

TEXTO DEFINITIVO

N-0424

(Antes Decreto Ley 7771/1956)

Sanción: 27/04/1956

Publicación: B.O. 08/05/1956

Actualización: 31/03/2013

Rama: Derecho Internacional Privado

**TRATADO DE DERECHO DE NAVEGACION COMERCIAL INTERNACIONAL,
SUSCRITO EN MONTEVIDEO EL 19 DE MARZO DE 1940**

TITULO I De los buques

Artículo 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 legítimamente expedido por las autoridades competentes de dicho Estado.

Artículo 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.

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

Artículo 4. El derecho de embargar y vender judicialmente el buque se regula por la ley de su situación.

TITULO II De los abordajes

Artículo 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.

Artículo 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 las causas civiles y penales del abordaje.

Artículo 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.

Artículo 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 donde el buque fue embargado en razón del abordaje, o hiciera su primera escala, o arribare eventualmente.

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

Artículo 10. Todo acreedor, por causa de abordaje, del propietario o armador del buque, puede obtener su embargo judicial o su detención, aunque esté 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 encuentren 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 ordenó tales medidas.

Artículo 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, aun cuando no exista contacto material.

TITULO III De la asistencia y del salvamento

Artículo 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 enarbole el buque asistente o salvador.

Artículo 13. Las cuestiones que se susciten sobre servicios de asistencia y salvamento se decidirán:

- 1) Cuando ellos se presten en aguas jurisdiccionales, por los jueces o tribunales del lugar en donde se han prestado.
- 2) 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 hiciere su primera escala o arribare eventualmente.

Artículo 14. Las precedentes disposiciones se aplican a los servicios de asistencia y salvamento, prestados por buques o aeronaves en el agua, o viceversa.

Igualmente a los servicios que a unos u a otras se presten por personas desde la costa o por construcciones flotantes.

TITULO IV De las averías

Artículo 15. La ley de la nacionalidad del buque determina la naturaleza de la avería.

Artículo 16. Las averías particulares relativas al buque se rigen por la ley de la nacionalidad de éste. Las referentes a las mercaderías embarcadas, 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 aquélla debió operarse.

Artículo 17. Las averías comunes se rigen por ley vigente en el Estado en cuyo puerto se practica su liquidación y prorrateo.

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

Artículo 18. La liquidación y prorrateo 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.

Artículo 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 prorrateo, siendo nula toda cláusula que atribuya competencia a los jueces o tribunales de otro Estado.

TITULO V Del capitán y del personal de a bordo

Artículo 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.

Artículo 21. Todo lo concerniente al orden interno del buque y a los derechos y obligaciones del capitán, oficiales y gente del equipaje, se rigen por las leyes del Estado de la nacionalidad del buque.

Artículo 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.

Exceptúase el caso en que se haya comprometido o tiende a comprometerse la seguridad o el orden público del puerto en donde el buque se encuentra o fuere requerida su intervención por el capitán o por el cónsul respectivo.

Artículo 23. Las contestaciones civiles, vinculadas al ejercicio de sus cargos que se susciten 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 otro, son extrañas 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.

Artículo 24. Las contestaciones civiles entre el capitán o la gente del equipaje y las personas extrañas al servicio permanente del buque de nacionalidad de uno de los Estados, que se encuentre en aguas jurisdiccionales de otro, serán sometidas a la ley de este Estado, y decididas por los jueces o tribunales locales.

TITULO VI Del fletamento y del transporte de mercaderías o de personas

Artículo 25. Los contratos de fletamento y de transporte de mercaderías 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.

Artículo 26. 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 mercaderías o desembarque de las personas.

Artículo 27. 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.

TITULO VII De los seguros

Artículo 28. Los contratos de seguros se rigen por las leyes del Estado en donde está domiciliada la sociedad aseguradora, o sus sucursales o agencias: en tal caso, las sucursales o agencias se considerarán domiciliadas en el lugar en donde funcionan.

Artículo 29. Los seguros que cubran bienes de enemigos son válidos aun 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.

Artículo 30. Son competentes para conocer de las acciones que se deduzcan 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.

TITULO VIII De las hipotecas

Artículo 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 válidos y producirán sus efectos en los otros Estados.

TITULO IX Del préstamo a la gruesa

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

Artículo 33. 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.

TITULO X De los buques de Estado

Artículo 34. 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 privados.

Artículo 35. Es inaplicable la regla del artículo anterior cuando se trate de buques de guerra, de yates, de aeronaves, de buques hospitales de vigilancia, de policía, de sanidad, de avituallamiento, de obras públicas, y los demás de propiedad del Estado, o explotados por éste y que estén afectados, en el momento del nacimiento del crédito, a un servicio público ajeno al comercio.

Artículo 36. 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:

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

Artículo 37. Los buques a que 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

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

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

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

TITULO XI Disposiciones generales

Artículo 43. Las disposiciones establecidas en el presente tratado serán aplicables igualmente a la navegación fluvial, lacustre y aérea.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 46. Si alguno de los Estados contratantes creyera 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.

Artículo 47. El Artículo 44 es extensivo a los Estados que, sin haber concurrido a este Congreso, quisieran adherir al presente tratado.

Firmantes

En fe de lo cual, los plenipotenciarios de los Estados mencionados firman el presente tratado, en Montevideo, a los 19 días del mes de marzo del año 1940.

Reservas

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.

El texto corresponde al original