

C O N V E N C I O N

DE NAVEGACION FLUVIAL

Paraná, Noviembre 20 de 1857

CONVENCION FLUVIAL

En el Nombre de la Santísima e Indivisible Trinidad.

El Vice Presidente de la Confederación Argentina en ejercicio del Poder Ejecutivo y Su Majestad el Emperador del Brasil, deseando estrechar cada vez más las relaciones de amistad que felizmente existen entre las dos Naciones por los vínculos naturales e indisolubles de las más perfecta armonía en el desenvolvimiento de los intereses de su comercio y navegación y reconociendo la conveniencia de un perfecto acuerdo y concurso entre todos los Estados del Plata y sus afluentes, para las medidas que cada uno de ellos debe adoptar y llevar a efecto entre los límites de su territorio fluvial, en utilidad común, y en el intento de proveer a su propia seguridad e intereses fiscales, concordaron establecer por una Convención el referido acuerdo, sobre bases conformes al Tratado de 7 de Marzo de 1856, y a los principios generales consagrados por cada uno de los dos países en otros actos internacionales vigentes.

Para ese fin nombraron sus Plenipotenciarios, a saber:

Su Excelencia el Señor Vice Presidente de la Confederación a sus Ministros y Secretarios de Estado en los Departamentos del Interior y Relaciones Exteriores, Doctores, Don Santiago Derqui y Don Bernabé López, y Su Majestad el Emperador del Brasil al Señor Consejero Don José María da Silva Paranhos, Comendador de la Orden de la Rosa, Gran Cruz de la de Santa Ana de primera clase de Rusia y Diputado a la Asamblea General Legislativa del Imperio etc.

Los cuales, después de haber cambiado sus plenos poderes, que hallaron en buena y debida forma, convinieron en los artículos siguientes:

Artículo 1º

La navegación de los ríos Uruguay, Paraná y Paraguay, es libre para el comercio de todas las Naciones desde el río de la Plata hasta los puertos habilitados o que se habilitaren

cada uno de los dichos ríos para ese fin, por los respectivos Estados, conforme a las concesiones ya hechas por cada una de las Altas Partes Contratantes en sus Decretos, Leyes y Tratados.

Artículo 2º

La libertad de navegación concedida a todas las banderas no se entiende respecto de los afluentes (salvas las estipulaciones especiales en contrario), ni de la que se haga de puerto a puerto de la misma Nación.

Tanto ésta como aquella navegación podrán ser reservadas por cada Estado para su bandera, siendo con todo libre a los ciudadanos o súbditos de los otros Estados ribereños, cargar sus mercaderías en las embarcaciones empleadas en ese comercio interior o de cabotaje.

Artículo 3º

Los buques de guerra de los Estados ribereños gozarán también de la libertad de tránsito y de entrada, en todo el curso de los ríos habilitados para los buques mercantes. Los buques de guerra de las Naciones no ribereñas, solamente podrán llegar hasta donde en cada Estado ribereño les fuese permitido, no pudiendo la concesión de un Estado extenderse fuera de los límites de su territorio, ni obligar de forma alguna a los otros ribereños.

Artículo 4º

Cada Estado ribereño se obliga, en tanto cuanto le sea posible, a conservar y mejorar los canales navegables, y a colocar y mantener los faroles, balizas, boyas y cualesquiera otras señales precisas, en la parte del territorio fluvial que le perteneciere, a fin de que la navegación se haga lo más libre y seguramente que se pueda conseguir, atento los obstáculos naturales de los ríos.

Artículo 5º

Cada Gobierno llevará a efecto a la mayor brevedad posible las obras y medidas que juzgue más urgentes, en conformidad al artículo anterior, para conservar expedita y hacer más fácil la navegación de los ríos en que tuviere soberanía.

Artículo 6°

Serán objeto de ajustes ulteriores y especiales, las obras que, por su situación en territorio mixto, o por su importancia, deban hacerse a expensas de dos o más ribereños.

Artículo 7°

Los buques que se dirijan de un puerto exterior, o de uno de los puertos fluviales de la Nación a que pertenecen para otro de la misma Nación, o de tercera, no serán sujetos en su tránsito por las aguas de cualquiera de los Estados intermedios a ningún examen ni demora, fuera de la que fuese indispensable para exhibir su carta de Sanidad, tomar práctica y conocerse su nacionalidad, procedencia y destino.

Unico. Todos los Gobiernos se obligan a facilitar del modo más eficaz, tanto la navegación de tránsito, como la que fuere peculiar a sus puertos, y consiguientemente providenciarán para que los sobre dichos actos se practiquen, por parte de cada Estado, en uno solo o en dos lugares de la costa, o islas que en los tres ríos les pertenecieren, y con la mayor prontitud posible.

Artículo 8°

La nacionalidad, procedencia, destino y tonelaje de los buques que se hallaren comprendidos en el caso del artículo 7°, serán comprobados por un certificado de la autoridad fiscal del puerto de la procedencia, siendo este documento visado no sólo por el agente consular de la Nación a que perteneciere el buque, cuando la salida fuere de puerto extranjero, sino también por los Agentes consulares de los Estados por cuyo territorio tenga que pasar, si los hubiere.

1° Sólo en falta del certificado, o cuando bona fide haya sospecha fundada contra su veracidad, se podrá exigir la exhibición del pasaporte del buque, rol de equipaje y manifiesto de la carga.

2° La exhibición de la carta de Sanidad, del certificado y de los otros documentos en el caso excepcional ya previsto, será hecha a bordo del buque o en tierra, por el Capitán o su Apoderado. En el punto en que esta operación tuviere lugar recibirá el buque un pase que será dado gratis, para entregarlo a la salida del territorio intermediario al de su destino,

en la estación competente.

Artículo 9º

Las formalidades prescriptas en los artículos 7º y 8º se rán arregladas de modo que los buques que subieren o bajaren, en los lugares donde las dos márgenes del río pertenecieren a más de un Estado, no queden obligados a tocar en más de dos puntos o estaciones de los territorios fronterizos e intermedios al de su destino.

Unico. En el río Uruguay, v. g., los buques que pasaren pa ra los puertos argentinos, llenarán dichas formalidades ante las autoridades argentinas, y en la misma forma practicarán los que se destinaren a los puertos del Estado oriental.

Los buques que subieren para los puertos brasileros, o pro cedieren de ellos, se presentarán para el mismo fin a las estaciones argentinas o a las orientales, según más les conviniere.

Artículo 10

La policía de cada Estado, contra los embarques y desembarques clandestinos, de mercaderías o de personas, será en general ejercida en tierra a lo largo de sus márgenes, y sobre el río por medio de embarcaciones mercantes o de guerra.

Artículo 11

En los puntos en que tal precaución se juzgue necesaria, se podrá obligar al buque a recibir un guarda del país por cuyas aguas transite, o a cerrar y sellar las escotillas o los lugares en que estén depositadas las mercaderías, y se podrán emplear estos ^{dos} medios conjuntamente.

Artículo 12

El servicio de los guardas se limitará a vigilar que los buques no tengan comunicación con tierra (salvo los casos en que ésto es permitido) o cometan cualquiera otra contravención.

Los capitanes de buques estarán obligados a dar alojamiento y sustento de su mismo rancho a dichos agentes policiales.

Artículo 13

Las dos medidas indicadas en el artículo 11º, no se extenderán fuera de los límites de cada Estado.

En los lugares en que las dos márgenes del río no pertenecieren a una única soberanía, dichas medidas solo podrán ser aplicadas por la Autoridad del Estado a cuyo puerto fuere destinado el buque, o por cualquiera de ellas, a elección del capitán del buque, cuando éste se dirija para los puertos de un tercer Estado.

Artículo 14

Los empleados que por parte de cada Estado hicieren la policía del río en embarcaciones podrán exigir de cualquier buque que encuentren en las aguas de su país la presentación del Pase, de que habla el artículo 8º y declaración de la procedencia y destino.

Podrán también exigir, donde las dos márgenes del río pertenecieren a su Nación, que se les exhiba el pasaporte del buque, el manifiesto de la carga, el rol de equipaje y la lista de pasajeros, cuando la exhibición de alguno o de todos estos papeles del buque fuere necesaria para prevenir o averiguar algún fraude de que haya fundada sospecha.

Estos actos sin embargo deberán ser practicados de modo que no se cause el menor vejamen o embarazo al tránsito y comercio lícito de los otros Estados.

Artículo 15

El buque que se dirija a los puertos de un Estado podrá entrar a los puertos habilitados de cualquiera de los otros ribereños, permanecer allí, cargar o descargar, parcial o totalmente, concediéndoseles la misma protección y ventajas de que gozaría si viniese directamente con ese destino, y quedando sujeto a las leyes fiscales y policiales de la autoridad territorial.

Unico. Es expresamente entendido que, si la entrada hubiese sido causada por fuerza mayor y el buque saliese con el mismo cargamento, no se le exigirá derecho alguno de entrada, de estadía o de salida.

Artículo 16

Cada Gobierno designará otros lugares fuera de sus puertos habilitados, en que los buques, cualquiera que sea su destino, puedan comunicar con la tierra, directamente o por medio de embarcaciones menores, para reparar averías, pro-

verse de combustible o de otros objetos de que carezcan.

1° En estos puntos la autoridad local tendrá derecho de exigir aunque el buque siga en tránsito directo, la exhibición del rol de equipaje, lista de los pasajeros y manifiesto de la carga, y visar gratis todos o algunos de estos documentos.

2° Los pasajeros no podrán desembarcar allí, sin previa licencia de la misma autoridad territorial, a quien para ese fin, deberán presentar sus pasaportes para ser vistos y visados por ella.

Artículo 17

Los Gobiernos ribereños se darán conocimiento recíprocamente de los puertos que destinaren para las comunicaciones previstas en el artículo anterior y si cualquiera de ellos juzgare conveniente determinar algún cambio a ese respecto, lo prevendrá a los otros con la anticipación necesaria.

Artículo 18

Toda comunicación con tierra, no autorizada o en lugares no designados, o fuera de los casos de fuerza mayor, será punible con multa fuera de las otras penas en que puedan incurrir los delincuentes según la legislación general del país.

Artículo 19

Ningún buque podrá cargar o descargar fuera de los puertos designados en el artículo 15°.

Será sin embargo permitido tocar en cualquier otro lugar, y descargar allí toda o parte de la carga, si por causa de avería, u otra circunstancia extraordinaria no pudiese continuar su viaje, y siempre que el capitán (donde esto fuere posible) se dirija previamente a los empleados de la estación fiscal más próxima o en falta de éstos a cualquiera otra autoridad local, y se someta a las medidas que esos empleados o autoridad juzgaren necesarias para prevenir alguna importación clandestina, según las leyes generales vigentes en ese territorio.

1° Las medidas que el capitán hubiese tomado de su propio arbitrio, antes de prevenir a los empleados fiscales, o

en falta de éstos a alguna otra autoridad local, y sin esperar su intervención no se reputarán justificables si no probare que fueron indispensables para la salvación del buque o de la carga.

2° Las mercaderías así descargadas, si fueren exportadas en el mismo buque, o en embarcaciones menores, no podrán ser sujetas a derechos de entrada, tránsito o salida.

Artículo 20

Toda importación o exportación de mercaderías, por las márgenes, de los ríos, o sus islas, así como los alijamientos y transbordos, sin previa autorización, o sin que se hayan observado las formalidades prescriptas en el artículo anterior, estarán sujetas a multa, fuera de la pérdida del contrabando y de las otras penas que impongan las leyes generales del país.

Artículo 21

Toda tentativa de importación o eportación fraudulenta, por la costa de los ríos o sus islas, manifestada por actos exteriores y seguida de un principio de ejecución, si no fue se llevada a efecto por circunstancias fortuitas o independientes de la voluntad del autor, será castigada como verdadera importación o exportación fraudulenta.

Artículo 22

El buque que después de haber salido barra a fuera, o de cualquier punto del curso del río, fuese obligado por causa de fuerza mayor, a arribar a puerto del Estado de cuyo territorio hubiese salido, o a puerto de otro ribereño, será exento de todo derecho de puerto, cualquiera que sea su denominación, si allí no cargare ni descargare.

1° Será exento, de parte de las Aduanas del lugar de cualquier formalidad que no sea la de una declaración indicando los motivos de su entrada forzada, salvas las precauciones usadas allí, para evitar las importaciones o exportaciones clandestinas.

2° En falta de la sobre dicha declaración, o si la arribada, no fuese justificada, los capitanes sufrirán ñas penas impuestas por la legislación del país contra los que por escala forzada entraren a sus puertos sin llenar las prescrip-

ciones que en él se observan.

Artículo 23

Los transbordos ordinarios por causa de avería, o que puedan ser temporariamente necesarios por cualquier otro accidente imprevisto como falta de agua o encalladura, no serán reputados como carga o descarga en el sentido del artículo 19 y serán enteramente libres, una vez que se hagan sin toca en las márgenes del río o mediante el consentimiento y bajo la vigilancia de los empleados fiscales del lugar y en ausencia de éstos bajo la vigilancia de cualquier otra autoridad local.

1º Si las escotillas o lugares de depósito de las cargas hubiesen sido cerradas y selladas, deberá el capitán, en los casos precitados, dirigirse previamente (si fuese posible) a los empleados de la estación fiscal competente, que quedase más próxima, para hacer levantar los sellos y se someterá a las medidas que estos empleados juzgaren necesarias a fin de evitar el contrabando en su territorio.

2º Las mercaderías transbordadas de este modo, deberán ser reembarcadas en el mismo buque.

Artículo 24

Si por causa de contravención a las medidas policiales y fiscales concernientes al libre tránsito fluvial tuviere lugar alguna aprehensión de mercaderías, buques o embarcaciones menores, se concederá sin demora el levantamiento de dicha aprehensión, mediante fianza o caución suficiente del valor de los objetos aprehendidos.

Unico. Si la contravención no tuviere otra pena que la ^{de} multa, el contraventor obtendrá, mediante la misma garantía, el continuar inmediatamente su viaje.

Artículo 25

En los casos de naufragio o cualquier otro acontecimiento desgraciado, las autoridades locales deberán prestar todo el auxilio a su alcance, tanto para la salvación de las vidas, buque y carga, cuanto para la recaudación y seguridad de lo salvado.

1º Cuando el acontecimiento desgraciado tuviere lugar en

aguas que pertenezcan a más de un Estado, las autoridades de una y otra margen convinarán su jurisdicción y concurso de modo que su auxilio sea el más eficaz y propio de las íntimas relaciones y de la humanidad de pueblos vecinos y cultos.

2º En la hipótesis del párrafo anterior, siempre que haya de desembarcarse la carga del buque, quedará sujeta a la jurisdicción del lugar en que fuese depositada, que será aquel para donde pueda ser transportada con más prontitud y seguridad. Y cuando estas circunstancias fuesen iguales para las autoridades de una y otra margen, preferirá la jurisdicción de aquella que hubiese prestado los primeros auxilios, o que los interesados escogieren.

3º Si el capitán, el dueño de la carga, o quien sus veces haga, quisiere transportarla directamente al puerto de su destino, u otro cualquiera, lo podrá hacer sin pagar derecho alguno y si sólo los gastos de salvamento.

4º No estando presente el capitán del buque, el dueño de las mercaderías naufragadas, o quien sus veces haga, para correr con los gastos del salvamento serán estos pagados por la autoridad local, e indemnizados por el dueño o quien lo represente, o a costa de las mercaderías, rematándose en pública subasta, cuantas basten para ese fin y para el pago de los respectivos derechos. Con respecto al resto de las mercaderías, cuando tenga lugar el antedicho remate, se procederá conforme a la legislación del país, concerniente a los depósitos en sus Aduanas.

Artículo 26

El capitán del buque naufragado o quien sus veces haga, estará obligado a remover el casco del buque, o sus fragmentos y cuando él no pueda hacerlo dentro del plazo que le fuere señalado por la autoridad local, ni responsabilizarse por los gastos de ese trabajo se juzgará abandonado el buque y la misma autoridad hará a su costo esa remoción cuyo provecho le pertenecerá.

Artículo 27

El practicaaje de los ríos, donde se juzgare necesario, se

rá ejercido por las personas que cada Estado ribereño habilitare para ese fin.

1º Los prácticos de un Estado serán reconocidos en cualquiera de los otros Estados en vista de los títulos de nombramientos que les fueren conferidos por sus respectivos Gobiernos.

2º Es enteramente libre a los capitanes, tomar prácticos que sean de su confianza.

3º Los prácticos de cada Estado ribereño podrán servir a bordo de los buques de su Nación y de cualesquiera otros que naveguen para sus puertos.

4º Los Gobiernos ribereños prestarán recíprocamente particular protección a sus prácticos, pudiendo los de un Estado desembarcar en territorio de otro, permanecer allí y recibir nueva comisión.

Artículo 28

El derecho de practicaaje, será percibido según una tarifa formada para cada río y fijada en relación al calado del buque, a las distancias y a las dificultades de la navegación en las crecientes y bajas de los ríos.

1º La tarifa del derecho de practicaaje será adoptada de común acuerdo por los respectivos Gobiernos ribereños y ninguno de ellos la podrá alterar sin el consentimiento de los otros.

2º En todos los casos de averías graves acontecidas al buque por alguna falta del práctico, perderá éste el derecho a toda retribución.

Artículo 29

Es libre a cada Gobierno declarar facultativo, para todos los buques, entre los límites de su territorio, el servicio del practicaaje, y en todo caso quedarán exentos de tomar práctico:

1º Los buques de guerra;

2º Los buques que no demandasen más agua que la correspondiente al máximo de las bajas en cada río, y cuyos capitanes, hayan hecho ya dos viajes en los mismos lugares;

3° Los buques empleados en el cabotaje de cada río.

Artículo 30

Los prácticos serán responsabilizables ante los tribunales de su país, ex officio o a requerimiento de la partes interesadas, por los daños resultantes de mala fe o negligencia en el desempeño de sus obligaciones. En los delitos comunes, estarán sujetos a la autoridad local, considerándoseles entonces como pertenecientes al equipaje del buque cuando éste fuere de su Nación.

Los Gobiernos ribereños velarán escrupulosamente que dichos empleados no se entreguen al abuso de bebidas espirituosas y que sirvan con celo y probidad, castigando rigurosamente a los delincuentes.

Artículo 31

Cada Gobierno instituirá un comisario general, y comisarios parciales, dándoles las instrucciones precisas para que inspeccionen la navegación fluvial, entre su respectivo territorio, y velen por la conservación del río, faros, balizas, boyas y cualesquiera otras señales.

1° Los comisarios de cada Estado, en las inspecciones que hicieren, observarán con el mayor cuidado los cambios que hayan ocurrido en el lecho y régimen de los ríos, y examinarán si en consecuencia de tales cambios, las boyas y demás señales, están o no colocadas convenientemente.

2° La superintendencia de los comisarios, por lo que respecta al servicio del practicaaje se limitará a examinar, si los prácticos cumplen bien sus deberes.

3° Cuando los comisarios de un Estado tuviesen conocimiento de alguna contravención, o de algún hecho contrario a los deberes de los prácticos pertenecientes a otro Estado, ribereño y cuyo castigo sea de la competencia de las autoridades de este Estado, denunciarán oficialmente a los culpados, con las pruebas que puedan suministrar, a sus respectivos comisarios.

Artículo 32

Cada Estado podrá establecer un derecho destinado a los

gastos de la conservación del río, faroles, balizas y cualesquiera otros auxilios que faciliten la navegación, pero dicho derecho sólo será cobrado de los buques que fuesen a sus puertos directamente o de los que entraren en ellos por escala (excepto los casos de fuerza mayor) si estos cargasen o descargasen allí.

Artículo 33

Fuera del derecho de que habla el artículo anterior y del concerniente al servicio del practicafe, el tránsito fluvial no podrá ser gravado, directa ni indirectamente, con otro impuesto, bajo cualquier denominación que sea.

Artículo 34

En todo el curso de los ríos Uruguay, Paraná y Paraguay tanto cuanto sea posible, se adoptará un sistema uniforme de policía fluvial. Y cada Estado por su parte procurará además satisfacer a esta conveniencia de uniformidad en lo que respecta al sistema y régimen fiscal de sus Aduanas.

Artículo 35

Los buques de guerra están exentos de todo y cualquier recho de tránsito o de puerto; no podrán ser demorados en su tránsito bajo pretexto alguno; y gozarán en todos los puertos y lugares en que sea permitido comunicar con la tierra de las otras exenciones, honores y favores de uso general entre las naciones civilizadas.

Artículo 36

El régimen sanitario aplicado a las procedencias sospechosas, será arreglado de una manera uniforme, y por común acuerdo de todos los Estados ribereños, de modo que, en cada uno de ellos se concilien las precauciones sanitarias con los deberes de humanidad, y los bien entendidos intereses del comorcio y navegación general.

Artículo 37

Las dos altas partes contratantes, se obligan a observar las presentes bases en la parte de los añchos ríos que les pertenezca, y a convidar y a emplear todos los medios a su alcance para que los demás Estados ribereños adhieran y se

conformen a las mismas estipulaciones, afiánzándose las relaciones internacionales en la cordialidad y armonía que tan to interesa a pueblos vecinos.

Artículo 38

Queda expresamente entendido que esta Convención no perjudica a los favores mayores o diversos que, en virtud de estipulaciones especiales, la Confederación Argentina y el Brasil, se hayan concedido o en adelante se concedieren re cíprocamente.

Artículo 39

Cada Gobierno organizará en conformidad a las bases aquí expresadas lo más brevemente posible, los Reglamentos corres pondientes a su territorio fluvial, y por medio de sus agen tes diplomáticos, tratará de entenderse con los otros Go- biernos que tengan soberanía en el mismo río, a fin de que haya la más perfecta inteligencia y combinación sobre todos los puntos que debe comprender el desenvolvimiento de dichas bases y designadamente para que se lleven a efecto los ac tos que quedan dependientes de ulterior y común acuerdo.

Artículo 40

Si aconteciere, lo que no es de esperar, que los otros Estados ribereños rehusen su adhesión a este acuerdo, la Confederación Argentina y el Brasil, procurarán realizarlo por sí solamente entre los límites de sus respectivos terri torios.

Artículo 41

La presente convención será obligatoria durante seis años, a contar desde el día del canje de las ratificaciones, y por más tiempo, hasta que una de las altas partes contratantes, anuncie la intención de modificarla, como también durante las negociaciones que se hicieran para ese fin. El dicho anuncio deberá tener lugar con anticipación de ocho meses y especificar las bases que se juzgue conveniente modifica ción.

Artículo 42

El canje de las ratificaciones de la presente Convención, se hará en la ciudad del Paraná en el plazo de ocho meses, contados desde su fecha, o antes si fuese posible.

En testimonio de lo cual, nos los abajo firmados, Plenipotenciarios del Vice Presidente de la Confederación Argentina y de Su Majestad el Emperador del Brasil, en virtud de nuestros respectivos plenos poderes, firmamos la presente Convención de nuestra propia mano, y le hicimos poner nuestros sellos.

Hecha en la ciudad del Paraná a los veinte días del mes de Noviembre del año de Nuestro Señor Jesu Cristo, de mil ocho cientos cincuenta y siete.

(L.S.)

Fdo: Santº Derqui

(L.S.)

Fdo: Bernabé López

(L.S.)

Fdo: José María da Silva Paranhos.