, pero esta inmunidad no afecta todos los demás derechos o recursos que puedan corresponder a los interesados. Un testimonio presentado por el representante diplomático del Estado en cuestión, en la forma prevista por el artículo 2º de la Convención, debe servir igualmente en ese caso como prueba de la naturaleza del servicio al que es afectado el barco".

II

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

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

III

Se entiende que nada en las disposiciones del artículo 4º de la Convención impide a los Gobiernos interesados a comparecer por sí mismos, ajustándose al procedimiento previsto por las leyes nacionales ante la jurisdicción a la cual se sometió el litigio y presentarle el testimonio previsto en dicho artículo.

IV

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

V

Se entiende que nada en las disposiciones del artículo 3º de la Convención limita y afecta de manera alguna la aplicación de las normas nacionales de procedimiento en los casos en los que el Estado es Parte.

Cuando se plantea la cuestión de administración de pruebas o de presentación de documentos, el criterio del Gobierno interesado tales pruebas no pueden ser administradas o tales documentos presentados sin que ello resulte un perjuicio para los intereses nacionales, dicho Gobierno podrá abstenerse invocando la salvaguardia de dichos intereses nacionales.

En fe de lo cual, los infrascriptos debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Protocolo Adicional que será considerado como parte integrante de la Convención de 10 de abril de 1928 a la que se refiere.

Hecho en Bruselas, el 24 de mayo de 1924, en un solo ejemplar que quedará depositado en los archivos del Gobierno belga.

Convención Internacional para la Unificación
de ciertas Normas relativas a la Competencia
Civil en Materia de Abordaje, firmada en
Bruselas el 10 de mayo de 1924

Las Altas Partes Contratantes,

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

ARTICULO 1º

Tribunal competente
Hacienda.

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

- a) Ya sea ante el tribunal de la residencia habitual del demandado o de una de sus sedes comerciales;
- b) O ante el tribunal del lugar donde se haya embargado el barco demandado o a otro barco perteneciente al mismo demandado en caso de que dicho embargo esté autorizado, o del lugar donde el embargo hubiera podido practicarse y, donde el demandado haya dado un caución o cualquier otra garantía;
- c) O ante el tribunal del lugar del abordaje, cuando dicho abordaje se haya producido en las puercas y radas, así como en aguas interiores.

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

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

ARTICULO 2º

Creación acuerdo o arbitraje

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

ARTICULO 3º

Excepciones.
Varios dictos y varias
lagunas

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

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

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

ARTICULO 4º Otros accidentes

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

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

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

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

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

Queda entendido, sin embargo:

1. Que con respecto a las interesadas nacionales de un Estado no contratante la aplicación de dichas disposiciones podrá ser subordinada por cada uno de los Estados Contratantes a la condición de reciprocidad.
2. Que, cuando los interesados son nacionales del mismo Estado que el tribunal que tramite el caso, se aplica la ley nacional y no la Convención.

Art. 9º - Las Altas Partes Contratantes se comprometen a someter a arbitraje todos los conflictos entre Estados que puedan surgir de la

interpretación o de la aplicación de la presente convención, sin perjuicio, no obstante, de las obligaciones de las Altas Partes Contratantes que han convenido en someter sus conflictos a la Corte Internacional de Justicia.

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

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

Art. 12. - a) La presente Convención entrará en vigor entre los dos primeros Estados que la hayan ratificado, seis meses después de la fecha del depósito del segundo instrumento de ratificación.

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

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

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

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

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

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

Art. 15. - Cada una de las Altas Partes Contratantes tendrá el derecho de denunciar la presente Convención en cualquier momento después de su entrada en vigor a su respecto. Sin embar-

go, dicha denuncia sólo tendrá efecto un año después de la fecha de recepción de la notificación de denuncia al Gobierno belga, que informará sobre ella, por vía diplomática, a las otras Partes Contratantes.

Art. 18. - a) Cualquiera de las Altas Partes Contratantes puede notificar por escrito al Gobierno belga en el momento de la ratificación de la adhesión, o en cualquier otro momento posterior, que la presente Convención es aplicable a los territorios o a ciertos territorios de cuyas relaciones internacionales es responsable. La Convención será aplicable a dichos territorios seis meses después de la fecha de recepción de dicha notificación por el Ministerio de Negocios Extranjeros de Bélgica, pero no antes de la fecha de entrada en vigor de la presente Convención con respecto a dicha Alta Parte Contratante.

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

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

Dado en Bruselas, en un solo ejemplar en las idiomas francés e inglés, haciendo ambos textos igualmente fe, el 10 de mayo de 1962.

**Convención Internacional para la Unificación
de Ciertas Normas relativas a la Competencia
Penal en Materia de Abordaje y otros
Incidentes de Navegación**

Las Altas Partes Contratantes,

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

ARTICULO 1°
*Responsabilidad penal e
disciplinaria
Autoridades del Estado
del pabellón*

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

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

Art. 3° - Ninguna disposición de la presente Convención se opone a que un Estado, en caso de abordaje u otro incidente de navegación, reconozca a sus propias autoridades, al derecho de adoptar cualesquiera medidas y sanciones que le acordada, o de enjuiciar a sus nacionales con motivo de infracciones cometidas mientras se encontraban a bordo de un buque que enarbolará pabellón de otro Estado.

ARTICULO 4°
*Aplicación
Mar libre*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 11. - Cada una de las Altas Partes Contratantes tendrá el derecho de denunciar la presente Convención en cualquier momento después de su entrada en vigor a su respecto. Sin embar-

go, dicha denuncia sólo tendrá efecto un año después de la fecha de recepción de la notificación de denuncia al Gobierno belga, que la pondrá en conocimiento de las otras Partes Contratantes por vía diplomática.

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

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

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

Dado en Bruselas el 10 de mayo de 1962, en un solo ejemplar, en los idiomas francés e inglés, haciendo ambos textos igualmente fe.

RELACION DE LOS MIEMBROS INFORMANTES POR
LA MAYORIA Y MINORIA DE LA COMISION DE
RELACIONES EXTERIORES Y CULTO DE LA
CAMARA DE DIPUTADOS, DOCTORES CAMET
Y CASAS, RESPECTIVAMENTE

Dr. CAMER. — Informaré en nombre de la mayoría de la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto, el dictamen contenido en el orden del día 103. de extraordinaria importancia para el transporte marítimo.

La Convención de Bruselas de 1824, sobre unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, puede decirse que constituye el estatuto del transporte internacional por agua, que concilia los intereses contrapuestos de una expedición marítima. Las disposiciones de nuestro Código de Comercio, como las de todas las países latinos, inspirados en el Código de Comercio francés de 1807 e igualmente en las ordenanzas de Colbert de 1681, legislan el transporte por agua en la forma cómo se regulaba durante la época de la navegación a vela, a pesar de que a partir de fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX se provoca una evolución profunda como consecuencia de la transformación de la técnica y especialmente de la navegación de vapor.

Ante la ausencia de disposiciones específicas y teniendo en cuenta que en su conocimiento se establecen las condiciones del transporte, las empresas, para reducir al mínimo su responsabilidad, fueron insertando cláusulas que, impugnadas por los cargadores, consignatarios y aseguradores, los tribunales y los parlamentos consideraron inválidas, por entender que traducían una imposición arbitraria del transportador.

El 13 de febrero de 1893 se sancionó en Estados Unidos la *Harter Act*, según la cual se declararon inválidas las cláusulas que tuvieran por fin exonerar al transportador de la debida diligencia en armar, equipar y aprovisionar el buque, es decir ponerlo en condiciones de navegabilidad, así como también aquellas que exoneraban por las faltas cometidas al efectuar la descarga, el arriamaje, cuidada durante el viaje y descarga de la mercadería. Expresamente se admitió la irresponsabilidad del transportador por las faltas cometidas por el capitán y tripulantes de la navegación y manejo (*management*) del buque y por toda una serie de hipótesis como incendio, peligro de mar, etcétera, que lindan con la fuerza mayor o el caso fortuito.

La reacción en Estados Unidos contra las cláusulas del conocimiento, que llevó a la sanción de la *Harter Act*, también se produjo en otros países que consagraron disposiciones similares. Nueva Zelanda en 1903 sancionó la *Shipping and Seamen Act*; Australia, la *Perseus Act*, en 1904; Canadá, la *Canadian Water Carriage of Goods Act*, el 4 de mayo de 1910; Japón, su Código de Comercio en este mismo año, y Marruecos francés también, al sancionar su Código de Comercio el 31 de marzo de 1912.

En Londres, en una de las reuniones del Imperial Shipping Committee, se había recomendado la adopción de una legislación uniforme en todo el imperio, en la que concierne a las cláusulas del conocimiento, y los cargadores, aseguradores y banqueros británicos obtuvieron de la International Law Association que se insertara en el temario de la conferencia que debía tener lugar en La Haya en agosto de 1921, un punto referente a la unificación de las reglas del conocimiento.

En esa conferencia, convocada por la International Law Association, se aprobaron las *Hamadas Reglas de La Haya*, que concilian el interés de los cargadores, de los banqueros, de los aseguradores y de los armadores. Estas tienen su responsabilidad regulada de acuerdo con las características que rodean al transporte internacional por agua y se les admite la irresponsabilidad por las culpas náuticas del capitán y tripulantes, por deficiencias del estado de navegabilidad del buque, si se ha empleado la diligencia razonable en ponerlo en condiciones, la exoneración por falta de marcas o deficiencia del embalaje de la carga, o en casos similares a la fuerza mayor o caso fortuito, y la limitación de responsabilidad en cien libras o su equivalente en las monedas de los distintos países.

Para los banqueros se reducen y uniforman las cláusulas del conocimiento; al privarlas los riesgos se simplifica el trabajo de los aseguradores y

para los cargadores y consignatarios se suprimen las cláusulas de irresponsabilidad que traducían una imposición, la limitación de responsabilidad se establece en una suma razonable y siempre que no se haya abonado el flete ad valorem y, por último, la responsabilidad del transportador establecida en la convención puede ser aumentada, pero no atenuada o disminuida.

Bajo los auspicios del Comité Marítimo Internacional se celebró del 9 al 11 de octubre de 1923 la Conferencia de Londres, que resolvió aprobar en sustancia los principios que constituían la base de las Reglas de La Haya y la conclusión de que una convención internacional era el medio de dar solución general a los problemas y conflictos de leyes que se planteaban con motivo de las distintas interpretaciones sobre la validez de las cláusulas del conocimiento.

Fue así que se sancionó en 1923-24 la Convención de Bruselas sobre unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, que ha sido ratificada por la mayoría de los países del mundo occidental, con excepción de los países sudamericanos y centroamericanos. Inglaterra lo hizo por ley del 1° de agosto de 1924 y los países del Commonwealth por leyes dictadas a partir del 17 de diciembre de 1924 (ley de Australia) y durante los años 1925, 1926 y 1927.

Asimismo dictaron leyes incorporando los principios de la convención, Bélgica, el 28 de noviembre de 1923, Francia y Estados Unidos de América por leyes de abril de 1926, los países escandinavos por leyes de 1926, 1927 y 1928, e Italia al sancionar el Código de la Navegación de 1942. Sobre el tema puede verse Ray, J. D., Consideraciones sobre el contrato de transporte por agua y La validez de las cláusulas del conocimiento, en revista "La Ley", tomo 81, página 796, y La Conferencia de Bruselas de 1927 sobre unificación de la legislación marítima, revista "La Ley", tomo 81, página 853.

La convención, que reproduce las soluciones aconsejadas por la doctrina, consilia los intereses encontrados y califica de nula toda cláusula o convenio que exima al transportador de la responsabilidad establecida en la convención, sin que esto signifique que todas las cláusulas del conocimiento, con carácter de complementarias, no tengan valor, si no reducen o limitan la responsabilidad esencial establecida en la convención.

En el artículo 19 de la convención se establece la esfera de aplicación de la misma, regulando todo el transporte marítimo documentado mediante conocimiento.

La responsabilidad que establece la Convención, en cuanto a poner al buque en condiciones de navegabilidad, puede considerarse que es de las llamadas "de medio", por oposición a las que se califican como obligaciones de resultado, y se establece en el inciso 2° del artículo 4° una serie de hipótesis que eximen de responsabilidad al transportador en casos similares a la fuerza mayor, sin llegar al extremo de tener que acreditar esta eximente. En otras palabras, en esas hipótesis sólo podría ser responsable el transportador si se documenta que el perjuicio se produce por su culpa o por falta de carácter "comercial" del capitán o tripulantes.

Salvo mención en contrario en el conocimiento o en el acto de entregar al transportador las mercaderías, se considera que las mismas fueron recibidas y entregadas por el transportador en perfectas condiciones.

En lo referente al inciso 6° del artículo 39, que establece la obligación para el consignatario de notificar al transportador de 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 interpretar adecuadamente el texto de la convención en el sentido de que la notificación al transportador debe efectuarse fehacientemente a partir del momento en que la mercadería está a disposición del consignatario, o sea desde que ingresa a depósito.

Desee 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 este sentido, es costumbre que después de efectuarse el despacho, el agente del buque, por intermedio de arrieros en los diques, 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 libera de responsabilidad por todas las consecuencias posteriores a la descarga o entrega de la mercadería, lo que en nuestros días, como hemos dicho, se produce en la mayoría de los casos mediante el depósito en los galpones fiscales e descarga a laucha por cuenta y riesgo de la mercadería.

La convención entrará en vigor después de la ratificación y cumplimiento de los requisitos, según se dispone en los artículos 13 y 14 de la misma.

La convención internacional para la unificación de ciertas normas relativas a privilegios e hipotecas marítimas del 19 de abril de 1926 estableció el principio de la validez de los gravámenes si están de acuerdo con la ley del pabellón de un Estado que ha ratificado la convención y siempre y cuando tratándose de hipotecas y prendas, se hayan inscrito en un registro público u oficina central.

En el artículo 2 se establece una enunciación de los privilegios de acuerdo con lo aconsejado por la moderna doctrina, y en las otras disposiciones se solucionan muchos de los conflictos de leyes que se pueden plantear en una materia tan delicada como la que es objeto de la convención.

La hipoteca, "mortgage" o prenda sobre el buque, se ubican formalmente mejor que en nuestra ley, a pesar de que, si bien se encuentra en el art. 2º lugar, en los anteriores se agrupa la mayoría de los créditos previstos en los once incisos del artículo 1377 de nuestro Código de Comercio.

La convención internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a las inmunidades de los buques de Estado y el protocolo adicional de 1934 coinciden con los principios incorporados en los artículos 34 a 42 del Tratado de Montevideo de 1940, ratificado por un decreto ley.

Se toma en cuenta el destino o servicio que presta el buque, en vez de la persona titular del mismo, y la inmunidad se otorga cuando el buque está destinado a un servicio de carácter gubernamental. La inmunidad no significa desaparición del derecho a reclamar, pues la acción puede intentarse ante los tribunales del Estado que utiliza el buque.

Por último, las dos convenciones sobre competencia civil y penal en casos de abordaje de 1902, también coinciden con los principios que la más sana doctrina aconseja sobre la materia y que han sido incorporados en líneas generales en el Tratado de Montevideo de 1940.

La solución de la jurisdicción de la ley del pabellón para entender del punto de vista penal en los hechos que ocurren en el espacio marítimo se sujeta a la jurisdicción exclusiva de un Estado, es la que consagraron los más destacados autores después del célebre caso del buque "Lotus" y la Conferencia de París de 1927.

La reserva de jurisdicción con respecto a los abordajes y accidentes que pudieran producirse en el mar territorial es fundamental establecerla, porque de acuerdo a los principios del derecho internacional las autoridades administrativas y judiciales del Estado ribereño tiene plena jurisdicción sobre los hechos ocurridos en el mar territorial.

El único inconveniente que puede plantear el sistema de la ley del pabellón sobre privilegios y competencia penal en materia de abordaje es el de las banderas de conveniencia, y los tribunales serán los encargados de dirimir los problemas que pudieran plantearse en caso de que no exista una re-

lación efectiva entre el Estado cuyo pabellón amarbola el buque y las personas implicadas en la relación de que se trata.

Es también muy razonable establecer una opción a favor del actor para interponer la acción civil ante el juez del domicilio del demandado o del lugar donde se produjo el hecho o donde se embarcó el buque o se allanó a las resoluciones del juicio. La ratificación de la Convención de Bruselas de 1923, sobre competencia civil en casos de abordaje, no ofrece reparos de ninguna clase.

En 1927 la República Argentina estuvo presente en la última conferencia diplomática sobre derecho marítimo privado y el presidente de la delegación, doctor Carlos Herrera, destacó que se retomaba el camino de Bruselas con el propósito de afirmar en materia internacional el imperio del derecho. Las convenciones, cuya ratificación se aconseja con una forma de concretar ese principio y consagrar soluciones justas a los distintos conflictos de intereses, adecuando en la medida de la legislación a la evolución de la técnica y de la vida contemporánea.

Estas convenciones, cuya ratificación está a consideración de la Cámara, son de extraordinaria importancia para regular jurídicamente las relaciones de todos los factores que intervienen en el comercio marítimo. En un país como el nuestro que recibe, según estadísticas, por vía marítima, el 98 por ciento de su comercio, no escapará al elevado criterio de los señores diputados la trascendencia de esta ratificación.

Dr. CAJAL. — Señor presidente: como bien ha dicho el señor miembro informante de la Comisión de Relaciones Exteriores, es de fundamental importancia sancionar de una vez por todas las convenciones de Bruselas, relativa a ciertas cláusulas de los conocimientos "la del año 1924"; otra relativa a embarcaciones "de los vapores de navegación"; otra relativa a hipotecas marítimas; y otras referentes a la competencia civil y penal en materia de abordaje y accidentes marítimos.

El derecho marítimo tiene características muy especiales derivadas de su internacionalismo. El ámbito en que se desarrollan los negocios del transporte por mar requiere necesariamente la unificación de las normas aplicables a dicho transporte para evitar que se causen serios perjuicios a los intereses comprendidos en razón de los conflictos de leyes que a diario provoca la aplicación de dichas normas.

De ahí, señor presidente, que por esa preocupación, desde hace muchos años, por iniciativa de un ilustre estadista belga, Louis Franck, se constituyera en 1895, en Amberes, el primer Comité Marítimo Internacional.

Este comité tuvo como objeto principal promover la unificación de las normas que rigen el transporte de mercaderías por mar. Lo cumplió con el concurso de todos los intereses afectados, recabando la opinión de los armadores, de los transportadores, de los aseguradores y de los banqueros, y luego sometió todas esas primeras conclusiones al asesoramiento de los juristas especializados para llegar finalmente, por medio de convenciones diplomáticas, a sancionar resoluciones que tuvieran carácter de legislación positiva internacional.

Nuestro país, desde principios de siglo, tiene una asociación de derecho marítimo, que presidiera por primera vez en 1905 el doctor Estanislao Zeballos, la que siempre ha colaborado con el Comité Marítimo Internacional en la sanción de convenciones tendientes a la unificación de las normas que rigen el derecho marítimo.

A través de más de sesenta años el Comité Marítimo Internacional ha sancionado no menos de diez convenciones internacionales, de las cuales nuestro país sólo ha ratificado las que se refieren a abordajes y a asistencia y salvamento, por ley 11.122.

Por la importancia que tiene para cuantos están vinculados con el transporte por mar, resulta sensible la mora del Estado argentino en ratificar

las convenciones del derecho marítimo. Corresponde en esta oportunidad destacar la acción plausible de la Asociación Argentina de Derecho Marítimo, que preside un distinguido marplatense, el doctor Atilio Malvagni, que ha agitado todas las instancias para promover la ratificación por el Estado argentino de aquellas convenciones internacionales cuya bondad había acreditado ya la experiencia de su aplicación y que no lesionaban intereses nacionales.

Las convenciones cuya ratificación promueve el proyecto de ley venido en revisión del Honorable Senado, hubieron ya de ser ratificadas por instancias de la Asociación Argentina de Derecho Marítimo en 1936 ante el entonces ministro doctor Luis A. Pederni Costa. Efectivamente, sobrevino a la firma presidencial un decreto ley que no pudo entonces ser expedito en razón de una dificultad de orden técnico.

Las convenciones ya han sido analizadas exhaustivamente por el miembro informante de la comisión. En cuanto a los conocimientos, que sabemos que son papeles de comercio de fácil circulación, representativos de la mercadería embarcada, la respectiva convención tuvo la virtud de lograr la unificación de ciertas reglas. Se diseminaron en forma equitativa las responsabilidades del transportador. Por nuestra legislación positiva, el transportador era responsable de casi todos los riesgos del transporte marítimo, sólo podía eximirse de esa responsabilidad en los casos de fuerza mayor, cuyas circunstancias determinantes eran de difícil prueba. Por eso, las disposiciones sancionadas por las convenciones internacionales que vanno a ratificar hacen una distribución mucho más equitativa de las respectivas responsabilidades.

No recuerdo si al pasar lo ha dicho en su informe minucioso y exhaustivo el miembro informante de la comisión, pero podemos señalar que esa convención hace una distribución interesante en función de las cláusulas de los conocimientos de responsabilidades entre el cargador y el transportador, y que limita de todas maneras, salvo que haya cláusula expresa en los conocimientos, la responsabilidad del transportador a no más de cien libras esterlinas oro por bulto o unidad cargada.

En cuanto a las otras convenciones, señalo una del año 1926 sobre el privilegio e hipoteca naval. Esta convención tiende a mejorar en un estado de graduación de créditos el privilegio de la hipoteca naval. En nuestro Código de Comercio los privilegios se hacen recaer o sobre el buque, o sobre la carga, o sobre los fletes, y la hipoteca naval queda en última instancia.

Pero esta modificación reconoce un antecedente en la legislación positiva argentina, porque existe un decreto ley del año 1926 sobre crédito naval que incorpora varias de las disposiciones de dicha convención a nuestra legislación positiva. De manera que no hay mayor innovación. Se establece un orden determinado de privilegios para los distintos créditos: primero los gastos de justicia y de impuestos; segundo, todos los gastos derivados del contrato de ajuste de la tripulación, como sueldos, jornales, indemnizaciones, etcétera; tercero, las indemnizaciones por asistencia y salvataje; cuarto, el resarcimiento para el caso de daños por abordajes y por lesiones corporales a pasajeros; quinto, los gastos incurridos para la conservación del buque; y sexto, la hipoteca naval, según el artículo 2º de la convención que consideramos.

Existe también una convención sobre inmunidades de buques del Estado. Esta convención también tiene antecedentes en la legislación positiva argentina, porque sigue aproximadamente las mismas normas del tratado de derecho internacional de Montevideo sobre navegación de 1940.

Tiene por objeto asimilar a los buques del Estado dedicados a la explotación comercial con los buques de propiedad privada. Dada luego, se establecen las correspondientes excepciones y los correspondientes beneficios o privilegios para los buques del Estado específicamente tales; no sólo buques de guerra, yates del Estado, buques hospitalarios, buques auxiliares, sino también los que se denominan buques de aprovisionamiento.

Pero, como lo dijo bien el señor miembro informante, el privilegio de poder repeler cualquier tentativa de embargo o detención o secuestro no significa que queden sin respaldo legal los intereses afectados por la actuación en el transporte marítimo de estos buques del Estado. Dado luego, los interesados tienen el derecho de recurrir ante las autoridades judiciales y administrativas del país de la bandera del buque.

Otra de las convenciones traídas a consideración de la Honorable Cámara es la que se refiere a la competencia en materia de abordajes. Sobre esta materia existen otras convenciones, pero la que nos ocupa, de 1902, se limita a dictar normas sobre competencia civil y penal.

El conflicto más importante, por las distintas legislaciones internas de los países que actúan en el comercio marítimo, se ha producido en materia de abordaje, en lo que respecta a la culpabilidad y las responsabilidades emergentes de esos hechos, que pueden ser materia de sanciones por la justicia penal, correccional o disciplinaria de los distintos Estados.

Desde luego que el concepto de la convención internacional es sentir el principio para el caso de que el hecho o accidente marítimo ocurra en alta mar, ya incorporado al Tratado de Montevideo, de la aplicación de la ley del país cuyo pabellón enarbola la nave. Pero la dificultad se ha presentado cuando el hecho del abordaje, choque o accidente marítimo ocurre dentro de las aguas territoriales, rías, puertos o las llamadas aguas interiores. Se ha tratado de evitar, con la sanción de esta convención, que un castigo responsable pudiera ser cometido por el mismo hecho a las jurisdicciones distintas.

La Argentina, con buen criterio, a instancias de la Asociación Argentina de Derecho Marítimo, ha impuesto una reserva que está protocolizada en el proyecto de ley, en función del derecho que acuerda el segundo párrafo del artículo 4° de la convención correspondiente y dando su interpretación a favor el alcance del término "infracciones". ¿Por qué, señores diputados? Porque en nuestra legislación la ley penal se extiende a todos los ámbitos del país, incluso las aguas territoriales y no cabía —constitucionalmente hablando— admitir otra jurisdicción que no fuera la del lugar en la que el hecho se produce.

Pero en materia de competencia civil se sigue el principio de la opción a cargo del demandante, de demandar los resarcimientos e indemnizaciones correspondientes ante la justicia del domicilio o residencia habitual o sede comercial del demandado, o ante la de las autoridades administrativas o judiciales del lugar del hecho, abordaje o siniestro marítimo, siempre que no haya producido el caso en rías, puertos o aguas interiores, o ante las autoridades del puerto en que el buque ha sido ejecutado o embargado. Estos son los principios que han sancionado estas convenciones.

Nuestros consideramos trascendente y significativa la aprobación de estas convenciones internacionales, porque ello permitirá que la Argentina inicie una política de unificación de las normas del derecho internacional marítimo, cuyo fin es el resguardo de los cuantiosos intereses comprometidos en el transporte por mar.

Recordo en este momento una feliz salvedad. Si no fuera por ciertas razones, porque creemos ser leales a la política de unificación de las reglas de derecho marítimo, quizás alguna convención hubiera merecido objeciones de nuestra parte. Me refiero a las inmunidades de los buques llamados del Estado. Es más fácil a los países cuyos marinas mercantes son en gran proporción privadas, aceptar una convención que ampara los buques del Estado, dedicados a actividades netamente comerciales a los buques de propiedad privada. Pero en el caso especial de la Argentina, cuya marina mercante en gran proporción es de empresas estatales, quien sabe si con un interés tal vez un poco egoísta, pero interés nacional al fin, no hubiera sido necesario, quizás, postergar la ratificación de esta convención.

De todas maneras, en un conflicto de intereses, y dada la forma en que viene el dictamen, que involucra la adhesión a las cinco conferencias internas

sionales, y siendo consecuentes con la política seguida en esta materia de adherir a todo cuanto signifique un progreso en el derecho marítimo, para evitar que la iniciativa vuelva a comisión y sea motivo de una demora, preferimos acallar nuestras dudas y prestarle en nombre de nuestro bloque, la más amplia solidaridad y conformidad.

Así podemos tener la seguridad de que habremos adelantado nuestra legislación positiva y seremos consecuentes incluso con las normas que se han tomado en consideración en el anteproyecto de ley de la navegación encargada por el Poder Ejecutivo al distinguido tratadista Attilio Malvagna, que se ajusta en su estructura general a las normas dictadas por las convenciones internacionales.

Con la adhesión a estas convenciones internacionales de Bruselas habremos adelantado nuestra legislación positiva y contribuido a resguardar los intereses de nuestra flota mercante, que si ayer era poco importante, hoy ha adquirido una jerarquía tal que necesita del amparo correspondiente, de acuerdo con las normas previstas por las convenciones internacionales en discusión.

Por estas breves razones, en la inteligencia de interpretar al sentido de los compañeros de este bloque, adelanto nuestro voto favorable al dictamen de la Comisión de Relaciones Exteriores.

Dr. CAMER. — Mientras se llama para votar, deseo formular una pregunta al señor diputado Casás, quien si bien manifestó categóricamente la adhesión de su bloque a la ratificación de las convenciones de Bruselas, ha hecho cierta reserva en cuanto a una de ellas, la que se refiere a inmunidades de buques gubernamentales no comerciales.

La comisión, al estudiar este asunto, tuvo especialmente en cuenta lo que expresa el Poder Ejecutivo en su mensaje, en el que se lee lo siguiente: "... que la X Conferencia Internacional de Abogados, de acuerdo con lo aprobado por la comisión I, sección A, tema 3, de estudio de las posibles inmunidades de los buques de propiedad del gobierno, resolvió recomendar a los gobiernos de los países firmantes que no hayan ratificado la convención internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a la inmunidad de los navíos del Estado y su protocolo adicional, firmados en Bruselas en 1926 y 1934, respectivamente, que lo hagan a la brevedad posible".

La propia convención dice que las inmunidades son para los buques gubernamentales no comerciales. De modo que no entiendo en qué medida puede existir esa reserva del señor diputado.

Dr. CASÁS. — Deseo aclarar esta situación al señor miembro informante.

En el curso de mi exposición expresé que en las conversaciones mantenidas con gente experta en la materia había recogido algunas dudas personales, pero que, frente a la necesidad de que cuanto antes nos póngamos a tono con la política de unificación de las reglas del derecho marítimo, acallaba mis dudas y que descontinúa la discusión de nuestro bloque para votar por unanimidad este dictamen.