

¿Los ámbitos de aplicación de las convenciones favorecen o dificultan la unificación del derecho marítimo?¹

*María Blanca Noodt Taquela**

La unificación del derecho marítimo en sentido amplio se percibe con una identidad absoluta de normas, puede decirse que las Convenciones de Derecho Marítimo no han logrado la unificación.

Los organismos internacionales que se han dedicado a la unificación del derecho y a recopilar decisiones relacionadas con la aplicación del derecho uniforme, como UNIDROIT, UNCITRAL, el Instituto Asser de La Haya, la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado, el CMI y la OMI, tienen hoy un rol muy importante por cumplir: les cabe recopilar y sistematizar la información, especialmente jurisprudencial en la materia.

The unification of maritime law is seen, in a wide sense, as an absolute identity of norms. It can be said that maritime law Conventions have not achieved the unification.

International organisms, which have been working on the law unification and have been compiling decisions related to the implementation of uniform law, like UNIDROIT, UNCITRAL, Asser Institute in The Hague, Hague Conference on Private International Law, CMI, and IMO, have today an important role to play. They have to compile and systematize information, especially about jurisprudence.

Sumario: I. Planteo de la cuestión. II. Análisis de los ámbitos de aplicación espacial de las convenciones de derecho marítimo. 1. Convención de Bruselas 1924. 2. Protocolo de Bruselas 1968. 3. Reglas de Hamburgo 1978. 4. Convención sobre abordaje Bruselas 1910. 5. Convención sobre asistencia y salvamento Bruselas 1910. 6. Protocolo de Bruselas de 1967 a la convención sobre asistencia y salvamento. 7. Convención sobre embargo preventivo de buques de Bruselas de 1952. 8. Convenio internacional sobre el embargo preventivo de buques, 1999. 9. Convenio sobre privilegios e hipotecas navales de Bruselas 1926. 10. Convención sobre limitación de responsabilidad de los armadores de Bruselas de 1926. 11. Convención sobre inmunidad de buques de Estado de Bruselas de 1926

* Profesora investigadora de la Universidad de Buenos Aires en Argentina.

¹ Basado en la conferencia pronunciada en las Jornadas de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo, Derecho marítimo internacional y derecho internacional privado marítimo, Montevideo, 18 al 20 de octubre de 2000, publicado en <http://www.elderechodigital.com.uy/notas/doctrina.html>

y protocolo de 1934. 12. Convención sobre transporte de pasajeros y su equipaje de Atenas de 1974 y protocolo de Londres de 1976. 13. Convención sobre responsabilidad civil en el transporte marítimo de material nuclear de Bruselas de 1971. 14. Tratados de Montevideo 1889 y 1940 de derecho comercial internacional y de navegación comercial internacional. 15. Convención Internacional sobre cumplimiento de medidas cautelares, Montevideo 1979. 16.

Protocolo sobre medidas cautelares del MERCOSUR, Ouro Preto, 1994. III. Tendencias en la determinación de los ámbitos de aplicación. IV. Conclusiones.

I. Planteo de la cuestión

La vocación internacional que caracteriza al derecho marítimo es y ha sido desde fines del siglo pasado un elemento decisivo para favorecer la unificación de sus normas. Así es como casi todos los aspectos del derecho marítimo han sido regulados por tratados internacionales.

En general, las normas uniformes se aplican a los casos internacionales, lo que requiere adoptar criterios para determinar la internacionalidad de cada uno de los supuestos contemplados por el tratado.

Cabe preguntarse si las convenciones que unifican el derecho marítimo deberían regular también los casos internos, además de los casos internacionales, para lograr una verdadera unificación y evitar tratamientos diferentes, como lo ha sostenido Fernando Aguirre Ramírez, o si es preferible que rijan solamente los casos internacionales. La sentencia del Tribunal Supremo de España del 22 de mayo de 1989 aplicó la Convención de Bruselas de 1926 a un caso interno, referido a un reclamo por salarios de la tripulación de un buque español, que estaba afectado por una hipoteca naval.²

Aunque los tratados internacionales opten por limitar su ámbito de aplicación a los casos internacionales, la unificación muchas veces produce efectos también respecto de los casos nacionales, por disposiciones internas que adoptan las normas de las convenciones, ya sea que ese Estado haya ratificado o no la Convención.

Este fenómeno no es exclusivo del Derecho Marítimo, puede advertirse en el Derecho Internacional Privado, a través de la enorme influencia que han ejercido y ejercen las Convenciones de La Haya o las Convenciones Interamericanas —CIDIP—, en los sistemas de Derecho Internacional Privado de fuente interna. Por citar solamente un ejemplo puede verse que los arts. 524 a 543 del *Código General del Proceso de 1988 de Uruguay*, Título X, siguen las Convenciones de CIDIP en materia de exhortos, recepción de pruebas y reconocimiento de sentencias.

Independientemente de ello, de hecho las legislaciones internas de algunos países adoptan las normas internacionales para regir los casos internos, por ejemplo la *ley de*

² Sentencia del Tribunal Supremo de España, 22 de mayo de 1989, *Repertorio de Jurisprudencia*, 1989, caso 3877, p. 4400, cit. por Aguirre Ramírez, Fernando y Fresnedo de Aguirre, Cecilia *Derecho Internacional Marítimo en el Mercosur*, tomo II, Montevideo, Fundación de Cultura Universitaria, 1998, pág. 23 y nota 7.

Navegación Argentina, ley 20.094 del 15 de enero de 1973, sigue la *Convención de Bruselas de 1924* para regular la responsabilidad del transportista. El *art. 278* dispone

La responsabilidad del transportador o del buque por las pérdidas o daños que sufran las mercaderías en ningún caso excederá del límite de cuatrocientos pesos argentinos oro (a\$ 400.-) por cada bulto o pieza perdidos o averiados, y si se trata de mercaderías no cargadas en bultos o piezas, por cada unidad de flete. Exceptúase el caso en que el cargador haya declarado antes del embarque la naturaleza y valor de la mercadería, que la declaración se haya insertado en el conocimiento, y que ella no haya sido impuesta por exigencia administrativa del país del puerto de carga o de descarga. Esta declaración, inserta en el conocimiento, constituye una presunción respecto al valor de las mercaderías, salvo prueba en contrario que puede producir el transportador. Las partes pueden convenir un límite de responsabilidad distinto al establecido en este artículo, siempre que conste en el conocimiento y no sea inferior al fijado precedentemente. El transportador no podrá prevalerse de la limitación de responsabilidad si se prueba que el daño resultó de un acto o de una omisión de aquél, realizado con la intención de provocarlo o bien temerariamente y con conciencia de la probabilidad de producirlo.

Cuando un “container” o cualquier artefacto similar sea utilizado para acondicionar mercaderías, todo bulto o unidad enumerado en el conocimiento como incluido en el “container” o artefacto similar, es considerado como un bulto o unidad a los fines establecidos en este artículo. Fuera del caso previsto se considera al “container” o artefacto similar como un bulto o unidad.

La conversión del argentino oro a pesos argentinos deberá efectuarse de acuerdo con lo establecido en el artículo 176.

Otro ejemplo en materia de asistencia y salvamento lo constituyen los arts. 371 a 386 de la *ley de Navegación Argentina, ley 20.094* del 15 de enero de 1973, que siguen la *Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de asistencia y salvamento marítimos, de Bruselas de 1910*. Los arts. 380, 384 y 386 complementan las normas de la Convención: los dos últimos amplían el ámbito de aplicación de la convención al auxilio prestado desde la costa o por aeronaves y a los buques públicos y el art. 380 regula la distribución del salario de asistencia entre la tripulación, cuestión que el art. 6, último párrafo de la *Convención de Bruselas* deja librada a la ley nacional del buque.

Estos son claros ejemplos, entre muchos otros, de adaptación del derecho interno al derecho internacional, como lo expresa Malintoppi.³

³ Malintoppi, Antonio “Les rapports entre droit uniforme et droit international privé”, en *Recueil des Cours*, tome 116, 1965-III, A. W. Sijthoff, Leyde (Pays-Bas), 1965, págs. 5-87, pág. 33.

Dejando de lado la cuestión de la internacionalidad, hay que tener en cuenta que las convenciones de derecho marítimo en general tienen un ámbito de aplicación espacial muy amplio, es decir no requieren que sean ratificantes los dos o tres Estados con los cuales esté conectada la situación jurídica, sino que basta con que un Estado –por ejemplo el de la bandera del buque salvador o del buque salvado (art.15 de la *Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas en materia de asistencia y salvamento marítimos de Bruselas de 1910*) o el del país donde se emitió el conocimiento de embarque (art. 10 de la Convención de Bruselas de 1924)– sea ratificante para que la Convención se aplique.

Además, algunos tratados contemplan varios supuestos que los hacen aplicables, ejemplo claro es el art. 2 de las *Reglas de Hamburgo de 1978*. Entre estos supuestos aparece muchas veces la elección de las partes –autonomía de voluntad– y la referencia a los casos en que la legislación de un país así lo establezca.

Por otra parte, las normas uniformes no sólo se aplican cuando el ámbito de aplicación de la Convención así lo determina, sino también **cuando las normas de conflicto del juez que interviene en la causa, remiten al derecho de un país ratificante** de la convención. El juez interviniente aplica la Convención, no por ser parte en ella, sino como derecho extranjero, ya que obviamente un tratado internacional vigente forma parte del ordenamiento jurídico del país que lo ha ratificado.

La jurisprudencia uruguaya ha aplicado la *Convención de Bruselas de 1924* como derecho extranjero indicado por remisión de la norma de conflicto uruguaya –art. 2399 del *Apéndice al Código Civil*, o art. 26 del *Tratado de Navegación Comercial Internacional de Montevideo de 1940*– en los casos: buque Río Blanco (1991) y buque Río Negro (1992).⁴ Incluso ha aplicado la misma Convención de 1924 en el caso del buque “Xiang Cheng” (1996) porque resultaba aplicable el derecho de un país (China) que admite la autonomía de la voluntad y las partes habían pactado la aplicación de la Convención.⁵

⁴ JLCivil 5a, sentencia 230 del 30 de agosto de 1991, consentida, “Royal Insurance c/ Flota Mercante del Estado (República del Paraguay) buque Río Blanco, en *Revista de Transportes y Seguros*, Montevideo, FCU, no 5, caso 68, p. 44; JLCivil 14o (Dra. Nilza Salvo), sentencia no 21, del 26 de febrero de 1992 (inédita), “Royal International c/ Flota Mercante del Estado” buque Río Negro; ambos casos citados por Aguirre Ramírez, Fernando y Fresnedo de Aguirre, Cecilia *Derecho Internacional Marítimo en el Mercosur*, tomo II, Montevideo, Fundación de Cultura Universitaria, 1998, págs. 31-32 y notas 13 y 14.

⁵ Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 3er. Turno, sentencia no 88, 12 de febrero de 1996, “La Mannheim c/ China Ocean Shipping Company (cosco) buque Xiang Cheng” en *Revista de Transportes y Seguros*, Montevideo, Fundación de Cultura Universitaria, no 10, 1997, caso 187, págs. 99-115.

II. Análisis de los ámbitos de aplicación espacial de las convenciones de derecho marítimo⁶

1. Convención de Bruselas 1924

La *Convención Internacional para la Unificación de ciertas Reglas en materia de Conocimientos*, firmada en Bruselas el 25 de agosto de 1924, conocida también como “Reglas de La Haya”, ratificada por Argentina y Paraguay entre los países del Mercosur, establece en su art. 10 que se aplica a cualquier conocimiento expedido en uno de los Estados contratantes.

Como es fácil advertir, basta que un solo Estado sea ratificante para que la Convención se aplique, aquel donde se expidió el conocimiento de embarque.

Suscitó algunas dudas si la Convención se aplica al transporte interno o sólo al internacional, lo que quedó aclarado en el Protocolo de 1968.

2. Protocolo Bruselas 1968

El *Protocolo del 23 de febrero de 1968*, a la *Convención Internacional para la Unificación de ciertas Reglas en materia de Conocimientos*, firmada en Bruselas el 25 de agosto de 1924, al que se acostumbra denominar “Reglas de La Haya-Visby”, no ha sido aprobado por ningún país del Mercosur ni asociados.

El art. 5 del Protocolo de 1968 modifica el art. 10 de la Convención de 1924 y establece que se aplica al conocimiento relativo al transporte de mercaderías entre puertos de dos Estados diferentes, e

⁶ El texto de todas las Convenciones de Derecho Marítimo, como el estado de ratificaciones, está tomado del excelente libro de mis amigos Fernando Aguirre Ramírez y Cecilia Fresnedo de Aguirre *Derecho Internacional Marítimo en el Mercosur*, tomo I, Montevideo, Fundación de Cultura Universitaria, 1997.

s decir limita la aplicación de la Convención modificada por el Protocolo a los casos de transporte internacional.

Para que sea aplicable, tiene que ser ratificante el Estado donde se emitió el conocimiento (inc. a) o el Estado donde se encuentra el puerto de **inicio** del transporte (inc. b).

También es aplicable cuando la Convención fue pactada en el conocimiento o la ley pactada en el conocimiento aplica la Convención o les dé fuerza. (inc. c)

La Convención no impide que cada Estado contratante aplique la convención a los contratos no cubiertos por la normas precedentes.

En lo que se refiere a las relaciones que se susciten entre Estados ratificantes de la Convención y estados ratificantes del Protocolo de 1968, el art. 7 del Protocolo dispone:

Entre las partes del presente Protocolo la denuncia de la Convención por una de ellas en virtud de su art. 15 no debe ser interpretada como una denuncia de la Convención alterada según el presente Protocolo.

Volveremos sobre los problemas que pueden suscitarse, por ejemplo si un país ratifica el Protocolo y al mismo tiempo denuncia la Convención, como lo ha hecho el Reino Unido.

3. Reglas de Hamburgo 1978

La *Convención de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo internacional, suscripta en Hamburgo el 31 de marzo de 1978*, también denominada “*Reglas de Hamburgo*”, ha entrado en vigencia después de varios años de aprobada y cuenta con 26 Estados Partes al 11 de octubre de 2000. Chile es el único país del Mercosur y asociados que ha ratificado la Convención.

Su ámbito de aplicación espacial sigue la línea del Protocolo de 1968 modificatorio de la Convención de Bruselas de 1924, pero amplía a algunos supuestos más.

De acuerdo al art. 2 la Convención se aplica al transporte marítimo de mercaderías entre dos Estados diferentes, es decir, se aplica solamente al transporte marítimo internacional.

Basta que sea ratificante uno de los siguientes Estados:

- el del puerto de carga previsto en el contrato (art. 2 inc. a), similar pero no idéntico al Protocolo de 1968 que se refería al lugar de inicio del transporte.
- el del puerto de descarga previsto en el contrato (art. 2 inc. b), caso que no aparecía en las Convenciones anteriores.
- el de uno de los puertos de descarga previstos en el contrato o el puerto de

descarga efectivo (art. 2 inc. c), supuesto no previsto en las Convenciones anteriores.

- el del lugar de emisión del conocimiento o de otro documento que pruebe el contrato (art. 2 inc. d), caso contemplado en el art. 10 de la Convención de Bruselas de 1924, ahora con el agregado de otros documentos de transporte.

Por último, las Reglas de Hamburgo también se aplican cuando la Convención ha sido pactada en el conocimiento u otro documento de transporte o la ley pactada aplique las disposiciones de la Convención (art. 2 inc. e).

Dice Rosario Espinosa que a pesar de la amplitud introducida por las *Reglas de Hamburgo de 1978* respecto a su ámbito de aplicación espacial, el problema de la “desunificación” sigue sin resolverse. El escaso número de ratificaciones de las *Reglas de Hamburgo* y la poca trascendencia de los países que han ratificado esta Con-



⁷ Espinosa Calabuig, Rosario *El contrato internacional de transporte marítimo de mercancías: cuestiones de ley aplicable*, Granada, ed. Comares, 1999, pág. 34; Espinosa Calabuig, Rosario “Las Divergencias Existentes en los sistemas de limitación de la deuda del porteador marítimo: problemas prácticos”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, Itsas Ardulararitza Eskola del Eusko Jaurlaritza (Escuela de Administración Marítima del Gobierno Vasco), 1998, págs. 349 a 376.

vención, no han permitido sustituir el régimen de las *Reglas de La Haya-Visby*, por lo que no se ha logrado una mayor unificación del transporte marítimo. Por lo contrario, los problemas son ahora mucho más complejos, al haberse incorporado a la escena marítima internacional una nueva Convención mucho más amplia en su ámbito de aplicación espacial.⁷

La norma de relación entre Convenciones de las Reglas de Hamburgo (art. 25) y la norma específica referida a la denuncia de la Convención de Bruselas de 1924 y sus Protocolos (art.31), no solucionan estos problemas.

4. Convención sobre abordaje Bruselas 1910

La *Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas en materia de abordaje, de Bruselas de 1910*, ha sido ratificada por todos los Estados del Mercosur, Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

El art. 12 de la Convención dispone que se aplica cuando la bandera de todos los navíos encausados sea de Estados ratificantes.

La Convención se aplica también en los casos previstos por la leyes nacionales.

Se prevé que los Estados contratantes pueden exigir reciprocidad para aplicar la Convención respecto de interesados pertenecientes a Estados no ratificantes.

La Convención se aplica tanto en alta mar, como en aguas interiores (art. 1), pero claramente rige sólo los casos internacionales, ya que dispone que la Convención no se aplica cuando todas las partes y el juez pertenecen al mismo Estado (art. 12 inc. 2).

5. Convención sobre asistencia y salvamento Bruselas 1910

La *Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas en materia de asistencia y salvamento marítimos, de Bruselas de 1910*, ha sido ratificada por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

De acuerdo a su art. 15 se aplica cuando sea ratificante el Estado del buque salvador o del salvado.

Se aplica además en los casos previstos por la legislación nacional.

Los Estados contratantes pueden exigir reciprocidad para aplicar la Convención respecto de interesados pertenecientes a Estados no ratificantes. (15. 1)

La Convención se aplica tanto en alta mar como en aguas interiores (art. 1), pero no se aplica cuando todas las partes y el juez pertenecen al mismo Estado. (15. 2)

El art. 11 tiene un ámbito de aplicación propio, se aplica sólo entre buques de Estados ratificantes (15.3), la norma se refiere a la obligación del capitán de prestar asistencia a cualquier persona en peligro de perecer, aunque sea enemiga.

6. Protocolo de Bruselas de 1967 a la convención sobre asistencia y salvamento

El Protocolo de 1967 ha sido ratificado solamente por Brasil entre los países del Mercosur. No modifica el ámbito espacial de la Convención, aunque sí su ámbito de aplicación material (art. 14), en lo que respecta a la aplicación a los navíos de guerra y buques del Estado. (art. 1 del Protocolo)

7. Convención sobre embargo preventivo de buques de Bruselas de 1952

La *Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques de mar, de Bruselas de 1952*, ha sido ratificada solamente por Paraguay entre los países del Mercosur.

El art. 8 establece que la Convención se aplica en los Estados ratificantes a todo buque que navegue bajo el pabellón de un Estado ratificante (8.1).

Las normas de la Convención se aplican también a los buques de Estados no ratificantes, que pueden ser embargados en los Estados ratificantes, por normas de la Convención o por la ley de dicho Estado (art. 8.2).

Se establece también que pueden negarse ventajas de la Convención a las personas que tengan su residencia habitual o establecimiento principal en Estado no ratificante. (art. 8.3). En caso de cesión o subrogación de un crédito, se considera la residencia o establecimiento del demandante originario (8.5).

En cuanto a los casos internos, la Convención no se aplica si el juez, la bandera del buque y la residencia habitual o el establecimiento principal del embargante están ubicados en el mismo Estado (8.4).

8. Convenio internacional sobre el embargo preventivo de buques, 1999

El *Convenio internacional sobre el embargo preventivo de buques, del 12 de marzo de 1999*, no ratificado aún por los países del Mercosur, determina su ámbito de aplicación en el art. 8, que transcribimos textualmente:

Artículo 8

Aplicación

1. El presente Convenio se aplicará a todo buque que navegue dentro de la jurisdicción de un Estado Parte, enarbole o no el pabellón de un Estado Parte.
2. El presente Convenio no se aplicará a los buques de guerra, a las unidades navales auxiliares y a otros buques pertenecientes a un Estado o explotados por él y destinados exclusivamente, en ese momento, a un uso público no comercial.
3. El presente Convenio no afectará a los derechos o facultades que, con arreglo a un convenio internacional o en virtud de una ley o reglamento internos, correspondan a la Administración del Estado o a alguno de sus órganos, los poderes públicos o a la administración portuaria para retener un buque o impedir de otro modo que se haga a la mar dentro de su jurisdicción.
4. El presente Convenio no menoscabará la facultad de un Estado o tribunal para decretar medidas que afecten a la totalidad del patrimonio de un deudor.
5. Las disposiciones del presente Convenio no afectarán a la aplicación en el Estado en que se practique un embargo de los convenios internacionales que establezcan una limitación de responsabilidad o de la ley interna dictada para darles efectividad.
6. Las disposiciones del presente Convenio no modificarán las normas jurídicas en vigor en los Estados Partes, ni afectarán a su aplicación, relativas al embargo de un buque que se encuentre dentro de la jurisdicción del Estado cuyo pabellón enarbole, practicado a instancias de una persona que tenga su residencia habitual o su establecimiento principal en ese Estado o de cualquier otra persona que haya adquirido un crédito de ésta por subrogación, cesión o cualquier otro medio.

Como puede advertirse, el criterio básico que sigue la Convención para determinar su ámbito de aplicación es el lugar de situación del buque, ya que se aplica cuando el buque navegue dentro de la jurisdicción de un Estado Parte, independientemente que la bandera del buque pertenezca a un Estado ratificante o no (art. 8.1). Se modifica totalmente el ámbito de aplicación espacial de la Convención de 1952, con una norma mucho más simple, que adopta un criterio territorial, casi universal, es decir los países ratificantes aplicarán la Convención a los casos conectados con países ratificantes y no ratificantes, siempre que el buque se encuentre dentro de su jurisdicción.

Queda claro que la Convención no rige los casos internos, al igual que la Convención de 1952, ya que cuando todos los contactos mencionados en el art. 8.6. se relacionan con un mismo Estado, no se aplica la Convención. Los contactos son la jurisdicción en que se encuentre el buque, el pabellón del buque y la residencia habitual o establecimiento principal del acreedor o del adquirente de su crédito por subrogación, cesión o cualquier otro medio.

9. Convención sobre privilegios e hipotecas navales de Bruselas 1926

La *Convención Internacional para la Unificación de determinadas Reglas relativas a los privilegios e hipotecas marítimas, de Bruselas de 1926*, se encuentra vigente en Argentina, Brasil y Uruguay, entre los países del Mercosur.

El ámbito de aplicación es un poco complejo, pues se aplica cuando el navío reclamado pertenezca a Estado ratificante (art. 14), pero al mismo tiempo faculta a los Estados ratificantes a no aplicar la Convención en favor de súbditos de Estados no contratantes, es decir respecto de acreedores que invoquen privilegios y sean nacionales de Estados no ratificantes (art. 14).

La Convención se aplica también en los casos previstos por las leyes nacionales (art. 14).

10. Convención sobre limitación de responsabilidad de los armadores de Bruselas de 1926

La *Convención Internacional para la Unificación de ciertas Reglas relativas a la limitación de responsabilidad de los armadores de buques de mar y Protocolo de firma, de Bruselas de 1924*, fue ratificada en el Mercosur solamente por Brasil.

Su ámbito de aplicación es muy similar al de la *Convención Internacional para la Unificación de determinadas Reglas relativas a los privilegios e hipotecas marítimas, de Bruselas de 1926*, de acuerdo al art. 12, la Convención se aplica si el buque que invoca el límite de responsabilidad es originario de un Estado ratificante, es decir se toma en consideración la bandera del buque.

Al igual que la otra Convención mencionada, los Estados ratificantes están facultados para no aplicar la Convención en favor de los acreedores originarios de Estados no contratantes, es decir la nacionalidad del acreedor puede excluir la aplicación de la Convención, cuando no pertenece a un Estado Parte.(art. 12)

La Convención se aplica también en los casos previstos por las leyes nacionales. (art. 12)

11. Convención sobre inmunidad de buques de Estado de Bruselas de 1926 y protocolo de 1934

La *Convención Internacional para la Unificación de determinadas Reglas concernientes a las Inmunidades de los Navíos de Estado, de Bruselas de 1926*, ha sido ratificada por Argentina, Brasil, Chile y Uruguay, entre los países del Mercosur y asociados.

La Convención de Bruselas de 1926 se aplica en los Estados ratificantes bajo reserva de no beneficiar a Estados no ratificantes o de subordinar a reciprocidad su aplicación respecto de Estados no ratificantes (art. 6).

Puede decirse entonces que los Estados ratificantes tienen obligación de aplicar la Convención respecto de buques que tengan la bandera de otros Estados ratificantes y que están facultados para aplicarla respecto de los que no lo son.

El Protocolo de 1934 no modificó el ámbito espacial de aplicación de la Convención.

12. Convención sobre transporte de pasajeros y su equipaje de Atenas de 1974 y protocolo de Londres de 1976

Argentina es el único país ratificante del Mercosur y Asociados.

La Convención se aplica si el contrato de transporte es internacional y si es ratificante uno de los siguientes Estados (art. 2)

- a) el de la bandera del buque
- b) el del lugar de celebración del contrato
- c) el del lugar de partida o de destino del pasajero, según el contrato.

Como puede advertirse, el ámbito es muy amplio, basta que alguno de los Estados mencionados sea ratificante para que la Convención se aplique.

En cuanto a la relación con otras convenciones, la Convención de Atenas da prioridad a otras convenciones que sean aplicables (art. 2.2 y 19).

El Protocolo de Londres de 1976, también ratificado por Argentina, no modifica el ámbito espacial de aplicación de la Convención de Atenas de 1974.

13. Convención sobre responsabilidad civil en el transporte marítimo de material nuclear de Bruselas de 1971

La *Convención de Bruselas de 1971 relativa a la responsabilidad civil en el campo del transporte marítimo de material nuclear*, ha sido ratificada solamente por Argentina, entre los países del Mercosur. Esta Convención no determina su ámbito de aplicación espacial, por lo que hay que interpretar que se requieren que sean ratificantes los Estados con los cuales esté conectado el caso.

14. **Tratados de Montevideo 1889 y 1940 de derecho comercial internacional y de navegación comercial internacional**

El *Tratado de Derecho Comercial Internacional de Montevideo de 1889*, cuyos arts. 11 a 25, se refieren a derecho marítimo, es aplicable hoy en el Mercosur solamente a las relaciones de Bolivia con Argentina, Paraguay o Uruguay y viceversa.

El *Tratado de Navegación Comercial Internacional de Montevideo de 1940* se aplica entre Argentina, Paraguay y Uruguay.

Los *Tratados de Montevideo de 1889 y 1940* no contienen normas que determinen sus ámbitos espaciales de aplicación, por lo que corresponde seguir el sistema tradicional o clásico. Es decir, los tratados requieren que sean ratificantes tanto el Estado que los aplica como aquel con el cual está conectado el caso.

La interpretación pacífica respecto de su ámbito espacial es la que ha postulado Goldschmidt, quien sostuvo que para que el tratado pueda ser aplicado se requiere que el Estado que resulta indicado por el punto de conexión de la norma de conflicto sea ratificante.

Por ejemplo, en materia de fletamento, el *Tratado de Derecho Comercial Internacional de 1889* será aplicable si la agencia marítima está domiciliada en un Estado ratificante del Tratado, ya que el art. 14 del Tratado establece que el contrato de fletamento se rige por la ley del país en que está domiciliada la agencia marítima.

A su vez, el *Tratado de Navegación Comercial Internacional de 1940* será aplicable a los contratos de fletamento y de transporte de mercaderías, cuando el lugar de descarga de las mercaderías esté ubicado en un Estado ratificante, ya que de acuerdo a los arts. 25 y 26 del Tratado, estos contratos se rigen por la ley del lugar de ejecución, que es el puerto de descarga de las mercaderías.

15. **Convención Interamericana sobre cumplimiento de medidas cautelares, Montevideo 1979**

La *Convención Interamericana sobre Cumplimiento de Medidas Cautelares de Montevideo de 1979*, elaborada en la CIDIP-II, fue ratificada en el Mercosur por Argentina, Paraguay y Uruguay.

Para ser aplicada, esta Convención requiere que sean ratificantes tanto el Estado del juez que dispone la medida cautelar, como el Estado donde la medida deba hacerse efectiva, ya que carece de normas que determinen su ámbito de aplicación.

Si se trata de medidas cautelares territoriales (art. 10), deben ser ratificantes el Estado que dispone la medida y el Estado que tendría competencia para entender en el proceso principal y por ende para confirmar la medida territorial.

16. Protocolo sobre medidas cautelares del MERCOSUR, Ouro Preto, 1994

El *Protocolo de Medidas Cautelares*, aprobado en Ouro Preto en 1994, se encuentra ratificado por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay. No contiene normas referidas al ámbito de aplicación espacial, por lo que puede decirse lo mismo que hemos expresado respecto de la Convención Interamericana, con la salvedad que el Protocolo sobre Medidas Cautelares del Mercosur no contempla las medidas cautelares territoriales.

III. Tendencias en la determinación de los ámbitos de aplicación

1. Pensamos que hay una tendencia a la ampliación de los ámbitos de aplicación de las Convenciones de Derecho Marítimo, sin que se llegue a la aplicación universal.

La aplicación universal o “erga omnes” de un tratado significa que los Estados ratificantes aplican la Convención tanto a los casos vinculados con países ratificantes, como con países no ratificantes. Podemos advertir el carácter universal de la Convención sobre Embargo Preventivo de Buques de 1999 (art. 8).

2. Por otra parte, las Convenciones se limitan a los casos internacionales y es facultativo de cada uno de los Estados disponer su aplicación a los casos internos, esto último depende de la legislación de cada Estado.

3. Cuanto más amplio es el ámbito de aplicación de una Convención, mayor es la necesidad de normas de coordinación o de relación entre convenciones.

4. El problema de las modificaciones o enmiendas a las Convenciones y el mantenimiento de la vigencia de las mismas entre países ratificantes de la enmienda y países no ratificantes, suscita serios problemas, que también requieren normas de coordinación.

Un ejemplo puede encontrarse en las *Reglas de La Haya* y sus sucesivas modificaciones. El Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte ratificó la *Convención de Bruselas de 1924*, el 2 de junio de 1930, la que entró en vigencia para ese Estado el 2 de junio de 1931. Posteriormente el Reino Unido denunció la Convención el 13 de

⁸ Así lo hemos expuesto en “El caso del barco que se cayó del barco” en *Revista de Transportes y Seguros*, Montevideo, Fundación de Cultura Universitaria, año XII, no 13, septiembre de 2000, págs. 213-222.

⁹ El art. 10 del *Protocolo del 68* dispone: El presente Protocolo será abierto a la firma de los Estados que antes del 23 de febrero de 1968 hayan ratificado la Convención o se hayan adherido a ella, así como a cualquier Estado representado en la duodécima sesión (1967-1968) de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo”; El art. 11.2 dispone: “La ratificación del presente Protocolo por un Estado que no es parte de la Convención implicará la adhesión a la Convención”; El art. 12. 2 del mismo *Protocolo* dispone: “La adhesión al presente Protocolo

junio de 1977, con efecto a partir del 13 de junio de 1978 (art. 15).

Cabe preguntarse si hoy el Reino Unido ha dejado de ser parte de la Convención originaria de 1924 y los Estados Partes en ella no pueden aplicarla cuando el conocimiento se emitió en el Reino Unido (art. 10).

Hay que tener en cuenta que al haber ratificado el Reino Unido el Protocolo del 23 de febrero de 1968, el 1 de octubre de 1976, el que entró en vigencia el 23 de junio de 1977, hay que considerar que el Reino Unido sigue ligado en los términos de la Convención originaria con los países que no han ratificado los Protocolos de 1968 y 1979, porque los nuevos instrumentos no autorizan a que un Estado sea parte en los mismos, sin serlo en el Convenio originario.⁸ Hay que tener en consideración algunas normas del Protocolo de 1968: los arts. 10, 11.2, 12. 2 y 7.⁹

A su vez, el *Protocolo firmado en Bruselas el 21 de diciembre de 1979*, también ratificado por el Reino Unido contiene normas que permiten inferir la relación entre la Convención originaria, el Protocolo de 1968 y el Protocolo de 1979, en particular los arts. 7.2., 5 y 6.2.¹⁰

En suma, las normas de los Protocolos de 1968 y de 1979 son muy claras en cuanto a la imposibilidad de adherir a alguno de los Protocolos y dejar de ser parte en la Convención. Así lo interpretó Italia, quien declaró después de ratificar el Protocolo de 1968, que;

a los fines de la aplicación del art. 10 de la Convención internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento, hecha en Bruselas el 25 de agosto de 1924, tal como fue modificada por los Protocolos hechos en Bruselas el 23 de febrero de 1968 y el 21 de diciembre de 1979, todo Estado parte en la Convención de 1924, como todo Estado parte en la Convención modificada por el Protocolo de 1968 e incluso todo Estado parte en la Convención modificada también por el Protocolo de 1979, será considerado por Italia como Estado contratante.¹¹

La declaración interpretativa de Italia es impecable en cuanto capta el propósito

implicará adhesión de la Convención” y el art. 7 del *Protocolo de 1968*: “Entre las partes del presente Protocolo la denuncia de la Convención por una de ellas en virtud de su art. 15 no debe ser interpretada como una denuncia de la Convención alterada según el presente Protocolo”.

¹⁰ *El Protocolo de Bruselas del 21 de diciembre de 1979*, que el Reino Unido ratificó el 2 de marzo de 1982, dispone en su art. 7.2: “La adhesión al presente Protocolo produce el efecto de la adhesión al Convenio”. El art. 5: “El presente Protocolo está abierto a la firma de los Estados firmantes del Convenio de 24 de agosto de 1924 o del Protocolo de 23 de febrero de 1968 o Partes del Convenio” y el art. 6.2: “La ratificación del presente Convenio por un Estado que no es Parte del Convenio produce el mismo efecto que la ratificación del Convenio”.

¹¹ *Conventions de Droit Maritime* (Conventions de Bruxelles) Signatures-Ratifications-Adhésions-Declarations-Reserves- Denonciations, pág. 43. *The ratification of Maritime Conventions*, Lloyd’s of London Press Ltd, Southampton University, 1995, Service Issue no 11, 9 August 1995. 1. 5. 13.

de ampliar el ámbito espacial de aplicación que han evidenciado las sucesivas modificaciones al régimen de las Reglas de La Haya. Mientras el art. 10 del texto originario de 1924 determina la aplicación de la Convención a los conocimientos emitidos en Estados Parte, el art. 10 de acuerdo al texto del Protocolo de 1968, aplica la Convención cuando el conocimiento sea emitido en un Estado Parte, o cuando el transporte se haya iniciado en un Estado Parte o cuando las partes han pactado las normas de la Convención o la de una legislación que la aplique, siempre que el transporte sea internacional, es decir que se realice entre puertos de dos Estados diferentes. Además, con carácter facultativo, los Estados Partes pueden aplicar la Convención a contratos de transportes no comprendidos en su ámbito de aplicación (art. 5 del Protocolo de 1968, que modifica el art. 10 de la Convención de 1924).

IV. Conclusiones

1. Si se entiende la unificación del Derecho Marítimo en sentido amplio, con una identidad absoluta de normas, puede decirse que **las Convenciones de Derecho Marítimo no han logrado la unificación**. Por lo contrario, los sucesivos Protocolos o las nuevas Convenciones sobre la misma materia y la progresiva ampliación del ámbito de aplicación de los mismos, **han generado una situación mucho más compleja**.

2. Sin embargo, si concebimos la **unificación internacional del derecho en sentido amplio** como cualquier iniciativa dirigida a superar la diversidad existente entre dos o más derechos nacionales y la elaboración de una disciplina uniforme destinada a sustituir en todo o en parte la reglamentación de la materia en cuestión,¹² la perspectiva es diferente.

Como bien lo destaca Bonell, el proceso de unificación en sentido amplio no se realiza solamente a través de la legislación de derecho uniforme, sino también a través de otras técnicas, como por ejemplo la jurisprudencial o doctrinaria o la contractual, respecto de las cuales tiene poco sentido distinguir entre principios y conceptos unificados o meramente armonizados.¹³

¹² Bonell, Michael Joachim Unificazione Internazionale del Diritto en *Enciclopedia del diritto*, Milano, Guiffre, volume XLV págs. 720-734, pág. 720.

¹³ Bonell, Michael Joachim Unificazione Internazionale del Diritto en *Enciclopedia del diritto*, Milano, Guiffre, volume XLV págs. 720-734, pág. 721.