

**TEXTO DEFINITIVO**

**Tratado O-0533**

**(Antes Ley 15787)**

**Fecha de Actualización: 31/03/2013**

**Rama: Derecho Internacional Público**

**CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS  
NORMAS RELATIVAS A PRIVILEGIOS E HIPOTECAS MARITIMAS, FIRMADA  
EN BRUSELAS, EL 10 DE ABRIL DE 1926**

Art. 1.- 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. 2.- Se consideran privilegiados 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.

1. 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 distribución de su precio; los derechos de tonelaje, de faro o de puerto y las demás tasas e impuestos públicos de la misma clase; los gastos de pilotaje; los gastos de cuidado y conservación desde la entrada del barco en el

último puerto.

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

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

4. 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.

5. 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 al mismo tiempo propietario del barco y si el crédito le corresponde a él o a los proveedores, reparadores, capitalistas u otros contratantes.

Art. 3.- Las hipotecas y prendas sobre barcos previstas en el art. 1 tienen la prioridad inmediata 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 mismos.

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

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

2. 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.

3. 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 art. 4 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 otros subsidios nacionales. Por derogación del art. 2 párrafo 1, 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.

Art. 5.- Los créditos relativos a un mismo viaje se consideran privilegiados en el orden en que están enunciados en el art. 2. Los créditos comprendidos en cada uno de los números precitados se calculan proporcionalmente y a prorrata en caso de insuficiencia del precio. Los créditos contemplados en los números 3 y 5 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.

Art. 6.- 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. 7.- 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 limitación, pero sin que los dividendos que les correspondan puedan exceder de la suma adeudada en virtud de dichas normas.

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

Art. 9.- 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 art. 2, el plazo pueda exceder de 6 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 apart. 5 del art. 2, 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 tienen como consecuencia hacer exigibles los créditos de las personas contratadas a bordo, contempladas en el apart. 2 del art. 2. 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 establecida por las leyes nacionales. Dichas formalidades incluirán un preaviso, dado en la forma y los plazos previstos por esas leyes a la administración encargada de llevar los registros previstos en el art. 1 de la presente convención. Las causas de interrupción de los plazos precitados 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 las aguas territoriales del Estado

en el cual el demandante tiene su domicilio o su establecimiento principal, sin que ese plazo pueda exceder de 3 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 art. 1, 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 2 años, a más tardar, desde el día de la firma de la Convención, el Gobierno belga se pondrá en contacto con los Gobiernos de las Altas Partes Contratantes que se hayan declarado dispuestas a ratificarla, a los

efectos de decidir si corresponde 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 algunos 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 acto 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 art. 19, entrará en vigor 6 meses después que las notificaciones previstas por el art. 17, párrafo 2, y el art. 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 la 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 hiciera 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 infrascritos 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.

I.- Se entiende que la legislación de cada Estado es libre de: 1. Establecer entre los créditos contemplados en el párrafo 1 del art. 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 puesto, o por daños causados por culpa de algún barco, el derecho, en caso de falta de pago, de retener el barco, los restos u otros objetos, venderlo e indemnizarse con el precio, con preferencia a los demás acreedores, y

3. Clasificar el orden de privilegio de los acreedores por daños causados a las obras de arte en forma distinta a la establecida en los arts. 5 y 6

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".

#### FIRMANTES

Hecho en Bruselas, en un solo ejemplar, el 10 de abril de 1926.

***El texto corresponde al original.***