

# TRATADOS DE DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO SUSCRITOS EN MONTEVIDEO EN 1889 Y 1940

## III.—TRATADO DE NAVEGACION COMERCIAL INTERNACIONAL

### TEXTO DE 1889

*Nota:* El Tratado de Derecho Comercial Internacional de 1889, incluye las disposiciones referentes a la Navegación Comercial.

### TEXTO DE 1940

#### TÍTULO I

#### *De los buques*

Art. 1. — La nacionalidad de los buques se establece y regula por la ley del Estado que otorgó el uso de la bandera. Esta nacionalidad se prueba con el respectivo certificado legitimamente expedido por las autoridades competentes de dicho Estado.

Art. 2. — La ley de la nacionalidad del buque rige todo lo relativo a la adquisición y a la transferencia de su propiedad, a los privilegios y otros derechos reales, y a las medidas de publicidad que aseguren su conocimiento por parte de terceros interesados.

Art. 3. — Respecto de los privilegios y otros derechos reales, el cambio de nacionalidad no perjudica los derechos existentes sobre el buque. La extinción de esos derechos se regula por la ley de la bandera que legalmente enarbolará el buque en el momento en que se operó el cambio de nacionalidad.

Art. 4. — El derecho de embargar y vender judicialmente un buque, se regula por la ley de su situación.

## TÍTULO IV

### De los choques, abordajes y naufragios

Art. 11. — Los choques y abordajes de buques se rigen por la ley del país en cuyas aguas se producen, y quedan sometidos a la jurisdicción de los tribunales del mismo.

Art. 12. — Si los choques y abordajes tienen lugar en aguas no jurisdiccionales, la ley aplicable será la de la Nación de su matrícula.

Si los buques estuvieran matriculados en distintas naciones, regirá la ley del Estado más favorable al demandado.

En el caso previsto en el inciso anterior, el conocimiento de la causa corresponderá a los tribunales del país a que primero arriben.

Si los buques arriban a puertos situados en distintas países, prevalecerá la competencia de las autoridades que presencien en el conocimiento del suceso.

Art. 13. — En los casos de naufragio serán competentes las autoridades del territorio marítimo en que tiene lugar el siniestro.

Si el naufragio ocurre en aguas no jurisdiccionales, conocerán los tribunales del país del pabellón del buque o los del domicilio del demandado, en el momento de la iniciación del juicio a elección del demandante.

## TÍTULO V

### De los abordajes

Art. 5. — Los abordajes se rigen por la ley del Estado en cuyas aguas se producen y quedan sometidos a la jurisdicción de los tribunales del mismo.

Art. 6. — Si el abordaje se produce en aguas no jurisdiccionales, entre buques de la misma nacionalidad, será aplicable la ley de la bandera, y los tribunales del Estado a que ésta corresponda tendrán jurisdicción para conocer de los casos civiles y penales derivadas del abordaje.

Art. 7. — Si el abordaje se produce en aguas no jurisdiccionales entre buques de distinta nacionalidad, cada buque estará obligado en los términos de la ley de su bandera, no pudiendo obtener más de lo que ella le concede.

Art. 8. — En el caso del artículo anterior, las acciones civiles deberán intentarse, a elección del demandante:

- a) ante los jueces o tribunales del domicilio del demandado;
- b) ante los del puerto de la matrícula del buque;
- c) ante los que ejerzan jurisdicción en el lugar en donde el buque fué embargado en razón del abordaje, o hiciera su primera escala, o arribare eventualmente.

Art. 9. — En igual caso, los capitanes u otras personas al servicio del buque, no pueden ser encarcelados penal o disciplinariamente, sino ante los jueces o tribunales del Estado cuya bandera amarbola el buque en el momento del abordaje.

Art. 10. — Todo accionar, por causa del abordaje, del propietario o armador del buque, puede obtener su embargo judicial o su detención, aunque así próximo a partir.

Este derecho puede ser ejercido por los nacionales o los extranjeros domiciliados en cualquiera de los Estados contratantes, respecto de los buques de nacionalidad de alguno de dichos Estados, cuando se encuentran en la jurisdicción de los tribunales del otro.

El procedimiento relativo al embargo, al levantamiento o a la detención judicial del buque y los incidentes a que puedan dar lugar, están sujetos a la ley del juez o tribunal que ordene tales medidas.

Art. 11. — Las precedentes disposiciones sobre abordaje se extienden a la colisión entre buques y cualquiera propiedad mueble o inmueble, y a la reparación de los daños causados como consecuencia del pasaje o navegación de un buque por la proximidad de otro, aún cuando no exista contacto material.

## Título III

### De la asistencia y del salvamento

Art. 12. — Los servicios de asistencia y salvamento prestados en aguas jurisdiccionales de uno de los Estados, se regirán por la respectiva ley nacional.

Si tales servicios se prestaren en aguas no jurisdiccionales, se regirán por la ley del Estado cuya bandera amarbola el buque asistente o salvador.

Art. 13. — Las acciones que se suscitaren sobre servicios de asistencia y salvamento se decidirán:

1.º — Cuando ellos se presten en aguas jurisdiccionales, por los jueces o tribunales del lugar en donde se han prestado.

2.º — Cuando se presten en aguas no jurisdiccionales, a elección del demandante;

a) ante los jueces o tribunales del domicilio del demandado;

b) ante los de la matrícula del buque auxiliado;

c) ante los que ejerzan jurisdicción en el lugar en donde el buque auxiliado hiciera su primera escala o arribare eventualmente.

Art. 14. — Las precedentes disposiciones se aplican a los servicios de asistencia y salvamento, prestados por buques a aeronaves en el agua, o viceversa. Igualmente a los servicios que a unos o a otras se presten por personas desde la costa o por construcciones flotantes.

## TÍTULO VIII

### De las averías

Art. 21. — Las averías gruesas o comunes se rigen por la ley del país de la matrícula del buque en que han ocurrido.

No obstante lo expuesto en el inciso anterior, si esas averías se han producido en el territorio marítimo de un solo Estado, se regirán por sus leyes.

Art. 22. — Las averías particulares se rigen por la ley aplicable al contrato de fletamento de las mercaderías que los sufren.

## TÍTULO IX

### De las averías

Art. 23. — La ley de la nacionalidad del buque determina la naturaleza de la avería.

Art. 24. — Las averías particulares relativas al buque, se rigen por la ley de la nacionalidad de éste. Las referentes a las mercaderías embarcadas,

Art. 14.—Los juicios de averías particulares se radicarán ante los tribunales del país en que se entregue la carga.

por la ley aplicable al contrato de fletamento o de transporte.

Son competentes para entender en los respectivos juicios, los jueces o tribunales del puerto de descarga, o, en su defecto, los del puerto en que aquella debió operarse.

Art. 17.—Las averías comunes se rigen por la ley vigente en el Estado en cuyo puerto se practica su liquidación y parrutes.

Excepcionalmente lo concerniente a las condiciones y formalidades del acto de avería común, las cuales quedan sujetas a la ley de la nacionalidad del buque.

Art. 18.—La liquidación y parrutes de la avería común se harán en el puerto de destino del buque y, si éste no se alcanzare, en el puerto en donde se realice la descarga.

Art. 21.—Son competentes para conocer en los juicios de averías comunes, los jueces del país del puerto en que termina el viaje.

Art. 19.—Son competentes para conocer de los juicios de averías comunes, los jueces o tribunales del Estado en cuyo puerto se practica la liquidación y parrutes, siendo nula toda cláusula que atribuya competencia a los jueces o tribunales de otro Estado.

Art. 23.—Si el viaje se revoca antes de la partida del buque, o si después de su salida se viere obligado a volver al puerto de la carga, conocerán del juicio de averías los jueces del país a que dicho puerto pertenezca.

## TÍTULO VII

### De la gente de mar

Art. 19.—Los contratos de ajuste de los oficiales y de la gente de mar, se rigen por la ley del país en que el contrato se celebra.

## TÍTULO V

### Del capitán y del personal de abordo

Art. 20.—Los contratos de ajuste se rigen por la ley de la nacionalidad del buque en el cual los oficiales y gente del equipaje prestan sus servicios.

Art. 20. — Toda lo concerniente al orden interno del buque y a las obligaciones de los oficiales y gente de mar, se rige por las leyes del país de su matrícula.

Art. 21. — Toda lo concerniente al orden interno del buque y a los derechos y obligaciones del Capitán, oficiales y gente del equipaje, se rige por las leyes del Estado de la nacionalidad del buque.

Art. 22. — Las autoridades locales del puerto de alguno de los Estados, en cuyas aguas se encuentre un buque de nacionalidad de cualquiera de los otros, no tienen competencia en lo relativo a la disciplina y mantenimiento del orden interno de dicho buque. Excepción el caso en que se haya comprometido o tienda a comprometerse la seguridad o el orden público del puerto de donde el buque se encuentra, o fuere requerida su intervención por el Capitán o por el Cónsul respectivo.

Art. 23. — Las contestaciones civiles, vinculadas al ejercicio de sus cargos, que se suscitan entre el Capitán y gente del equipaje al servicio de buques de nacionalidad de alguno de los Estados, que se encuentren en aguas jurisdiccionales de otra, son extrajurisdiccionales a la competencia de las autoridades locales. Tales contestaciones deben ser decididas por las autoridades del Estado cuya bandera enarbola el buque, de acuerdo con sus leyes y reglamentos.

Art. 24. — Las contestaciones civiles entre el Capitán o la gente del equipaje y las personas extrajeras al servicio permanente del buque de nacionalidad de uno de los Estados, que se encuentren en aguas jurisdiccionales de otra, serán sometidas a la ley de este Estado y decididas por los jueces o tribunales locales.

## TÍTULO V

### Del fletamento

Art. 14.—El contrato de fletamento se rige y juzga por las leyes y tribunales del país en que está domiciliada la agencia marítima con la cual ha contratado el fletador.

Si el contrato de fletamento tiene por objeto la conducción de mercancías o pasajeros entre puertos de un mismo Estado, será regido por las leyes de éste.

Art. 15.—Si la agencia marítima no existiere en la época en que se inició el litigio, el fletador podrá deducir sus acciones ante los tribunales del domicilio de cualquiera de los interesados o representantes de aquélla.

Si el actor fuere el fletante, podrá establecer su demanda ante los tribunales del Estado en que se encuentre domiciliado el fletador.

## TÍTULO VI

### Del fletamento y del transporte de mercancías o de personas

Art. 16.—Los contratos de fletamento y de transporte de mercancías o de personas que tengan por objeto esos transportes, entre puertos de un mismo Estado, se rigen por sus leyes, cualquiera que sea la nacionalidad del buque. El conocimiento de las acciones que se originen queda sometido a la jurisdicción de los jueces o tribunales del mismo.

Art. 17.—Cuando los mismos contratos deban tener su ejecución en alguno de los Estados, se rigen por la ley vigente en dicho Estado, sean cuales fueren el lugar de su celebración y la nacionalidad del buque. Se entiende por lugar de ejecución el del puerto de la descarga de las mercancías o desembarque de las personas.

Art. 18.—En el caso del artículo anterior, serán competentes para conocer de los respectivos juicios, los jueces o tribunales del lugar de la ejecución, o, a opción del demandante, los del domicilio del demandado, siendo nula toda cláusula que establezca lo contrario.

## TÍTULO VII

### De los seguros

Art. 19.—Los seguros marítimos y sobre la vida se rigen por las leyes del país en que está domiciliada la sociedad aseguradora o sus sucursales y agencias en el caso previsto en el artículo 6°.

Art. 20.—Los contratos de seguros se rigen por las leyes del Estado en donde está domiciliada la sociedad aseguradora, o su sucursales o agencias; en tal caso, las sucursales o agencias se considerarán domiciliadas en el lugar en donde funcionan.

Art. 21.—Los seguros que cubran bienes de enemigos son válidos aún contratados por éstos, salvo que el contrato se aplique al contrabando de guerra. El

pago de las indemnizaciones debe ser aplazado hasta la conclusión de la paz.

Art. 30.—Son competentes para conocer de las acciones que se deducan en virtud del contrato de seguros, los jueces o tribunales del Estado del domicilio de las sociedades aseguradoras, o, en su caso, los de sus sucursales o agencias.

Las sociedades aseguradoras, así como sus sucursales o agencias, podrán, cuando revistan la calidad de demandantes, ocurrir a los jueces o tribunales del domicilio del asegurado.

## TÍTULO VIII

### *De las hipotecas*

Art. 31.—Las hipotecas o cualquiera otro derecho real de garantía sobre buques de la nacionalidad de uno de los Estados, regularmente constituidos y registrados según sus leyes, serán válidas y producirán sus efectos en los otros Estados.

## TÍTULO IX

### *De los préstamos a la gruesa o a riesgos marítimos*

Art. 16.—El contrato de préstamo a la gruesa se rige por la ley del país en que se hace el préstamo.

Art. 17.—Las sumas tomadas a la gruesa para las necesidades del último viaje, tienen preferencia en el pago a las deudas contraídas para la construcción o compra del buque, y al dinero tomado a la gruesa en un viaje anterior.

Los préstamos hechos durante el viaje serán preferidos a los que se hicieran antes de la salida del buque; y si fuesen muchos los préstamos tomados en el curso del mismo, se graduará entre ellos

## TÍTULO X

### *Del préstamo a la gruesa*

Art. 32.—El contrato de préstamo a la gruesa se rige por la ley del Estado en donde se hace el préstamo.

la preferencia por el orden contrario de sus fechas, preferiéndose el que sigue al que preceda.

Los préstamos contraídos en el mismo puerto de arribada forzosa y durante la misma estancia, estarán en concurso y serán pagados a prorrata.

Art. 18. — Las cuestiones que se susciten entre el dador y el tomador, serán sometidas a la jurisdicción de los tribunales donde se encuentren los bienes sobre los cuales se ha realizado el préstamo.

En el caso en que el prestamista no pudiese hacer efectivo el cobro de las cantidades prestadas en los bienes afectos al pago, podrá ejercitar su acción ante los tribunales del lugar del contrato o del domicilio del demandado.

Art. 19. — Las cuestiones que se susciten entre el dador y el tomador quedarán sometidas a la jurisdicción de los jueces o tribunales del demandado, o a los del lugar del contrato.

## TÍTULO X

### *De los buques de Estado*

Art. 24. — Los buques de propiedad de los Estados contratantes o explotados por ellos; la carga y los pasajeros transportados por dichos buques, y los cargamentos de pertenencia de los Estados, quedan sometidos, en lo que concierne a las reclamaciones relativas a la explotación de los buques o al transporte de los pasajeros y carga, a las leyes y reglas de responsabilidad y de competencia aplicables a los buques, cargamento y armamento privado.

Art. 25. — Es inaplicable la regla del artículo anterior cuando se trata de buques de guerra, de yacata, de aeronaves, de buques hospitales, de vigilancia, de policía, de sanidad, de arribadamiento, de obras públicas, y los demás de propiedad del Estado, o explotados por éste y que están afectos, en el momento del nacimiento del crédito, a un servicio público ajeno al comercio.

Art. 26. — En las acciones o reclamaciones a que se refiere el artículo anterior, el Estado propietario o armador no puede prevalerse de sus inmunidades especiales en los siguientes casos:

- 1º — En las originadas por el abordaje u otros accidentes de la navegación.
- 2º — En las acciones originadas por servicios de asistencia o salvamento y averías comunes.
- 3º — En las acciones por reparaciones, aprovisionamiento u otros contratos relativos al buque.

Art. 37. — Los buques a que se refiere el artículo 35, no pueden ser objeto, en ningún caso, de embargo, o de otros procedimientos judiciales que no estén autorizados por la ley del Estado propietario o armador.

Art. 38. — Las mismas reglas se aplican a la carga perteneciente a un Estado y transportada en alguno de los buques a los cuales se refiere el artículo 35.

Art. 39. — La carga perteneciente a un Estado y transportada a bordo de buques de comercio, en realización de servicios públicos ajenos al comercio, no puede ser objeto de embargo o detención ni de ningún procedimiento judicial.

Sin embargo, las acciones por abordaje, u otros accidentes de la navegación, asistencia, salvamento o averías comunes; lo mismo que las originadas de contratos relativos a la carga, podrán ser deducidas de conformidad con el artículo 36.

Art. 40. — En todo caso de duda sobre la naturaleza de un servicio público ajeno al comercio del buque o de la carga, la atención del Estado, suscrita por su representante diplomático, produce plena prueba al efecto del levantamiento del embargo o detención.

Art. 41. — No puede invocarse el beneficio de la inembargabilidad, por hechos producidos durante la afectación de un buque de Estado a un servicio público ajeno al comercio, si en el momento de intentarse el procedimiento judi-

cial, la propiedad del buque, o su explotación, ha sido transferida a terceros particulares.

Art. 42. — Los buques de un Estado dedicados a servicios comerciales, y los buques de particulares afectadas al servicio postal, no pueden ser embargados por sus acreedores en los puertos de escala en donde tienen la obligación de efectuar dichos servicios.

## TÍTULO XI

### Disposiciones generales

Art. 43. — Las disposiciones establecidas en el presente Tratado serán aplicables igualmente a la navegación fluvial, lacustre y aérea.

Art. 44. — No es indispensable para la vigencia de este Tratado su ratificación simultánea por todos los Estados contratantes. El que lo apruebe lo comunicará así al Gobierno de la República Oriental del Uruguay a fin de que lo haga saber a los demás Estados contratantes. Este procedimiento hará las veces de canje.

Art. 45. — Hecho el canje de conformidad con el artículo anterior, este Tratado entrará en vigor desde este acto por tiempo indefinido, quedando por tanto, sin efecto el firmado en Montevideo el día doce de febrero del año mil ochocientos ochenta y nueve.

Art. 46. — Si alguno de los Estados contratantes creyere conveniente desligarse del Tratado, o introducir modificaciones en él, lo avisará a los demás, pero no quedará desligado sino dos años después de la denuncia, término en el cual se procurará llegar a un nuevo acuerdo.

Art. 47.—El artículo 44 es extensivo a los Estados que, sin haber concurrido a este Congreso, quisieran adherir al presente Tratado.

En fé de lo cual, los Plenipotenciarios firman el presente Tratado en Montevideo a los diez y nueve dias del mes de marzo de 1940 (\*).

#### RESERVA

##### *De la Delegación de Bolivia*

La Delegación de Bolivia suscribe el presente Tratado en lo que se refiere a la navegación fluvial, lacustre y aérea.

(\*) Este Tratado ha sido firmado por la República Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Paraguay, Perú y Uruguay.