

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES
División Marítimo Portuaria
Dirección de Navegación y Seguridad

Proyecto LEGISMAR

PROYECTO LEGISMAR

ORDEN DE LAS PROPUESTAS

1.LOS ESPACIOS MARÍTIMOS NACIONALES.....	3
2.Sujetos de la Navegación.....	45
3.Buques y Garantías Marítimas.....	125
4.CONTRATOS DE EXPLOTACIÓN DE BUQUES.....	181
5.TRANSPORTE MULTIMODAL.....	240
6.ACCIDENTES DE LA NAVEGACIÓN.....	260
7.SEGURO MARÍTIMO.....	300
8.Ordenación del transporte marítimo.....	361

1. LOS ESPACIOS MARÍTIMOS NACIONALES

Exposición de Motivos

Cualquier planteamiento legislativo que pretenda ser acorde con el moderno Derecho Internacional debe de partir de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar de 1982 (UNCLOS). De hecho, y aunque la Convención no ha entrado aún formalmente en vigor en el plano internacional, sus disposiciones vienen inspirando, desde comienzo de la década de los 80, la práctica legislativa de los Estados y son cada vez más los Tribunales que reconocen a muchas de aquellas disposiciones el valor de auténtico Derecho internacional consuetudinario, vinculante para toda la Comunidad Internacional. Tal es, significativamente, el caso de la extensión y régimen del Mar Territorial, de la Zona Contigua o de la Zona Económica Exclusiva.

Más conflictivos han resultado ser aquellos otros aspectos de la Convención dedicados al establecimiento de un orden internacional en materia de explotación y aprovechamiento de los recursos no vivos de la "Zona" del lecho y subsuelo del Alta Mar. Y es que, como es sabido, la Convención ha contemplado el mar como volumen, regulando todas las actividades humanas susceptibles de ser realizadas en él. Así, junto a la utilización del medio marino para navegar, figura también la explotación de recursos naturales, sean estos renovables o no renovables.

Este nuevo Tratado sobre espacios marítimos no parece que deba ser tan ambicioso. Cuanto más conflictivo, internacionalmente hablando, sea el ámbito abarcado, mayor serán las dificultades de aceptación y armonización. La complicada normativa dirigida a la explotación de los recursos no goza por el momento, como se ha dicho, de una amplia aceptación internacional. Sin embargo, puede afirmarse que las distintas categorías de los espacios marítimos nacionales y el régimen de la navegación en cada uno de ellos sí ha conseguido (y está consiguiendo, cada vez más) una extensa implantación en la práctica legislativa de los Estados y en la actividad jurisdiccional del Tribunal Internacional de Justicia.

En consecuencia el texto modelo elegido ha circunscrito su normativa a los espacios marítimos nacionales y al régimen de los buques y de la navegación en cada uno de ellos. Y ello se ha hecho a semejanza de las leyes nacionales promulgadas en los últimos años y en los distintos países.

El Tratado se estructura en once Capítulos y contiene, además, una Disposición Derogatoria y dos Finales. En el Capítulo I se contienen las disposiciones generales y las definiciones. Se indica cual es el objeto y los objetivos de la Ley y se definen los espacios marítimos nacionales. Estos se clasifican distinguiendo dos categorías. La primera, que incluye a las aguas interiores y al mar territorial, constituye, a todos los efectos, una parte del territorio de la nación sobre la que el Estado ejerce soberanía plena. La segunda comprende a la Zona Contigua; a la Plataforma Continental y a la Zona Económica Exclusiva y en ella el Estado ejerce soberanía funcionalmente limitada, esto es jurisdicción y control en los aspectos establecidos por el Derecho internacional

(UNCLOS) y recogidos en la propia Ley.

El Artículo 5° del Tratado determina el ámbito de aplicación de este mismo. Esta no ha sido concebida para regir exclusivamente cara a los buques extranjeros, sino que pretende desplegar su eficacia, asimismo, sobre los buques nacionales, si bien con las lógicas diferencias de régimen jurídico que corresponde aplicar a unos y a otros de acuerdo con el Derecho Internacional. Por eso se distingue según se trate de buques civiles y de Estado extranjeros, que quedan sometidos a todas las prescripciones del Tratado cuando navegan por los espacios nacionales, o de buques civiles nacionales, en cuyo caso se acotan los preceptos reguladores de su actividad y navegación. Además, respecto a los buques nacionales, juega también el criterio del pabellón, quedando aquellos sometidos a la jurisdicción y control del Estado, cualesquiera que sea las aguas en que se encuentren, sin perjuicio de los derechos y competencias que corresponden al Estado ribereño o del puerto.

El Tratado, como UNCLOS, únicamente regula la navegación por los espacios marítimos. La medida en que sus disposiciones han de ser asimismo aplicadas a la navegación por otros espacios acuáticos se deja a la potestad reglamentaria del Gobierno.

El artículo 6°, dedicado a las definiciones, contiene las que se han considerado necesarias para mejor delimitar el alcance de las normas. En algunos casos se han seguido literalmente las definiciones internacionales contenidas en UNCLOS (ej. contaminación marina, especies sedentarias, islas, puerto marítimo, buque de guerra) y en otros se han formulado conceptos amplios, capaces de adaptarse a la realidad de cada país (ej. Gobierno; Administración marítima). Los conceptos de buque se han circunscrito a los de navegación marítima, habida cuenta del ámbito de aplicación del Tratado y sin perjuicio de su posible extensión reglamentaria. Por otra parte, ha sido preciso distinguir entre buque civil, buque de Estado y buque de guerra, pues es diverso el tratamiento que, en algunos casos, reciben unos y otros en el Derecho Internacional.

El Capítulo II se dedica a las Aguas Interiores. Se ha manejado un concepto estricto de Aguas Interiores que, acorde con UNCLOS, se limita a las marítimas comprendidas entre las líneas de base a partir de las cuales se mide el Mar Territorial (normalmente líneas de base rectas) y la línea de bajamar escorada (no hay aguas interiores allí donde ésta última es la tomada como línea de base). El Tratado ofrece también soluciones para los casos de las bahías internas, de los puertos, de los arrecifes y de los ríos o lagunas, cuyas aguas sólo son consideradas marítimas en cuanto están en continua comunicación con las de mar y resultan accesibles por los buques de navegación marítima.

El problema de la delimitación con espacios vecinos se remite al de la delimitación de los mares territoriales, para recibir idéntico tratamiento.

El Tratado parte de la soberanía absoluta del Estado en sus aguas

interiores y, a partir de ella, enuncia un criterio general de libertad de acceso por los buques civiles extranjeros, que quedarán, en todo caso, sujetos a las normas de seguridad y de policía. Siguiendo las prescripciones que son comunes en el Derecho Internacional y Comparado se somete a autorización la visita de los buques de Estado extranjeros así como la de todos los demás buques extranjeros que comporten riesgos radioactivos o nucleares, regulando, en uno y otro caso, las particularidades del régimen de estancia en las aguas interiores nacionales.

Por otra parte, se establece la tradicional exención de tarifas para buques de guerra extranjeros en visita de cortesía, y se prohíbe el empleo de los medios radioelectrónicos de a bordo, salvo en lo que respecta al sistema de comunicaciones por satélite en condiciones de reciprocidad. El Capítulo termina facultando al Gobierno para cerrar al tráfico determinados puertos o radas así como para reglamentar, con el detalle preciso, cuanto concierne al régimen de entrada y salida de los puertos, incluyendo las normas relativas al despacho de entrada y de zarpe.

El Capítulo III establece un Mar Territorial de doce millas y regula su aprovechamiento para la navegación. Se establecen reglas sobre delimitación con Estados vecinos (acuerdo y aplicación subsidiaria del principio de la equidistancia) y se definen los límites exterior y laterales como la frontera marítima nacional del Estado.

A continuación se regula con detalle todo lo relativo al Derecho de Paso Inocente (definición; infracciones; obligaciones, según las categorías de buques; suspensión; facultades del Estado; ejercicio de la jurisdicción civil y penal; etc.). Al respecto se han seguido estrictamente las soluciones aceptadas, desde antiguo, en el Derecho Internacional y consagradas en UNCLOS. El Capítulo termina con una prescripción aclaratoria del diferente régimen aplicable a las aeronaves, que a diferencia de los buques, precisan de autorización del Estado para sobrevolar el mar territorial nacional.

La Zona Contigua aparece regulada en el Capítulo IV con una extensión que va desde las 12 millas (límite exterior del Mar Territorial) hasta las 24. También aquí se han seguido escrupulosamente las prescripciones contenidas en UNCLOS, estableciéndose las clásicas materias sobre las que el Estado ejerce jurisdicción funcional: aduanas, fiscales, sanitarias y de inmigración.

En el Capítulo V se trata de la Plataforma Continental. Se dictan prescripciones precisas para su definición y delimitación. El borde exterior es el geológico, *i.e.*, el borde exterior del margen continental. Pero, como hace UNCLOS, junto a dicho criterio se superpone otro que tiene por objeto que la Plataforma alcance, en todo caso, hasta una distancia de 200 millas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide el Mar Territorial. Claro es que, en tales casos, la Plataforma queda subsumida en la Zona Económica Exclusiva. En cuanto a la delimitación con Estados

vecinos se sigue el criterio de acuerdo inter partes, y, subsidiariamente, el de la solución equitativa.

Por lo demás, el Tratado, contempla en este capítulo los derechos del Estado sobre la plataforma, y los que poseen los demás Estados para realizar actividades en la misma, para lo cual se han seguido, sin más, las prescripciones contenidas en UNCLOS.

El artículo VI, por su parte, contiene las prescripciones aplicables a la Zona Económica Exclusiva, con las consabidas 200 millas de extensión, la definición de los derechos del Estado y de los demás estados, el régimen de pesca, etc. Del mismo modo que en el caso de la Plataforma Continental, la solución equitativa, como criterio subsidiario del acuerdo, es la formula elegida para resolver los posibles problemas de delimitación con Estados vecinos. Una vez más UNCLOS ha constituido el modelo de referencia.

Siguiendo la técnica legislativa de UNCLOS, se ha considerado pertinente dedicar tres Capítulos aparte para regular, respectivamente la Investigación Científica Marina; La protección del medio marino y la seguridad de la navegación. Es decir, en lugar de fragmentar las normas sobre estas materias, distribuyéndolas en cada uno de los capítulos anteriores, en función del espacio marítimo en concreto sobre los que aquellas inciden, ha parecido preferible agruparlas para ofrecer una visión global del régimen que establecen.

Así, el Capítulo VII se ocupa de regular la realización de las actividades de investigación y de exploración que se llevan a cabo o pretenden realizarse en cada uno de los espacios marítimos nacionales. Se distingue según se trate de zonas de soberanía plena o de soberanía funcional. En las Aguas Interiores y en el Mar Territorial, los extranjeros no podrán realizar actividades de investigación, salvo autorización expresa y discrecional del Gobierno, quien puede reglamentar las condiciones y requisitos que tenga por conveniente. En la Plataforma y en la Zona Económica, la posibilidad de denegar el derecho a investigar a extranjeros aparece reglada por la Ley, de acuerdo con el Derecho internacional.

El Capítulo VIII comienza con una prohibición general de la contaminación marina en los espacios marítimos causada por buques, aeronaves, plataformas o fuentes terrestres. Ahora bien, se añade que dicha prohibición sólo juega en la medida en que los actos de contaminación fueren contrarios a la legislación nacional específica y a los Convenios Internacionales en que el Estado sea parte. Esta salvedad, en cuanto se refiere a los buques, tiene su razón de ser en los márgenes de descargas y de vertimientos autorizados por los Convenios de la OMI, tales como el MARPOL o el LDC. Es decir, la Ley se remite a estas normativas específicas, a cuya luz deberá determinarse la licitud o ilicitud del acto contaminante.

Las medidas prescritas para adoptar frente a los buques extranjeros contaminantes siguen, en líneas generales, las correlativas

contenidas en la Parte XII de UNCLOS. Se ha previsto también la colaboración internacional en caso de sucesos capaces de contaminar los espacios marítimos de otro Estado, en línea de lo prescrito en el Convenio OPCR, de la OMI.

Por último, la prohibición de zarpe de buques potencialmente contaminantes (art. 62), o, más propiamente, la remisión que allí se hace a los Convenios Internacionales aplicables hay que entenderla referida a las facultades que otorga MARPOL al Estado del puerto. Es decir, en virtud del principio de territorialidad de las leyes de policía y de seguridad que la propia Ley proclama, los Estados son plenamente soberanos para detener buques extranjeros surtos en sus aguas interiores por razones de contaminación, pero si ratifican el Convenio MARPOL deben hacerlo de acuerdo con las previsiones allí contenidas.

El Capítulo IX ha traído para sí la regulación de la seguridad de la navegación en el Mar Territorial. Se faculta al Gobierno para establecer los dispositivos de separación del tráfico, las vías de navegación o los canales navegables que sean convenientes para la seguridad de la navegación y se establece su obligatoriedad una vez cumplido el requisito de la publicidad internacional a que se refiere UNCLOS.

También se han recogido en este Capítulo las normas dedicadas por UNCLOS a la seguridad de la navegación en las proximidades de las islas artificiales y demás estructuras marítimas emplazadas sobre la Plataforma Continental o sobre la Zona Económica Exclusiva. Por último, el artículo 70, afirma la competencia de la administración marítima para la organización de las operaciones de salvamento en las zonas en que sea responsable el Estado, en clara referencia a la asignación territorial de responsabilidad que pueda corresponderle una vez que alcancen implantación universal las normas del Convenio SAR, de la OMI.

Por tratarse de una facultad del Estado que puede ejercerse, según los casos, en todos los Estados marítimos y a fin de evitar inútiles repeticiones, se ha dedicado el Capítulo X al derecho de persecución. La normativa aquí contenida no ofrece variantes respecto a la clásica configuración del Derecho, primero en el Convenio de Ginebra de Mar Territorial y Zona Contigua de 1958 y luego en UNCLOS.

Finalmente, el Tratado contiene un Capítulo XI en el que se tipifican diversas infracciones de las normas contenidas a lo largo de su texto y se establecen las sanciones administrativas correspondientes. Este régimen punitivo descansa en el criterio subjetivo de la culpa, en sentido amplio, de modo que sólo las conductas dolosas o negligentes acarrear la responsabilidad administrativa.

Por otra parte, y para salir al paso de las posibles situaciones de insolvencia del capitán, se declara expresamente la responsabilidad subsidiaria de su naviero para el pago de las multas e indemnizaciones que a aquel se le impongan.

Se establecen normas sobre procedimiento sancionador, medidas cautelares y suspensión del procedimiento sancionador, con respeto al principio *non bis in idem*.

La disciplina sancionadora no agota sus efectos en la multa pecuniaria, sino que llega a imponer la indemnización de los daños y perjuicios causados a los intereses públicos, indemnización que se liquida y hace efectiva en el propio expediente administrativo sancionador.

Respecto a las Disposiciones Finales, es de destacar la segunda, que remite al Gobierno para la delimitación y publicación oficial de las líneas de base a partir de las cuales deben de medirse los distintos espacios marítimos.

Indice

Preámbulo

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES Y DEFINICIONES

- ART. 1. *Objeto del Tratado*
- ART. 2. *Espacios marítimos nacionales*
- ART. 3. *Objetivos del Tratado*
- ART. 4. *Organos competentes*
- ART. 5. *Ambito de aplicación*
- ART. 6. *Definiciones*

CAPITULO II

AGUAS INTERIORES

- ART. 7. *Delimitación*
- ART. 8. *Límite interior*
- ART. 9. *Límite exterior*
- ART. 10. *Delimitación con Estados limítrofes*
- ART. 11. *Visita de buques civiles extranjeros*
- ART. 12. *Visita de buques de Estado extranjeros*
- ART. 13. *Visita de buques que comporten riesgos nucleares*
- ART. 14. *Excepciones al régimen de entrada de los buques de Estado o que comporten riesgos nucleares*
- ART. 15. *Exención de derechos portuarios*
- ART. 16. *Empleo de medios radioelectrónicos de a bordo*
- ART. 17. *Régimen de visita y estadía*
- ART. 18. *Puertos y radas cerrados*

CAPITULO III

MAR TERRITORIAL

- ART. 19. *Delimitación*
- ART. 20. *Delimitación con Estados limítrofes*
- ART. 21. *Frontera marítima nacional*
- ART. 22. *Derecho de Paso Inocente*
- ART. 23. *Infracción del régimen de paso inocente*
- ART. 24. *Exención de tributos de paso*
- ART. 25. *Suspensión del paso inocente*
- ART. 26. *Otras obligaciones y prohibiciones*
- ART. 27. *Obligaciones adicionales de los buques que comporten riesgos especiales*
- ART. 28. *Obligaciones de los submarinos extranjeros*
- ART. 29. *Empleo del equipo radioelectrónico*
- ART. 30. *Notificación en caso de peligro o de fuerza mayor*
- ART. 31. *Facultades respecto a los buques civiles extranjeros*
- ART. 32. *Ejercicio de la jurisdicción civil*
- ART. 33. *Ejercicio de la jurisdicción penal*
- ART. 34. *Procedimiento respecto a otros delitos en el mar territorial*

- ART. 35.** *Notificación a un agente diplomático*
ART. 36. *Medidas respecto a los buques de Estado extranjeros*
ART. 37. *Inmunidad e indemnización por daños*
ART. 38. *Sobrevuelo de aeronaves extranjeras*

CAPITULO IV
ZONA CONTIGUA

- ART. 39.** *Delimitación*
ART. 40. *Derechos (del Estado) en la zona contigua*
ART. 41. *Medidas contra las infracciones cometidas en la zona contigua*

CAPITULO V
PLATAFORMA CONTINENTAL

- ART. 42.** *Delimitación*
ART. 43. *Delimitación con Estados limítrofes*
ART. 44. *Derechos (del Estado) sobre la plataforma continental*
ART. 45. *Derechos de otros Estados*
ART. 46. *Medidas contra las infracciones cometidas en la plataforma continental*

CAPITULO VI
ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA

- ART. 47.** *Delimitación*
ART. 48. *Delimitación con Estados limítrofes*
ART. 49. *Derechos (del Estado)*
ART. 50. *Derechos de los demás Estados*
ART. 51. *Régimen de pesca*
ART. 52. *Medidas contra las infracciones del régimen de la zona económica exclusiva*

CAPITULO VII
INVESTIGACION CIENTIFICA MARITIMA

- ART. 53.** *Investigación científica efectuada por nacionales*
ART. 54. *Investigación científica por extranjeros en las aguas interiores y en el mar territorial*
ART. 55. *Investigación científica por extranjeros sobre la plataforma continental y la zona económica exclusiva* **ART. 56.** *Obligaciones de los extranjeros autorizados para realizar investigaciones científicas*
ART. 57. *Suspensión o cese de las actividades de investigación*

CAPITULO VIII
PROTECCION DEL MEDIO MARINO

- ART. 58.** *Prohibición general de contaminación marítima*
ART. 59. *Medidas respecto a los buques civiles en caso de*

contaminación del medio marino

ART. 60. *Colaboración internacional en caso de contaminación marina en otro Estado*

ART. 61. *Medidas en caso de accidentes marítimos*

ART. 62. *Prohibición de zarpe de buques potencialmente contaminantes*

ART. 63. *Control de la contaminación derivada de la explotación de recursos marítimos*

ART. 64. *Notificación en caso de contaminación*

CAPITULO IX

SEGURIDAD DE LA NAVEGACION

ART. 65. *Vías marítimas y dispositivos de separación de tráfico*

ART. 66. *Competencias sobre seguridad de la Navegación*

ART. 67. *Vertimiento de masas de tierra y sedimentos*

ART. 68. *Seguridad de la navegación en las proximidades de islas artificiales y otras estructuras marítimas*

ART. 69. *Publicidad de cambios en la situación de la navegación*

ART. 70. *Salvamento*

CAPITULO X

DERECHO DE PERSECUCION

ART. 71. *Condiciones*

ART. 72. *Orden de persecución*

ART. 73. *Conducción a puerto nacional*

ART. 74. *Indemnización por daños*

CAPITULO XI

INFRACCIONES Y SANCIONES ADMINISTRATIVAS

ART. 75. *Inmersión o abandono del buque*

ART. 76. *Contaminación y pesca ilícita*

ART. 77. *Infracciones al régimen de investigación marina*

ART. 78. *Infracciones contra el régimen de paso inocente y de navegación y estadía en aguas interiores*

ART. 79. *Otras infracciones y sanciones administrativas*

ART. 80. *Procedimiento sancionador*

ART. 81. *Medidas cautelares*

ART. 82. *Suspensión del procedimiento sancionador*

Preámbulo

El régimen jurídico internacional regulador del mar y de la utilización por el hombre de los espacios marítimos ha descansado, durante siglos, en la existencia de normas consuetudinarias, que solían ser reconocidas y observadas por los Estados. La Codificación ginebrina, producida nada más doblar la mitad del presente siglo, vino a recoger muchas de aquellas normas, que luego irían paulatinamente siendo incorporadas al Ordenamiento o a la práctica de los Estados. Pero no ha sido sino hasta la década de los años ochenta cuando se ha producido la que ha sido calificada como revolución pacífica del Derecho Internacional del Mar.

En efecto, la aprobación por la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar, del Convenio de las Naciones Unidas de 1982 del mismo nombre (CNUDM ó UNCLOS), supuso un cambio radical en la disciplina jurídica de los mares. A partir de su promulgación, y con independencia del momento, que no parece muy lejano, de su formal entrada en vigor, puede decirse que los Estados cuentan con un marco seguro y completo al que ajustar pautas legislativas y conductas en las relaciones con los demás sujetos que forman la Comunidad Internacional.

Un país que se asoma a dos océanos (excepto para El Salvador), que cuenta con una línea litoral dekms., y con unos extensos espacios marítimos, ricos en recursos económicos y salpicados por un rosario de islas, archipiélagos, arrecifes y otros accidentes naturales. Es, en suma, (el Estado), tanto por su realidad económica y social como por su configuración geográfica, un país eminentemente marítimo.

Este vasto patrimonio natural debe ser convenientemente definido y tutelado por los poderes públicos del Estado, de modo que se eviten las consecuencias deletereas de las actividades ilícitas de todo tipo que, cada vez con más frecuencia e intensidad y con insuficiente control, se están llevando a cabo en los espacios marítimos nacionales.

En consecuencia se hace precisa la promulgación, sin más demora, de una nueva legislación que, con absoluto respeto al moderno Derecho Internacional, establezca cada uno de los espacios marítimos sobre los que el Estado ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, regule, en cada uno de ellos, el régimen de la navegación y de otras actividades y disponga, en definitiva, cuanto sea pertinente para la adecuada protección de los intereses marítimos de la nación.

A dicha finalidad se dirige el presente Tratado, cuyas disposiciones, inspiradas todas ellas en el CNUDM, han sido agrupadas a lo largo de once Capítulos, una Disposición Derogatoria y dos Disposiciones Finales.

En el Capítulo I se contienen las disposiciones generales y las definiciones precisas para mejor acotar el alcance de las normas contenidas en la Ley. Los Capítulos II a VI regulan sucesivamente

cada una de las categorías en que quedan clasificadas las aguas y los demás espacios marítimos nacionales: Aguas Interiores; Mar Territorial; Zona Contigua; Plataforma Continental y Zona Económica Exclusiva.

Los Capítulos VII, VIII y IX establecen una nueva normativa general de la investigación científica marina; de la prevención y lucha contra la contaminación en el mar y de la seguridad de la navegación.

El Capítulo XI tipifica las infracciones administrativas y otorga a los órganos competentes del Estado la base jurídica necesaria para poder castigar a quienes, con desprecio al Derecho internacional, llevan a cabo actividades prohibidas en los espacios marítimos nacionales. Por su parte, las normas del Capítulo X, relativas al llamado Derecho de persecución, constituyen un corolario que se pone al servicio de esta nueva facultad sancionadora llamada a corregir los abusos que se producen en la utilización del medio marino.

Finalmente, una Disposición Derogatoria se encarga de expresar las normas que pierden su vigencia como consecuencia de la entrada en vigor de la Ley, mientras que dos Disposiciones Finales contienen las previsiones que son precisas para la aplicación y desarrollo de este nuevo Ordenamiento de Derecho marítimo público.

En su virtud.....(fórmula solemne utilizada en cada país para la promulgación de las leyes).

CAPITULO I
DISPOSICIONES GENERALES Y DEFINICIONES

Artículo 1°. *Objeto del Tratado.-*

EL Presente Tratado tiene por objeto el establecimiento del régimen jurídico de los espacios marítimos (del Estado), sobre los cuales ejercerá su soberanía, sus derechos soberanos, su jurisdicción y su control de conformidad con su legislación interna y los Convenios internacionales en que es parte, así como con los principios y normas universalmente reconocidos en el Derecho internacional.

Art. 2°. *Espacios marítimos nacionales.-*

- 1) Los espacios marítimos (del Estado) incluyen: las Aguas Interiores; el Mar Territorial; la Zona Contigua; la Plataforma Continental y la Zona Económica Exclusiva.
- 2) Las aguas interiores, el mar territorial, el espacio aéreo situado sobre ellos y su suelo y su subsuelo constituyen una parte del territorio (del Estado), sobre la que ejercerá soberanía.
- 3) (El Estado) ejercerá los derechos soberanos, la jurisdicción y el control definidos en el presente Tratado sobre la zona contigua, la plataforma continental y la zona económica exclusiva.

Art. 3°. *Objetivos del Tratado.-*

Los objetivos generales a que se dirige el presente Tratado orientarán los actos de los poderes públicos de la nación y son los siguientes: proteger los derechos e intereses legítimos (del Estado) en los espacios marítimos, así como su soberanía y seguridad; utilizar dichos espacios con fines pacíficos y en interés de la cooperación con los demás Estados; facilitar las comunicaciones marítimas y garantizar la seguridad de la navegación; desarrollar la investigación científica y la explotación de los recursos marinos; proteger el medio marino y mantener el equilibrio ecológico.

Art. 4°. *Organos competentes.-*

El control del cumplimiento del régimen jurídico de los espacios marítimos (del Estado) será organizado y ejercido por los órganos competentes en virtud del presente Tratado y de las demás normas que resulten de aplicación.

Art. 5°. *Ambito de aplicación.-*

- 1) Salvo que en ella se haga restricción o indicación expresa en otro sentido, el presente Tratado será de aplicación a la navegación de los buques civiles nacionales y extranjeros y de los buques de Estado extranjeros por los espacios marítimos nacionales.
- 2) El régimen de prohibiciones y sanciones relativas a la contaminación marina previsto en el presente Tratado será de aplicación a los buques civiles nacionales cualesquiera que sean las aguas donde se encuentren y sin perjuicio de los derechos del Estado ribereño o del puerto.
- 3) También sin perjuicio de los derechos del Estado ribereño o del puerto, los buques nacionales estarán plenamente sometidos a la jurisdicción y control de los órganos competentes del Estado, de conformidad con lo previsto en las leyes y reglamentos (del Estado).
- 4) Por el Gobierno se determinarán las normas de la presente Ley que deben aplicarse a la navegación por los espacios acuáticos no marítimos del Estado.

Art. 6º. Definiciones.-

A los efectos del presente Tratado se entiende por:

"Buque de navegación marítima", cualquier embarcación o artefacto flotante técnicamente apto y documentado para navegar por el mar.

"Buque civil" , cualquier buque de navegación marítima utilizado con fines extractivos, industriales, comerciales, de recreo, humanitarios u otros civiles.

"Buque nacional", el que se encuentra debidamente registrado y abanderado en (el Estado).

"Buque extranjero" el que no es nacional.

"Buque de Estado" el buque de guerra u otro buque de navegación marítima perteneciente a un Estado o explotado por él, siempre que se esté utilizando únicamente para un servicio oficial de carácter no comercial.

"Buque de guerra" todo buque perteneciente a las fuerzas armadas de un Estado, que lleve los signos exteriores distintivos de su nacionalidad y que se encuentre bajo el mando de un oficial de marina al servicio de ese Estado, cuyo nombre esté inscrito en el escalafón de oficiales o en un documento equivalente y cuya dotación esté sometida a la disciplina militar.

"Gobierno", el órgano que encarna la cúspide del poder ejecutivo de la nación.

"Administración marítima", el conjunto de órganos y entidades pertenecientes a la administración pública que tiene legal o reglamentariamente conferidas las competencias sobre la navegación y el transporte marítimo.

"Puerto Marítimo", una zona de la costa, equipada de instalaciones para la estadia de buques de navegación marítima; para operaciones de embarco y desembarco de mercancías y pasajeros y otras conexas y cuyas actividades están dirigidas por una administración portuaria;

"Rada", una zona determinada del espacio marítimo, situada fuera del puerto, en la que los buques pueden fondear;

"Isla", toda extensión natural de tierra rodeada de agua del mar y que se encuentre permanentemente por encima de ella.

"Especies sedentarias", los organismos que, en la fase en que pueden ser capturados, estén inmóviles sobre el fondo o bajo él o sean incapaces de desplazarse a no ser en contacto con el fondo o el subsuelo del mar.

"Contaminación marina" o "contaminación del medio marino" , la introducción deliberada o negligente, de modo directo o indirecto, en el medio marino de sustancias, materiales o formas de energía que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares.

"milla marina o náutica" la que mide 1852 metros.

CAPITULO II AGUAS INTERIORES

Art. 7º. Delimitación.-

Son aguas interiores las comprendidas entre la costa y las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial. Las aguas interiores incluyen:

- 1) Las aguas de los puertos marítimos, limitadas exteriormente por la línea que une los puntos que se encuentren más alejados mar adentro de los fondeaderos, de las instalaciones hidrotécnicas o de otras instalaciones portuarias permanentes;
- 2) Las de las Bahías internas;
- 3) Las internas de los arrecifes;
- 4) Las de los ríos, sus desembocaduras o deltas, lagunas y estuarios comunicados permanente o intermitentemente con el mar, siempre que unas y otras sean accesibles y

navegables por buques de navegación marítima.

Art. 8°. *Límite interior.-*

- 1) El límite interior de las aguas interiores coincide con la línea de bajamar a lo largo de la costa, cuando esta línea no se toma como base para medir el mar territorial.
- 2) A tal efecto la línea de bajamar es la de mínima marea que alcanzan las aguas del mar a todo lo largo de las costas continentales o insulares de la nación. El límite interior en los ríos y lagos cuyas aguas formen parte de las aguas interiores y donde no sean sensibles las mareas estará constituido por sus riberas.

Art. 9°. *Límite exterior.-*

El límite exterior de las aguas interiores coincide con las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

Art.10. *Delimitación con Estados limítrofes.-*

En el supuesto de fuera necesario proceder a delimitar las aguas interiores (del Estado) frente a espacios marítimos de Estados vecinos se seguirán las normas previstas en este Tratado para la delimitación del mar territorial con los Estados limítrofes.

Art.11. *Visita de buques civiles extranjeros.-*

Los buques civiles extranjeros, podrán entrar libremente en las aguas interiores y visitar los puertos y las radas abiertos, con sujeción en todo caso a las normas de seguridad y de policía (del Estado), a las prescripciones contenidas en este Tratado, en las normas que la desarrollen y, en su caso, a los principios del Derecho Internacional.

Art.12. *Visita de buques de Estado extranjeros.-*

- 1) Los buques de Estado extranjeros podrán entrar en las aguas interiores y visitar los puertos y las radas abiertos previa autorización, en cada caso, del Gobierno y sin perjuicio de las previsiones contenidas en los Acuerdos internacionales de los que sea parte (el Estado).
- 2) Dichas naves solicitarán permiso previamente a su visita con, al menos, 8 días de anticipación en caso de que sean de Estados centroamericanos y con 15 días en el caso de otros Estados, a salvo siempre de lo que pueda

estar previsto en los Convenios a que se refiere el párrafo anterior.

Art.13. *Visita de buques que comporten riesgos nucleares.-*

- 1) Los buques de propulsión nuclear podrán entrar en las aguas interiores y visitar los puertos y las radas abiertas, con los requisitos establecidos en el artículo anterior y de acuerdo con las prescripciones técnicas y operativas que se establezcan por el Gobierno.
- 2) En particular, antes de la entrada del buque en la zona portuaria, los órganos competentes de la administración marítima ejercerán el control de los documentos de seguridad del buque, el control dosimétrico y los demás controles relativos a la protección del medio ambiente.
- 3) Durante la estancia del buque en el puerto o en la rada, podrán efectuarse controles complementarios.
- 4) Si, como consecuencia del control, se determina que la estancia del buque puede tener efectos peligrosos, los servicios de la administración marítima ordenarán al buque que abandone las aguas interiores o el mar territorial en un plazo determinado. El Estado no será responsable de los daños y perjuicio que puedan sobrevenir por razón de dicha partida anticipada del buque.
- 5) Los párrafos precedentes se aplicarán también a los buques que lleven a bordo cualesquiera mercancías o sustancias que comporten riesgos radioactivos o nucleares.
- 6) En los supuestos de que se trate de buques o submarinos de guerra que comporten riesgos nucleares, serán asimismo de aplicación las prescripciones contenidas en el presente artículo, con la salvedad de que las actuaciones corresponderán a los órganos competentes de la marina de guerra nacional.

Art.14. *Excepciones al régimen de entrada de los buques de Estado o que comporten riesgos nucleares.*

La autorización previa de entrada en las aguas interiores a que se refieren los artículos 12 y 13 no se exigirá:

- 1) En caso de visita oficial, previamente convenida, de un buque que lleve a bordo un Jefe de Estado o un Jefe de Gobierno, así como a los buques que lo escolten, en todo caso en condiciones de reciprocidad.
- 2) En caso de avería, mal tiempo u otra causa determinante de la necesidad de arribada forzosa por razones de

seguridad. En estos casos el capitán o comandante del buque deberá informar, sin demora y por todos los medios posibles, al órgano más próximo de la administración marítima y ejecutar sus ordenes.

Art.15. *Exención de derechos portuarios.-* Sobre bases de reciprocidad, los buques de guerra extranjeros y los buques mencionados en el párrafo 1 del artículo 14 gozarán de exención en el pago de tarifas portuarias por la visita a puertos nacionales pero deberán pagar por los suministros realizados y por los servicios especiales que le sean prestados.

Art.16. *Empleo de medios radioelectrónicos de a bordo.-*

- 1) Se prohíbe a los buques que utilicen medios de radionavegación o de radiocomunicación durante su estancia en las aguas interiores, los puertos y las radas, salvo en la medida en que ello resulte estrictamente necesario para la seguridad de la navegación y del fondeo o para la realización de operaciones de salvamento marítimo. En todo caso se exceptúa el empleo de las estaciones de radio de ondas ultracortas con la finalidad de comunicarse con los prácticos y con las administraciones públicas competentes (del Estado).
- 2) Los buques que lleven a bordo estaciones terrestres del sistema de comunicaciones por satélites podrán utilizarlas durante su estadía en las aguas interiores y en el mar territorial, respetando el principio de la reciprocidad.

Art.17. *Régimen de visita y de estadía.-*

- 1) El régimen de visita y de estadía de los buques en los puertos y en las radas, de embarque y desembarque de mercancías, de equipaje, de pasajeros y otras personas, así como el régimen de despacho de entrada y de zarpe se determinará reglamentariamente en desarrollo de las prescripciones de este Tratado.
- 2) La jurisdicción penal (del Estado) se extenderá a todos los delitos cometidos a bordo de buques civiles extranjeros surtos en los puertos (del Estado) o en sus aguas interiores. La jurisdicción se extenderá a esos buques incluso después de haber abandonado las aguas interiores y entrado en el mar territorial.
- 3) No obstante, cuando en los hechos hubieran participado únicamente ciudadanos extranjeros y afecten exclusivamente al orden interior de los buques extranjeros, el ejercicio de la jurisdicción penal (del

Estado) podrá limitarse a ordenar a las autoridades nacionales que presten a los capitanes y cónsules del país de la bandera los auxilios que soliciten y fueren procedentes de acuerdo con el Derecho internacional.

Art.18. *Puertos y radas cerrados.-*

Corresponde al Gobierno acordar el cierre de determinadas aguas, puertos y radas al tráfico y navegación de buques extranjeros así como adoptar las medidas precisas para dar a dichas decisiones la debida publicidad internacional.

CAPITULO III
MAR TERRITORIAL

Art.19 . *Delimitación.-*

- 1) El mar territorial (del Estado) comprende el espacio marítimo adyacente a su costa y a sus aguas interiores en una anchura de 12 millas marinas, medidas a partir de las líneas de base, que constituyen su limite interior.
- 2) Dichas líneas de base vienen configuradas por las líneas de bajamar en mínima marea o por las líneas de base rectas que unan los puntos más salientes de la costa, de las entradas de las bahías, de los deltas y desembocaduras de los ríos, o de los puertos, obras hidrotécnicas u otras instalaciones portuarias permanentes.

Art.20 . *Delimitación con Estados limítrofes.-*

- 1) El mar territorial (del Estado) no se extenderá más allá de una línea media, cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de un Estado vecino, salvo acuerdo en contrario con ese Estado.
- 2) El Gobierno no reconocerá la extensión unilateral del mar territorial de un Estado limítrofe, más allá de una línea media, cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial (del Estado). En estos casos, el Gobierno procurará la negociación con el Estado vecino en cuestión a fin de acordar una solución aceptable para ambos de acuerdo con el Derecho internacional.

Art.21. *Frontera marítima nacional.-*

El límite exterior y los límites laterales del mar territorial constituyen la frontera marítima nacional (del Estado).

Art.22. *Derecho de Paso Inocente.-*

- 1) Los buques de todos los Estados gozarán del derecho de paso inocente por el mar territorial, conforme a las disposiciones del presente Tratado y del Derecho internacional.
- 2) Los buques de todos los Estados gozarán del derecho de paso inocente para atravesar el mar territorial sin escala en las aguas interiores, para entrar en las aguas interiores o para salir de ellas. Los buques deberán atravesar sin interrupción las zonas abiertas a la navegación, a una velocidad no inferior a la normal para ese tipo de buques y deberán respetar las vías de navegación establecidas, los dispositivos de separación de tráfico, los canales navegables y las vías marítimas recomendadas, sin atentar contra la paz, el orden público o la seguridad (del Estado).
- 3) Durante el paso no se autorizarán la detención y el fondeo, salvo en interés de la navegación, en caso de avería, de siniestro o de fuerza mayor o con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves.

Art.23. *Infracción del régimen de paso inocente.-*

El paso de un buque extranjero por el mar territorial será inocente cuanto no atente contra la paz, el buen orden y la seguridad (del Estado). El paso no será inocente cuando el buque realice alguna de las actividades siguientes:

1. Amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política (del Estado) o cualquier otra violación de los principios de Derecho internacional enunciados en la Carta de las Naciones Unidas;
2. Maniobras o ejercicios con utilización de armas de cualquier clase;
3. Cualquier actividad destinada a obtener información en perjuicio de la defensa o de la seguridad (del Estado);
4. Cualquier acto de propaganda destinado a atentar contra la defensa o la seguridad (del Estado).
5. El lanzamiento, recepción o embarque de cualquier tipo de aeronaves;

6. El lanzamiento, recepción o embarque de cualquier tipo de dispositivos militares;
7. El embarco o desembarco de mercancías, monedas o personas en contravención de los reglamentos aduaneros, fiscales, sanitarios o de inmigración;
8. Cualquier acto de contaminación intencional y grave del medio marino;
9. Cualquier actividad de pesca;
10. Cualquier actividad de exploración, investigación o estudio;
11. Cualquier actividad que pueda perturbar el funcionamiento de los sistemas de comunicaciones o de cualquier otro equipo radioeléctrico u otra instalación (del Estado);
12. Cualquier otra actividad que no esté directamente relacionada con el paso del buque.

Art.24. *Exención de tributos de paso.-*

Los buques extranjeros estarán exentos de tasas u otros derechos de paso por el mar territorial, salvo el pago por servicios que sean efectivamente prestados a esos buques.

Art.25. *Suspensión del paso inocente.-*

En interés de la seguridad (del Estado), el Gobierno podrá suspender temporalmente el paso inocente en determinadas zonas del mar territorial. El Gobierno velará porque la adopción de tales medidas alcance la debida publicidad internacional.

Art.26. *Otras obligaciones y prohibiciones.-*

- 1) Los buques extranjeros que ejerzan el derecho de paso inocente por el mar territorial y de navegación y detención en las aguas interiores, los puertos y las radas (del Estado) tendrán que respetar las leyes y reglamentos del Estado sobre navegación, de inmigración, de aduanas, fiscales, sanitarios, fitosanitarios, veterinarios y portuarios, así como los relativos a la protección del medio ambiente.
- 2) Por el Gobierno, mediante reglamento, se determinarán los casos y las condiciones en que los buques extranjeros que naveguen por los espacios marítimos nacionales deberán tener obligatoriamente asegurados los riesgos de responsabilidad civil que son normalmente objeto de cobertura en el mercado internacional.

- 3) Durante el paso inocente por el mar territorial y la navegación y detención en las aguas interiores, los buques extranjeros estarán obligados a enarbolar el pabellón de su Estado; los buques que no sean buques de guerra añadirán el pabellón (del Estado).
- 4) En el mar territorial y en las aguas interiores, está prohibido a los buques extranjeros, salvo autorización:
 1. Utilizar sus botes, salvo en caso de siniestro o para la búsqueda y rescate de personas;
 2. Realizar actividades submarinas;
 3. Mantener sus aparejos de pesca en estado de inmediata operatividad;
 4. Tomar muestras o mediciones en las zonas costeras y en los puertos;
 5. Emitir señales sonoras o luminosas, salvo las establecidas por los reglamentos internacionales para prevención de abordajes en el mar;
 - 6.- Encallar o hundirse deliberadamente;
 - 7.- Realizar actividades que puedan romper o deteriorar los cables y tuberías instalados o las demás instalaciones y equipos relacionados con la navegación y la explotación de los recursos marítimos.
- 5) Las prohibiciones contenidas en los números 5 a 7 del apartado
- 6) anterior serán también de aplicación a los buques nacionales.

Art.27. *Obligaciones adicionales de los buques que comporten riesgos especiales.-*

Los buques de propulsión nuclear y los buques que transporten sustancias nucleares, radioactivas, tóxicas u otras sustancias peligrosas o especialmente contaminantes tendrán la obligación, durante su paso por el mar territorial, de ir provistos de los documentos necesarios, de facilitar la información y de tomar las medidas de precaución y relativas a los seguros específicos de responsabilidad civil previstas en los acuerdos internacionales para esos buques.

Art.28. *Obligaciones de los submarinos extranjeros.-*

- 1) En el mar territorial y en las aguas interiores, los

submarinos extranjeros estarán obligados a navegar en superficie.

- 2) Los submarinos extranjeros que naveguen en inmersión serán invitados a emerger. En caso de impedimento debido a avería, tendrán obligación de señalarlo por todos los medios posibles.

Art.29. *Empleo del equipo radioelectrónico.-*

Los buques extranjeros en paso por el mar territorial utilizarán el equipo de radiocomunicación únicamente para mantener contacto con las estaciones costeras (del Estado) y el equipo de radionavegación, hidroacústico, óptico, electrónico y otros aparatos sólo con fines de navegación.

Art.30. *Notificación en caso de peligro o de fuerza mayor.-*

Los buques obligados a detenerse o fondear en caso de peligro o fuerza mayor estarán obligados a avisar de dichas circunstancias, inmediatamente y por todos los medios posibles, a la autoridad de la administración marítima más próxima.

Art.31. *Facultades respecto a los buques civiles extranjeros.-*

- 1) En el ámbito de sus respectivas competencias, los servicios de la administración marítima y de los demás departamentos ministeriales podrán, dentro de los límites de las aguas interiores y del mar territorial y respecto a los buques civiles extranjeros:

1. Exigir que enarbolen su pabellón;
2. Requerir la información apropiada cuando haya razones para sospechar que el buque ha infringido las normas de paso inocente;
3. Proponer una desviación si el buque se dirige hacia una zona cerrada a la navegación;
4. Detenerlos, inspeccionarlos o apresarlos, si no responden al requerimiento e infringen las disposiciones reguladoras de la navegación contenidas en el presente Tratado, o si tales medidas están previstas en un acuerdo internacional en el que sea parte (el Estado).
5. Detenerlos o apresarlos, para el ejercicio de la jurisdicción civil o penal, en los casos en que sea competente para ello el Estado, de acuerdo con lo previsto en el presente Tratado y en los Convenios internacionales en que sea parte (el Estado).

6. Hacer desembarcar, detener y poner a disposición de los órganos de instrucción a las personas que hayan cometido los delitos para cuyo conocimiento sea competente la jurisdicción penal (del Estado), de acuerdo con las prescripciones de este Tratado y con las de los Convenios internacionales en que sea parte (el Estado).
- 2) Cuando un buque civil extranjero se niegue a detenerse, se oponga a su detención o desobedezca de cualquier modo las ordenes o instrucciones que reciba, los servicios competentes de la administración marítima y de la fuerza naval podrán adoptar las medidas coercitivas que proporcionalmente correspondan, incluido el recurso a la fuerza.

Art.32. *Ejercicio de la jurisdicción civil.-*

- 1) En caso de daños causados por ilícitos civiles ocasionados en las aguas interiores y en el mar territorial, así como en caso de lesiones de los derechos del Estado en la zona contigua, sobre la plataforma continental y en la zona económica exclusiva, corresponderá a la jurisdicción civil (del Estado) a través de los tribunales nacionales competentes, conocer de los procesos y litigios ocasionados.
- 2) Los buques civiles extranjeros que pasen por el mar territorial no podrán ser detenidos o desviados para ejercer la jurisdicción civil del Estado respecto a las personas que se hallen a bordo de los mismos.
- 3) Podrán adoptarse medidas cautelares o ejecutivas respecto a los buques civiles extranjeros que se hayan detenido o hayan fondeado voluntariamente durante su paso por el mar territorial así como respecto a los que naveguen por el mar territorial después de haber abandonado las aguas interiores del Estado.
- 4) Sin perjuicio de lo previsto en el párrafo anterior, podrán adoptarse medidas cautelares y ejecutivas respecto a los buques civiles extranjeros en paso por el mar territorial sólo por las obligaciones adquiridas y por las responsabilidades incurridas por el buque durante su paso por el mar territorial así como por los daños previstos en el párrafo 1) del presente artículo.

Art.33. *Ejercicio de la jurisdicción penal.-*

- 1) La jurisdicción penal (del Estado) no se extenderá a los delitos cometidos a bordo de los buques civiles extranjeros en paso por el mar territorial, salvo cuando se trate de:

1. Delitos cometidos por o contra un ciudadano (del Estado);
 2. Delitos contra la paz (del Estado) o el buen orden en su mar territorial;
 3. Delitos de derecho común contra los intereses (del Estado) o de sus ciudadanos;
 4. Tráfico ilícito de estupefacientes o de sustancias sicotrópicas delictivas;
 5. Trata de esclavos, piratería o detención ilegal;
 6. Delitos contra la paz y la humanidad.
- 2) La jurisdicción penal a bordo de un buque con pabellón de un Estado con el que (el Estado) haya concertado una convención consular u otro acuerdo análogo se ejercerá con sujeción a las disposiciones de dicha convención o acuerdo.

Art.34. *Procedimiento respecto a otros delitos en el mar territorial.-*

A petición del capitán del buque o de un agente diplomático o de un funcionario consular del Estado del pabellón, los órganos (del Estado) competentes podrán proceder a una instrucción preliminar y a tomar medidas coercitivas con ocasión de delitos distintos de los previstos en el párrafo 1 del artículo anterior, que se hayan cometido a bordo de un buque civil extranjero en paso por el mar territorial.

Art.35. *Notificación a un agente diplomático.-*

Los servicios competentes (del Estado) notificarán a un agente diplomático o a un funcionario consular del Estado de pabellón, a ser posible con anterioridad a su realización, del comienzo de cuantas diligencias y actuaciones lleve a cabo para ejercer su jurisdicción penal. Dicha notificación se hará asimismo cuando se inicie la instrucción a petición del capitán del buque y en virtud de lo dispuesto en el artículo precedente.

Art.36. *Medidas respecto a los buques de Estado extranjeros.-*

Los buques de Estado extranjeros que, mientras estén surtos en las aguas interiores o en el mar territorial, infrinjan el presente Tratado u otro instrumento normativo e incumplan todas las demás normas establecidas, serán requeridos a que abandonen sin demora las aguas interiores y el mar territorial del Estado.

Art.37. *Inmunidad e indemnización por daños.-*

- 1) Con las excepciones previstas en este Tratado y en el Derecho internacional, los buques de Estado extranjeros gozarán de inmunidad, quedando sujetos únicamente a la jurisdicción del Estado de su pabellón.
- 2) El Estado del pabellón será responsable de cualquier pérdida o daño que sufra la nación como resultado del incumplimiento por sus buques de guerra, o de Estado utilizados con fines no comerciales, de las leyes y reglamentos nacionales relativos al paso por el mar territorial o la estada en las aguas interiores.

Art.38. *Sobrevuelo de aeronaves extranjeras.-*

El sobrevuelo de aeronaves extranjeras en el mar territorial está sujeto a autorización, de acuerdo con las leyes (del Estado) y de conformidad con lo previsto en los Convenios internacionales en que es Parte.

CAPITULO IV
ZONA CONTIGUA

Art.39. *Delimitación.-*

La zona contigua (del Estado) comprende la zona de mar adyacente al mar territorial que se extiende hasta una distancia de 24 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

Art.40. *Derechos (del Estado) en la zona contigua.-*

- 1) En la zona contigua, (el Estado) ejercerá el control preventivo de las infracciones de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, sanitarios y de inmigración cometidos dentro de sus fronteras, incluido el mar territorial, así como su jurisdicción penal y administrativa, con miras a sancionar a los autores de las infracciones de dichas normas legales.
- 2) La extracción no autorizada por (el Estado) de los objetos arqueológicos e históricos que se encuentren en el lecho o subsuelo de las aguas de la Zona Contigua se considerará como una infracción de las leyes y reglamentos a que se refiere el párrafo anterior.

Art.41. *Medidas contra las infracciones cometidas en la zona contigua.-*

Cuando se informe de que un buque civil situado en la zona contigua ha infringido o se propone infringir las disposiciones del artículo precedente, los servicios de la administración pública competentes tendrán derecho a detenerlo, realizar la inspección apropiada y adoptar las medidas necesarias para prevenir la infracción o apresarlo al buque con miras a sancionar a los autores de la infracción.

CAPITULO V PLATAFORMA CONTINENTAL

Art. 42. *Delimitación.-*

- 1) La plataforma continental (del Estado) comprende el lecho y subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá del mar territorial a todo lo largo de la prolongación natural del territorio nacional, hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia, de acuerdo con lo dispuesto por el derecho internacional. La definición anterior comprende la plataforma de islas, cayos y arrecifes que forman parte del territorio nacional.
- 2) El límite interior de la plataforma continental (del Estado) coincide con el límite exterior del suelo del mar territorial determinado conforme a las disposiciones de este Tratado.
- 3) En los lugares donde el borde exterior del margen continental de la plataforma continental no llegue a 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide el mar territorial, el límite exterior de la citada plataforma coincidirá con el límite exterior del suelo de la zona económica exclusiva, determinado conforme a las disposiciones de este Tratado.
- 4) Las islas gozan de plataforma insular en los términos establecidos en los precedentes párrafos, salvo que se trate de simples rocas o terrenos no aptos para mantener habitación humana o vida económica propia.

Art. 43. *Delimitación con Estados limítrofes.-*

Respecto a los Estados cuyas costas sean adyacentes o estén situadas frente a frente, los límites exteriores de la plataforma continental se establecerán mediante acuerdo con dichos Estados o, en su defecto, de conformidad con el Derecho internacional, procurando siempre llegar a una solución equitativa.

Art. 44. *Derechos (del Estado) sobre la plataforma continental.-*

- 1) (El Estado) ejercerá sobre la plataforma continental sus derechos soberanos de exploración, aprovechamiento, explotación, conservación y administración de sus riquezas naturales, incluidos los recursos energéticos, los recursos minerales y los demás recursos no biológicos de los fondos marinos y de su subsuelo, así como los organismos vivos pertenecientes a especies sedentarias.
- 2) (El Estado) ejercerá derechos exclusivos sobre la plataforma continental para:
 1. Ejecutar, autorizar y reglamentar los trabajos de exploración, perforación y extracción, cualquiera que sean sus fines;
 2. Construir y utilizar, regular y autorizar la construcción y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras.
- 3) Los derechos previstos en este artículo son exclusivos y excluyentes, en el sentido de que son independientes de la ocupación real o ficticia de la plataforma y de que, si (el Estado) o sus nacionales no la exploran o explotan, nadie puede emprender estas actividades sin expreso consentimiento de las autoridades nacionales competentes.

Art. 45. *Derechos de otros Estados.-*

- 1) Los derechos (del Estado) sobre su plataforma continental no afectan a la condición jurídica de las aguas suprayacentes ni a la del espacio aéreo situado sobre tales aguas.
- 2) Los demás Estados tendrán derecho a tender cables y tuberías a condición de no atentar contra los intereses (del Estado) respecto a la exploración, el aprovechamiento y la explotación de las riquezas naturales de la plataforma continental y la protección del medio marino.
- 3) El trazado de los cables y tuberías se establecerá mediante acuerdo entre (el Estado) y el Estado

interesado.

Art.46. *Medidas contra las infracciones cometidas en la plataforma continental.-*

- 1) Cuando se tenga noticia de que un buque civil ha infringido o se propone infringir, dentro de los límites de la plataforma continental, los derechos soberanos y la jurisdicción (del Estado), los servicios de la administración pública competente adoptarán las medidas necesarias para prevenir la infracción o poner fin a ella. A tal efecto y para sancionar a las personas contraventoras, podrán dichos servicios solicitar información, inspeccionar y apresar el buque.
- 2) Cuando se adopten medidas en virtud del párrafo precedente, se informará debidamente a un agente diplomático o a un funcionario consular del Estado de pabellón.

CAPITULO VI
ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA

Art.47. *Delimitación.-*

- 1) La zona económica exclusiva (del Estado) se extiende más allá de los límites exteriores del mar territorial, hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide el mar territorial.
- 2) Las islas poseen su propia zona económica exclusiva pero no así las rocas no aptas para mantener habitación humana o vida económica propia.

Art.48. *Delimitación con Estados limítrofes.-*

Los límites exteriores de la zona económica exclusiva se establecerán mediante acuerdo entre los Estados cuyas costas sean adyacentes o se encuentren frente a frente o, en su defecto, conforme al derecho internacional y procurando una solución equitativa.

Art.49. *Derechos (del Estado).-*

En la zona económica exclusiva, (el Estado) ejercerá:

1. Derechos de soberanía para los fines de exploración, aprovechamiento, explotación, protección y administración de los recursos biológicos, minerales y energéticos de los fondos marinos, de su subsuelo y de las aguas suprayacentes, así como respecto a otras actividades relacionadas con la exploración y la explotación de la zona;
2. Derechos exclusivos y jurisdicción respecto a:
 - a) La construcción y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras;
 - b) La investigación científica marina;
 - c) La protección del medio marino;
3. Los demás derechos previstos en acuerdos internacionales en los que sea parte (el Estado) y que deriven de principios y normas de derecho internacional universalmente reconocidos.

Art.50. *Derechos de los demás Estados.-*

- 1) En la zona económica exclusiva todos los Estados gozarán de las libertades de navegación, de sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías así como de los otros usos del mar internacionalmente legítimos y vinculados con dichas libertades.
- 2) El Gobierno velará por que, al ejercer los extranjeros sus derechos y al cumplir sus deberes en la zona económica exclusiva, tengan debidamente en cuenta los derechos (del Estado) y cumplan las disposiciones de este Tratado y las de las normas dictadas para su desarrollo, así como las demás que sean conformes con el Derecho internacional.

Art.51. *Régimen de pesca.-*

- 1) El Gobierno dictará medidas adecuadas de administración y conservación para que los recursos no se vean amenazados por una explotación excesiva, determinará la captura permisible de recursos vivos en la zona económica exclusiva y, sin perjuicio de lo anterior, promoverá la utilización óptima de dichos recursos. Cuando el total de la captura permisible de una especie sea mayor que la capacidad para pescar y cazar de las embarcaciones nacionales, el Gobierno dará acceso a buques extranjeros al excedente de la captura permisible, de acuerdo con el interés nacional y bajo las condiciones que señale la

legislación (del Estado) específica de pesca.

- 2) Los buques extranjeros no podrán practicar la pesca en la zona económica exclusiva (del Estado), salvo en caso de acuerdo internacional a tal efecto concertado.
- 2) Los buques extranjeros en paso por la zona económica exclusiva deberán abstenerse de mantener sus aparejos de pesca en estado de funcionamiento o de operatividad inmediata.

Art.52. *Medidas contra las infracciones del régimen de la zona económica exclusiva.-*

Cuando se informe de que un buque civil, que se halle dentro de los límites de la zona económica exclusiva, ha infringido o se propone infringir los derechos soberanos y la jurisdicción (del Estado), serán aplicables las disposiciones pertinentes previstas en este Tratado para las infracciones del régimen de la plataforma continental.

CAPITULO VII
INVESTIGACION CIENTÍFICA MARINA

Art.53. *Investigación científica efectuada por nacionales.-*

- 1) Las actividades de investigación científica y de exploración en los espacios marítimos (del Estado) serán efectuadas por los ciudadanos, entidades y organismos (guatemaltecos; salvadoreños; etc.) sobre la base de programas coordinados y aprobados por las autoridades competentes.
- 2) En todo caso será preceptiva la presentación de un estudio de impacto ambiental o ecológico, aprobado por el órgano estatal encargado de la protección del medio ambiente.

Art.54. *Investigación científica por extranjeros en las aguas interiores y en el mar territorial.-*

Los ciudadanos, organismos y entidades extranjeras no podrán efectuar actividades de investigación científica ni de exploración en las Aguas Interiores o en el Mar Territorial salvo que cuenten con autorización expresa del Gobierno en cada caso y de conformidad con las condiciones y requisitos al efecto establecidas.

Art.55. *Investigación científica por extranjeros sobre la plataforma continental y la zona económica exclusiva.-*

- 1) Los ciudadanos, organismos y entidades extranjeras podrán efectuar actividades de investigación científica y de exploración sobre la plataforma continental y en la zona económica exclusiva con autorización de la administración pública competente. Esas actividades serán autorizadas a condición de que se realicen con fines exclusivamente pacíficos y con objeto de profundizar los conocimientos sobre el medio marino y de que se sigan métodos y se empleen medios que no sean peligrosos ni obstaculicen el ejercicio de los derechos soberanos y de la jurisdicción (del Estado).
- 2) Al solicitar esa autorización, los ciudadanos, organismos y entidades extranjeros deberán presentar, además del estudio a que se refiere el párrafo 2) del artículo 53, una información completa sobre el carácter, los fines y el lugar de la investigación propuesta, los métodos y los medios previstos para su realización, el tiempo máximo de duración y los demás datos que se consideren pertinentes.
- 3) La administración pública competente podrá denegar la autorización, entre otros, en los casos siguientes:
 1. Cuando la investigación científica se refiera directamente a la exploración y la explotación de las riquezas naturales de la plataforma continental y de la zona económica exclusiva;
 2. Cuando la investigación científica comprenda perforaciones de los fondos marinos o la utilización de materias explosivas o de sustancias nocivas para el medio marino;
 3. Cuando la investigación científica prevea la construcción y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras;
 4. Cuando la información presentada no sea exacta o no se hayan cumplido las obligaciones derivadas de proyectos previamente autorizados.

Art.56. *Obligaciones de los extranjeros autorizados para realizar investigaciones científicas.-*

Durante la realización de actividades de investigación científica, los ciudadanos, organismos y entidades extranjeras tendrán la obligación de:

1. Asegurar el derecho de participación de los organismos y entidades (del Estado) en la realización del proyecto de investigación científica;
2. Asegurar el acceso de dichos organismos y entidades a los

datos previos, los resultados y las conclusiones definitivas de la investigación, así como el acceso a las muestras y otros resultados obtenidos gracias a la investigación y a la información conexas;

3. Informar sin demora a la administración pública competente de todo cambio sustancial en el programa de investigación;
4. Desmontar y retirar en el plazo fijado en la autorización o, en su defecto, en un plazo razonable, el equipo y las instalaciones empleados para la investigación una vez que esta haya terminado, a no ser que la administración competente resuelva lo contrario.

Art.57. *Suspensión o cese de las actividades de investigación.-*

El gobierno o, en su caso, la administración pública autorizante, podrá ordenar, en cualquier momento y sin derecho de indemnización alguna para los investigadores, la suspensión o el cese de las actividades de investigación científica realizadas con incumplimiento de las condiciones establecidas en la autorización concedida.

CAPITULO VIII
PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO

Art.58. *Prohibición general de contaminación marina.-*

- 1) Queda prohibida la contaminación marina en los espacios marítimos (del Estado) causada desde buques, aeronaves, plataformas u otras estructuras artificiales, así como desde fuentes terrestres, en la medida en que dichos actos fueren contrarios a la legislación nacional específica y a los Convenios internacionales de los que (el Estado) sea parte.

Art.59. *Medidas respecto a los buques civiles en caso de contaminación del medio marino.-*

- 1) Cuando haya razones para considerar que un buque civil en paso por las aguas interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva ha infringido las disposiciones del presente Tratado, las de otras normas legales o reglamentarias o las de un convenio internacional relativo a la prevención de la contaminación del medio marino del que sea parte (el Estado), los servicios de la administración marítima podrán tomar las medidas pertinentes, incluidas las siguientes:

1. Pedir al capitán del buque que presente la información

necesaria para la instrucción sobre el caso;

2. Proceder a inspeccionar el buque, cuando haya razones para creer que la información es insuficiente;
 3. Apresar y retener el buque con fines sancionadores;
- 2) En caso de necesidad, la administración marítima podrá adoptar las medidas de fuerza que resultaren necesarias para impedir que el buque infractor se substraiga a las sanciones y responsabilidades que procedan. En el supuesto de tratarse de buque extranjero se informará de las medidas adoptadas y con la premura que sea posible al agente diplomático u oficina consular del Estado de pabellón.

Art. 60. *Colaboración internacional en caso de contaminación marina en otro Estado.-*

- 1) En caso de contaminación grave del medio marino en las aguas interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva de otro Estado, las autoridades (del Estado) prestarán su asistencia a petición de ese Estado. Dicha asistencia podrá consistir en la participación en las operaciones de lucha contra la contaminación o en la intervención en las diligencias de averiguación del siniestro, procediendo a los interrogatorios y a la inspección de documentos o del estado técnico del buque responsable de la contaminación, cuando éste se halle en un puerto o en las aguas interiores nacionales. La misma asistencia se prestará a petición del Estado del pabellón.
- 2) La colaboración prevista en el párrafo anterior podrá subordinarse al principio de reciprocidad.

Art. 61. *Medidas en caso de accidentes marítimos.-*

En caso de avería, daños u otro accidente marítimo en los espacios marítimos (del Estado) o en Alta Mar, que represente un peligro de contaminación marina o del litoral o que atente contra los intereses conexos, la administración marítima, adoptará todas las medidas necesarias para prevenir, reducir o eliminar el peligro, pudiendo recabar a tal efecto la colaboración de otros órganos y entidades de la administración pública y de acuerdo con el Derecho internacional.

Art. 62. *Prohibición de zarpe de buques potencialmente contaminantes.-*

Los servicios de la administración marítima prohibirán que zarpe todo buque situado en uno de sus puertos, radas o en el resto de

sus aguas interiores, cuando su estado técnico no garantice el respeto de las normas adoptadas por (el Estado) para la prevención y la reducción de la contaminación marina, de acuerdo con los Convenios internacionales aplicables.

Art. 63. *Control de la contaminación derivada de la explotación de recursos marinos.-*

Durante las operaciones de perforación, los trabajos de exploración u otras actividades relacionadas con el aprovechamiento y la explotación de los recursos naturales en los espacios marítimos (del Estado), la administración marítima ejercerá su control sobre el cumplimiento de las medidas adoptadas para la prevención de la contaminación marítima, así como para la eliminación inmediata de sus efectos.

Art. 64. *Notificación en caso de contaminación.-*

Cuando exista un peligro real de contaminación en los espacios marítimos (del Estado) que pueda extenderse a las aguas de otro Estado, este último será inmediatamente informado por vía diplomática.

CAPITULO IX
SEGURIDAD DE LA NAVEGACION

Art. 65. *Vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico.-*

En interés de la seguridad de la navegación y de conformidad con las normas nacionales e internacionales generalmente reconocidas, el Gobierno establecerá el régimen según el cual se designarán, reemplazarán o anularán los dispositivos de separación del tráfico, las vías de navegación recomendadas, los canales navegables y las vías de navegación establecidas en el mar territorial destinadas al paso en tránsito y a la visita de los puertos abiertos. Dichos dispositivos, incluyendo el deber de los Capitanes de comunicarse y facilitar la información pertinente de seguridad marítima a los centros de control de tráfico, serán obligatorios para los buques una vez que hayan obtenido la debida publicidad internacional.

Art. 66. *Competencias sobre seguridad de la Navegación.-*

La seguridad de la navegación será garantizada por la administración marítima que podrá recabar a tal efecto la colaboración de otros órganos y entidades de la administración pública.

Art. 67. *Vertimiento de masas de tierra y sedimentos.-*

El vertimiento de masas de tierra, sedimentos y otros materiales no contaminante en los espacios marítimos deberá de contar con autorización previa de la administración marítima, quien la concederá atendiendo al impacto ecológico y a la seguridad de la navegación.

Art. 68. *Seguridad de la navegación en las proximidades de islas artificiales y otras estructuras marinas.-*

- 1) Podrán construirse, fuera de las vías de circulación de importancia esencial para la navegación internacional, islas artificiales, instalaciones y estructuras sobre la plataforma continental y en la zona económica exclusiva . Su emplazamiento será indicado mediante señales luminosas o de otra índole.
- 2) En torno a las islas artificiales, instalaciones y estructuras, se establecerán zonas de seguridad de la navegación en un radio que no exceda de 500 metros a partir de su borde exterior. Esas zonas comprenderán la columna de agua existente entre la superficie y el fondo del mar. Las zonas de seguridad podrán ampliarse si sus dimensiones se ajustan a normas internacionales generalmente reconocidas.
- 3) Las instalaciones que ya no sean utilizadas deberán ser desmontadas y retiradas en un plazo razonable por la organización que las administre, garantizando siempre la seguridad de la navegación.

Art. 69. *Publicidad de cambios en la situación de la navegación.-*

Todo cambio en la situación de la navegación en las aguas interiores y en el mar territorial, así como en la zona económica exclusiva en los casos previstos en el artículo anterior, será objeto de la debida publicidad internacional.

Art. 70. *Salvamento.-*

En la zona de búsqueda y salvamento de que sea responsable (el Estado) la administración marítima organizará las actividades y operaciones de salvamento de personas, buques y aeronaves en peligro.

CAPITULO X
DERECHO DE PERSECUCION

Art. 71. *Condiciones.-*

Los buques civiles extranjeros podrán ser perseguidos y apresados cuando la administración pública competente considere que existen razones suficientes para tomar las medidas pertinentes en los siguientes casos:

1. Infracción de las leyes nacionales durante la estadía del buque en las aguas interiores o el mar territorial (del Estado).
2. Infracción o tentativa de infracción de las leyes y reglamentos financieros, aduaneros, sanitarios, de inmigración y demás a los que se refiere el artículo 40, cuando el buque se encuentre en la zona contigua;
3. Infracción de las normas relativas a la protección de los recursos marinos, a la lucha contra la contaminación y, en general, al régimen de la plataforma continental y de la zona económica exclusiva, incluidas las zonas de seguridad en torno a las islas artificiales y otras estructuras.

Art.72. *Orden de persecución.-*

- 1) La persecución podrá comenzar cuando el buque extranjero o una de sus embarcaciones auxiliares se encuentre:
 - a) en las aguas interiores o en el mar territorial, para las infracciones del párrafo 1) del artículo anterior;
 - b) en la zona contigua, para las infracciones del párrafo 2) del artículo anterior;
 - c) en la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental, para las infracciones del párrafo 3) del artículo anterior.
- 2) La persecución comenzará cuando el buque extranjero no obedezca una orden o señal emitida para que se detenga.
- 3) El derecho de persecución será ejercido por los buques y aeronaves de Estado autorizados por el Gobierno a tal fin y que lleven los signos exteriores pertinentes. La persecución continuará, mientras que no sea interrumpida, hasta que el buque perseguido entre en el mar territorial del Estado del pabellón o de otro Estado.

Art.73. *Conducción a puerto nacional.-*

De conformidad con las disposiciones del presente Capítulo, el buque detenido podrá ser conducido al puerto (del Estado) más próximo, a los efectos de realizar la pertinente instrucción para la averiguación de los hechos e imposición de la sanción que, en su caso, corresponda.

Art.74. Indemnización por daños.-

En el caso de apresamiento injustificado de un buque civil extranjero fuera del mar territorial, el Estado deberá resarcir los daños y perjuicios probados que se hayan seguido por tal causa.

CAPITULO XI
INFRACCIONES Y SANCIONES ADMINISTRATIVAS

Art.75. Inmersión o abandono de buque.-

- 1) El capitán de un buque civil que sin mediar causa legítima de fuerza mayor hunda, encalle o abandone voluntariamente un buque en el mar territorial o en las aguas interiores sin contar con autorización administrativa para ello será sancionado con una multa de a de (moneda nacional).
- 2) La misma multa se impondrá al naviero que ordene o permita los actos a que se refiere el párrafo anterior.

Art.76. Contaminación y pesca ilícita.-

- 1) Se impondrá una multa de a de (moneda nacional):
 1. A toda persona que cometa, ordene o permita un acto de contaminación marina prohibido por el presente Tratado.
 2. Al capitán o naviero de un buque civil que, sin contar con la debida autorización, ordene o permita la pesca en la zona económica exclusiva, mar territorial o aguas interiores.
- 3) La sanción prevista en el párrafo precedente se impondrá al capitán o naviero de un buque civil de propulsión nuclear o que transporte sustancias nucleares, radioactivas u otras sustancias peligrosas o tóxicas que, sin mediar causa legítima de fuerza mayor, entre sin autorización previa en las aguas interiores o no se somete al control de documentos, al control dosimétrico o a cualquier otro control sobre el buque relacionado con la protección del medio ambiente.

Art.77. *Infracciones al régimen de investigación marina.-*

La sanción prevista en el artículo anterior se impondrá a toda persona que realice actividades de investigación científica o de exploración en los espacios marítimos (del Estado) sin estar debidamente autorizada o con incumplimiento de las condiciones establecidas en la autorización concedida.

Art.78. *Infracciones contra el régimen de paso inocente y de navegación y estadía en aguas interiores.-*

1) Se impondrá una multa de a (moneda nacional) al capitán, o naviero de un buque civil que sin mediar causa legítima de fuerza mayor:

1. Entre en un puerto o una rada que no estén abiertos a la navegación.
2. Ordene o permita una infracción de las restricciones establecidas en este Tratado para el empleo de medios radioelectrónicos o quebrante alguna de las obligaciones relativas al derecho de paso inocente, salvo que el acto estuviere especialmente tipificado y sancionado en los artículos precedentes.

Art.79. *Otras infracciones y sanciones administrativas.-*

1) La infracción voluntaria o culposa de otras disposiciones del Presente Tratado o de las normas reglamentarias dictadas para su desarrollo será sancionada con una multa de a (moneda nacional).

2) Sin perjuicio de los casos de responsabilidad directa del naviero previstos en los artículos anteriores, aquel será siempre responsable subsidiario del pago de las multas e indemnizaciones que se impongan al capitán.

Art.80. *Procedimiento sancionador.-*

1) Para la instrucción de los expedientes administrativos sancionadores y para la imposición de las sanciones que correspondan se seguirán las normas previstas para tales casos en la legislación administrativa general, con las siguientes particularidades:

1. Las infracciones contempladas en el presente capítulo serán constatadas mediante actas levantadas por los funcionarios de los servicios públicos competentes para el control de los espacios marítimos del Estado.
2. El acta así levantada será remitida al infractor, que podrá, antes o después de firmarla, formular objeciones

al respecto ante el funcionario competente en un plazo de 48 horas después de la entrega del acta. El acta, acompañada de las objeciones escritas, así como de las pruebas reunidas, será transmitida al órgano administrativo competente, que deberá pronunciarse sobre el caso en las 24 horas siguientes al vencimiento del plazo fijado para la presentación de las objeciones. Si el caso posee especiales complicaciones, desde el punto de vista de los hechos o del derecho, o si se requieren nuevas pruebas para la instrucción del expediente, el órgano administrativo podrá pronunciarse en un plazo más amplio.

- 2) Además de determinar la multa que en concreto corresponda imponer, la resolución podrá establecer la indemnización pecuniaria que se estime necesaria para satisfacer íntegramente los daños y perjuicios causados.
- 3) Las actuaciones seguidas y las notificaciones practicadas al capitán del buque se entenderán seguidas y practicadas al propietario, al naviero y a las demás personas que puedan resultar responsables. Asimismo, las diligencias practicadas con el consignatario del buque servirán respecto al capitán y demás responsables.
- 2) Los órganos competentes para la instrucción de los expedientes y para la imposición de las sanciones, serán determinados por el Gobierno, atendiendo a la gravedad de los hechos, a la cuantía de la multa y demás sanciones y a la naturaleza de la infracción cometida.
- 3) Los recursos administrativos y judiciales que procedan contra las resoluciones sancionadoras se regirán por la legislación común del Estado.

Art. 81. Medidas cautelares.-

- 1) Los buques civiles, cualesquiera que sean sus títulos de propiedad, podrán ser apresados y retenidos en el momento en que se levante acta de la infracción cometida con miras a garantizar el cobro de la multa y de la indemnización previstas en el presente capítulo.
- 2) Los buques civiles extranjeros podrán ser igualmente apresados y retenidos para garantizar el cobro de las indemnizaciones que procedan por las responsabilidades civiles a que se refiere el artículo 32 del presente Tratado. La retención deberá ser levantada transcurrido un plazo máximo de 72 horas sin que el tribunal competente del lugar donde se encuentre el buque dicte resolución acordando medidas cautelares.
- 3) En los casos previstos en los párrafos precedentes, el buque será puesto en libertad una vez que se haya

depositado en un banco (del Estado) una garantía pecuniaria o bancaria equivalente al monto fijado en el acta y correspondiente a la reclamación que dé lugar a las medidas cautelares.

- 4) Siempre que se adopten las medidas cautelares previstas en el presente artículo en relación con un buque extranjero, las autoridades (del Estado) competentes informarán inmediatamente a los agentes diplomáticos o funcionarios consulares del Estado del pabellón acerca de las medidas adoptadas.

Art. 82. *Suspensión del procedimiento sancionador.-*

- 1) Cuando a juicio de la autoridad competente la infracción pudiera ser constitutiva de delito se dará traslado del acta y demás actuaciones practicadas a los órganos de la jurisdicción penal, suspendiéndose el procedimiento sancionador mientras la autoridad judicial no hubiera dictado sentencia firme o resolución que ponga fin al proceso.
- 2) La sanción penal excluirá la imposición de sanción administrativa. De no haberse estimado la existencia de delito, la autoridad administrativa continuará el expediente sancionador, teniendo en cuenta, en su caso, los hechos declarados probados en la resolución del órgano judicial competente.
- 3) En todo caso, deberán cumplirse de modo inmediato las medidas cautelares y demás medidas administrativas adoptadas para salvaguardar la seguridad marítima, la prevención de la contaminación y la ordenación del tráfico marítimo, sin que la suspensión del procedimiento pueda extenderse a la ejecutividad de las medidas para restablecer el orden jurídico vulnerado.

DISPOSICION DEROGATORIA

Primera.- El presente Tratado entrará en vigor..... y desde entonces quedarán derogadas las siguientes disposiciones:.....

DISPOSICIONES FINALES

Primera.- En el plazo de a partir del momento de la entrada en vigor de esta Ley el Gobierno dictará y publicará las disposiciones reglamentarias que sean necesarias para el desarrollo y aplicación de la presente Ley, entre las que se incluirán, en

particular, las que determinen de forma precisa las coordenadas geográficas y el sistema de trazado de las líneas de base, normales o rectas, a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial y de los demás espacios marítimos.

Segunda.-

- 1) Corresponde al Gobierno la determinación de las cartas náuticas en las que conste la delimitación oficial de los espacios marítimos del Estado.
- 2) El Gobierno hará que se dé la debida publicidad a las cartas náuticas a que se refiere el artículo anterior así como a las coordenadas geográficas y reglas para el trazado de las líneas de base y para la delimitación de los espacios marítimos. En particular el Gobierno hará que se deposite cada una de esas cartas o listas de coordenadas en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Tercera.- 1) Nada de lo dispuesto en la presente Ley supone una toma de posición por parte de (el Estado) ni podrá interpretarse como un acto unilateral del Estado en relación con la delimitación de los siguientes espacios marítimos:

- A) Las aguas de frente a los Estados de.....
- B)

2) Por sus circunstancias especiales la delimitación de los espacios marítimos a que se refiere el párrafo anterior se efectuará de acuerdo con sus procedimientos específicos, de conformidad con el Derecho internacional.

2. Sujetos de la Navegación

Fundamentación

El presente Tratado trata de los sujetos de la navegación, en las que se incluye el armador o naviero, que se reconoce como él responsable de la navegación de un buque, en lugar del propietario, como todavía insisten algunas normativas, para lo cual el presente Tratado convalida y sistematiza en tal carácter a la coparticipación naval. Además se trata en extensión al capitán, la tripulación, práctico y al agente marítimo que son los otros sujetos de la navegación.

Resulta muy importante que la normativa jurídica determine la debida caracterización conceptual del naviero de un buque porque en su persona se centrará la responsabilidad de su navegación.

De inicio, las prácticas resultantes de su navegación reconocían en cabeza del propietario del buque la responsabilidad derivada de su navegación. El art. 2, Título III, del Libro II de la Ordonnance de Colbert de 1681, admitió esa responsabilidad del propietario del buque. Su texto fue copiado por el art. 216 del Code de commerce francés de 1807, sirviendo de antecedente de numerosos códigos que lo tomaron como modelo, en especial los latinoamericanos, al sancionar el conocido "abandono en especie" del mismo buque para limitar sus obligaciones.

Actualmente se reconoce en la persona del naviero al verdadero y último responsable de la navegación de un buque. Además, este reconocimiento ha posibilitado sustituir aquel "abandono", casi siempre de injustos resultados, por una limitación forfataria en sus obligaciones, cuyo monto puede perseguirse contra todo su patrimonio, sin tener que circunscribirlo al buque abandonado y, generalmente, hundido.

El reconocimiento de la figura del naviero conlleva a desechar la obligatio res (buque) como fuente de responsabilidad del propietario por su navegación, con excepción de la que pudiera derivar de los créditos privilegiados, que responden a otra perspectiva.

La responsabilidad del naviero no resultará, entonces, de su relación de dominio o propiedad del buque, que puede no tenerla, sino por la realización de su efectiva navegación. Con lo cual se exterioriza la irresponsabilidad que cabe reconocer al propietario-no naviero, salvo por los créditos privilegiados.

Las breves caracterizaciones referidas justifican que uno de los objetivos del presente Tratado sea "centrar la responsabilidad de la navegación en la figura del naviero".

Las convenciones internacionales de 1924 y de 1957 sobre responsabilidad de los propietarios de buques de mar y la de 1976 sobre responsabilidad nacida de reclamaciones marítimas, siguen la orientación referida sobre el reconocimiento de una limitación obligacional forfataria del naviero. Por su parte, el art. 69 de la ley francesa 67-5 de 1967, derogó aquel art. 216 del código galo

disponiendo la facultad del propietario del buque, del fletador, naviero, naviero-gerente, capitán y dependientes, de limitar su responsabilidad en los montos establecidos por la Convención referida de 1957.

Las tareas de navegación, de mantenimiento y de servicios a bordo de los buques es una de las materias de las que siempre han figurado en los textos legales dedicados al comercio marítimo. En efecto, a partir de las más remotas fuentes históricas, puede seguirse una evolución, que pasando por el Libro del Consulado del Mar, por los Roles de Oleron y por las Ordenanzas de Colbert de 1681, tiene siempre como denominador común la regulación de las relaciones jurídicas entabladas entre, navieros, capitanes y demás gente de mar. Se trata de un conjunto de normas que acabaría siendo luego recogida en los Códigos mercantiles del pasado siglo, llegando, en muchos casos hasta la actualidad.

Es este un Derecho preindustrial, anterior a la revolución técnica de los presupuestos de la navegación, que tiñe con tintes netamente comerciales la relación del capitán y que configura como arrendamiento de servicios las de los demás miembros de la dotación. Es, en suma, un Derecho que contempla realidades técnicas, sociales y económicas claramente superadas.

La aparición en el presente siglo del Derecho del Trabajo supuso una renovación en el tratamiento de las relaciones laborales de todos los trabajadores, incluidos, desde luego, los trabajadores del mar. La relación de trabajo marítimo queda así sujeta a una disciplina jurídica mas tuitiva para el personal de mar. Las codificaciones de las normas laborales (Códigos del Trabajo; etc.) suelen incluir capítulos aparte para atender las singularidades del medio donde se desarrolla la actividad, i.e., el mar, pero, en todo caso, otorgan a sus disposiciones comunes un valor supletorio para regir las relaciones marítimo-laborales.

Este nacimiento del que podemos llamar Derecho Marítimo del Trabajo no es, desde luego, ajeno a las actividades desplegadas por la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Es interesante constatar que la mayoría de los instrumentos normativos aprobados bajo los auspicios de dicha Organización tienen por objeto la regulación de las condiciones de trabajo de la gente de mar. El examen de las publicaciones especializadas (*Convenios y Recomendaciones sobre el Trabajo Marítimo*, OIT, Ginebra, 1988) muestra una treintena de Convenios Internacionales en vigor y con profusa aceptación internacional, además de más cerca de veinticinco "Recomendaciones Marítimas". Y ello da idea de lo necesitada de protección jurídica que se encontraba la relación marítimo-laboral.

Desde otra perspectiva, es bien sabido que la gran mayoría de los accidentes y siniestros marítimos tienen su causa eficiente en el error humano. De ahí que los requisitos de formación del personal que ejerce sus funciones en los buques así como las condiciones de todo tipo en que aquellas son desempeñadas resulten ser cuestiones claramente trascendentes a los intereses de los propios trabajadores y a los de sus empleadores o patrones. Existe, en

efecto, un interés general, que tiene su razón de ser en la necesidad de atender a la defensa de bienes jurídicos, que, como la vida humana en la mar, los propios buques y mercancías, o los recursos marinos, deben de soportar singulares e importantes riesgos o resultan especialmente vulnerables a las actividades que se desarrollan en el mar.

La defensa de este interés público en velar por la seguridad marítima y con la prevención de la contaminación del medio marino, constituye, por sí sólo, fundamento suficiente para una constante y renovada acción normativa estatal en el campo del personal marítimo. Así se explica que la Organización Marítima Internacional haya prestado atención a dicha materia, cuyo máximo exponente normativo internacional es el "Convenio Internacional sobre Formación Titulación y Guardia de la Gente de Mar", de 1978 (STCW/78), cuyas disposiciones deben, desde luego, inspirar la práctica legislativa de los Estados.

Teniendo en cuenta estas consideraciones y sin perder de vista el marco jurídico internacional aludido, se ha preparado el presente Tratado sobre los sujetos de la navegación, que queda configurado como una Ley especial que pretende aunar las normas administrativas y mercantiles aplicables a los sujetos de la navegación y al personal marítimo, incluyendo también algunas garantías mínimas en el orden laboral y de la seguridad social, pero respetando el conjunto de disposiciones nacionales que se ocupan del contrato de embarco o de la relación marítimo-laboral, materias estas que la Ley no pretende, en modo alguno, sustraer del dominio del Derecho del Trabajo. Es en este sentido en el que hay que entender la denominación de "estatuto" de la gente de mar que recibe la propia Ley.

La seguridad de la navegación ha tenido siempre uno de sus auxilios fundamentales en los servicios de asesoramiento náutico ofrecidos por personal marítimo especializado y con conocimientos precisos y circunstanciados de la realidad geográfica, oceanográfica y del tráfico del lugar donde se organizan y prestan los servicios.

Los prácticos y el servicio de practicaje aparecían ya contemplados, con algún detalle, en diversas fuentes históricas del Derecho Marítimo, entre las que cabe destacar las Ordenanzas de Bilbao de 1737, en las que los "Pilotos Lemanes" eran objeto de una conveniente regulación que, en buena medida, pasaría al Código de Comercio español de 1829 y de ahí, al de 1885 y a los demás que tomaron éste último como modelo. Por eso, los Libros III de los Códigos de Comercio de la región siguen mencionando la obligación que tiene el capitán de tomar práctico y suelen contener, además, alguna mención a la responsabilidad de uno y otro como consecuencia del accidente de abordaje.

Posteriormente, la necesidad de dar puntual respuesta a la problemática jurídica de diverso orden que se vincula a la prestación y utilización del servicio de practicaje, ha hecho que este fuera objeto de una regulación administrativa más o menos detallada. Y esta ordenación administrativa del practicaje suele

estar presente en el doble plano marítimo y portuario. Marítimo, por cuanto el practicaaje es un servicio que interesa directamente a la seguridad de la navegación y que no tiene por que quedar territorialmente circunscrito al ámbito de los puertos. Portuario, debido a que la protección de los bienes del demanio portuario y la propia posibilidad de los servicios que ofrece el puerto no son concebibles sin las garantías que depara el practicaaje para que las entradas, maniobras y salidas de los puertos se realice en las debidas condiciones de seguridad.

Aunque no existe ningún Convenio Internacional dedicado exclusivamente a esta institución, tampoco puede decirse que la misma haya pasado desapercibida en el Derecho convencional internacional. Así, el "Convenio de Bruselas para la unificación de ciertas reglas en materia de abordajes", de 23 de septiembre de 1910 (CURA), aprobado bajo los auspicios del CMI, se refiere al practicaaje en su artículo 5 para establecer que la responsabilidad establecida en él para los navieros subsiste aunque el abordaje haya sido ocasionado por una falta del práctico, aún cuando éste sea obligatorio".

Por su parte, el Convenio STCW/78 contiene también una regla, en cuya virtud, la presencia del práctico a bordo no exime ni al capitán ni a los oficiales encargados de la guardia de los deberes y obligaciones que a ellos corresponde en relación con la seguridad del buque. Además, la misma regla sienta la obligación de intercambio de información entre el capitán y el práctico en todo lo relativo a los procedimientos de la navegación, condiciones locales y características del buque (Regla II/1, Punto 10 del STCW).

Y es que, como se ha dicho, la existencia de los servicios de practicaaje y su calidad de prestación es una materia que va más allá de los intereses netamente portuarios para afectar, en general, a la seguridad de la navegación y del medio marino en todos los espacios marítimos nacionales.

Se hace por ello necesaria la preparación de un nuevo texto legal que, ajustándose a las reglas internacionales, dispense una eficaz tutela a los intereses marítimos nacionales en su conjunto, permita la formulación y el asentamiento de una doctrina jurídica unitaria y garantice la transparencia y seguridad que exigen tanto los intereses de los usuarios como los de los prácticos oficiales y los de los prestadores de los servicios.

Conviene señalar que, en la elaboración de esta parte del proyecto, se ha seguido de cerca el modelo que depara la Ley Nicaragüense de Practicaaje, cuyas soluciones básicas, según ya se dijo, le parecen al consultor suficientemente modernas y apropiadas.

Y se finaliza con el reconocimiento de la figura del agente marítimo que deriva de dos perfiles distintos: uno, proviene de la necesidad de reducir, en lo posible, la estada de los buques en puerto para acelerar su rendimiento económico, pagando menores tasas portuarias y realizando mayor número de viajes en un mismo

lapso; y otro, posibilitando la par conditio iuris en las relaciones del naviero-transportador con el cargador-consignatario de la carga al permitirle a éste reclamarle a aquél sin tener que acudir a la jurisdicción de su domicilio, generalmente en un país extranjero y hasta desconocida, según imponen las normas elementales del procedimiento judicial en todos los Estados.

La primera razón es comprensible ya que era el capitán quien debía realizar la tramitación necesaria para la entrada y salida del buque de cada puerto, por lo que las figuras del naviero, propietario del buque, cargador y capitán aparecen unidas en una misma persona

El propietario del buque y después el capitán, eran quienes debían gestionar su admisión, permanencia y salida en cada puerto de escala y de destino. Actualmente es el agente marítimo quien toma a su cargo esa actividad, personificando una nueva figurae iuris, de reciente sanción legislativa, que el Code francés de 1807, evidentemente, no podía conocer.

De tal forma, el agente marítimo actúa en nombre y representación del naviero en las tramitaciones administrativas para el ingreso y salida del buque del puerto, como actividades no comerciales.

En tal carácter debe presentarse en organismos públicos (aduaneros, migratorios, sanitarios, autoridad marítima, etc.) y frente a entidades privadas (por servicios de remolque, anclaje, serenos, etc.) con esa finalidad.

La segunda razón está motivada por un estricto sentido de justicia al evitarle al cargador-consignatario tener que reclamar o litigar en la jurisdicción del naviero-transportador, someterse a una normativa que no es la propia y arriesgar mucho dinero en un juicio que no sabe si ganará.

Ante ello, el proyecto pone en cabeza del agente marítimo la representación legal del naviero, del propietario y del capitán, prescindiendo de la voluntad de éstos, como en otros casos de representaciones necesarias (de las personas por nacer, de los menores impúberes, de los enfermos mentales, etc.) como un factum aequitas, como un medio técnico-jurídico, para que el reclamante no deba peregrinar pueda encontrar y someter a juicio a quien estima que resulta responsable del perjuicio sufrido en la navegación.

De tal forma, esa representación legal o necesaria que ejerce el agente marítimo deriva, exclusivamente, por su actuación necesaria para la entrada y salida del buque del puerto y no por la actividad comercial que pudiera desarrollar en favor de sus representados.

El Tratado está estructurado en trece Capítulos, que contienen un total de 132 artículos. Comprende, además, una Disposición Transitoria.

En el Capítulo I se contienen las Disposiciones Generales, en donde se conceptualiza al naviero o armador en el art 1ª, en cual se

exponen, linealmente, las distintas caracterizaciones del naviero.

En primer lugar, al señalar que es la persona, remite indistintamente a la persona física o jurídica, en este caso, bajo la adopción de una forma societaria.

La expresión "en toda navegación debe reconocerse la existencia de un naviero", revela que siempre habrá un naviero, es decir, que siempre habrá un responsable en cualquier tipo de navegación, sea o no el propietario del buque.

Esa investidura se dará automáticamente en quien realice una navegación, con prescindencia del lucro o finalidad que pretendiera lograr de la misma, ya que si navegara por placer, deporte, investigación, tendido de cables submarinos, etc., siempre deberá reconocerse un sujeto responsable en esa navegación, desentendiéndose que sea una persona física o una jurídica y que pretendiera un lucro económico con esa navegación

La disponibilidad del buque por parte del naviero es el presupuesto necesario para que pueda utilizarlo en la navegación, sea in persona, cuando el mismo naviero navegue en el buque (generalmente, en los de reducido porte o en la navegación de placer o deportiva) o a través de la lex praepositionis, esto es, de la tripulación (capitán, oficialidad, marinería), por cuyos actos será responsable.

Esa disponibilidad, que deviene necesaria y recíproca para que el interesado pueda hacer navegar el buque y para que, así, resulte su naviero, ha trascendido en la práctica hasta crear un nuevo sujeto, conocido como el que tiene la disponibilidad (as disponent, en inglés) del buque.

Algunos autores, especialmente italianos, pretenden caracterizar al naviero como "empresa". Pero la investidura empresaria no caracteriza al naviero porque si aquella se da como actividad económica para el ejercicio profesional para la producción de bienes o para su comercialización o para la prestación de servicios, difícilmente pueda reconocerse esa actividad en la navegación de placer, deportiva o de investigación, donde también aparece la figura del naviero. De allí que se niegue al naviero la personalidad de "empresa", como actividad comercial generalizada.

Como el carácter de naviero es asumido automáticamente por quien realiza la navegación con un buque, con prescindencia del lucro o beneficio que espera de su resultado, tampoco se comparte el criterio de algunas legislaciones (art. 562 del Código de Costa Rica, art. 866 Código Guatemala, art. 755 Código Honduras, art. 170 L.N. argentina, art. 122 proyecto del Perú) que exigen el cumplimiento de los requisitos de comerciante al naviero.

La importancia y trascendencia que tiene la figura del naviero en el quehacer navegatorio, justifica la extensión de la presente nota explicativa de la norma que se proyecta sobre su concepto.

El Art 2ª trata sobre la publicidad de quien se desempeñe como

naviero de un buque deriva del necesario conocimiento que los terceros deben tener de la persona que inviste ese carácter.

Los modos de su registraci3n llevan al p3blico conocimiento de quien resulte responsable de la navegaci3n del buque. En su ausencia, se debe presumir, iure et de iure, que el propietario se desempeña como su naviero, sin perjuicio que ambos resulten solidariamente responsables de las obligaciones nacidas de la navegaci3n del buque.

El Art 3^a describe la forzosa e inevitable responsabilidad del naviero: la responsabilidad directa que le cabe por sus propios hechos y acciones derivados de la navegaci3n del buque, y la responsabilidad refleja por los hechos de la tripulaci3n y, por 3ltimo, las obligaciones asumidas por el capit3n en virtud de la representaci3n legal que tiene el mismo, que tambi3n podr3an considerarse directas.

El art3culo 4^a trata la coparticipaci3n naval que representa la faz din3mica de la copropiedad, bajo la condici3n de no adoptar forma societaria alguna. Deber3 recordarse que la copropiedad es s3lo una indivisi3n del dominio del buque, sin referencia alguna a su navegaci3n.

Si los cond3minos decidieran dedicarlo a la navegaci3n transportando bienes propios o de terceros o pasajeros o concertando fletamentos, esa actividad se inordinar3 en la tarea propia de la figura del naviero del buque, con sus derechos y obligaciones resultantes. "La propiedad naval y la copropiedad solas no implican la explotaci3n de la industria naval, dijo Scialoja, porque el uso del buque no importa necesariamente el armamento del buque mismo y la explotaci3n de una empresa na-viera"

La coparticipaci3n naval se rige, exclusivamente, por la norma-tiva mar3tima espec3fica, con la sola condici3n de no adoptar alguna forma societaria para esa explotaci3n. Si lo hiciera, bajo la f3rmula de una sociedad colectiva, an3nima, en comandita o de responsabilidad limitada, esta sociedad ser3 la naviera del buque y a ella, como nueva persona jur3dica, deber3 imput3rsele las resultantes de esa explotaci3n.

Ante el car3cter armatorial resultante, la coparticipaci3n naval deber3 cumplimentar la publicidad determinada para el naviero, con sus mismas responsabilidades.

En el Art. 6^a se dispone que a3n sin adoptar forma societaria alguna, los copropietarios de un buque que deciden explotarlo haci3ndolo navegar, pueden convenir, entre s3, sus aportes econ3micos y las reglas por las cuales se regir3 la coparticipaci3n resultante.

Si no lo hicieran, la cuota parte (pro rata) que cada cond3mino tiene sobre el dominio del buque determinar3 su participaci3n en las p3rdidas y ganancias y en las resoluciones que se adopten. Al respecto, en la coparticipaci3n no ser3 aplicable el r3gimen de la

mayoría y minoría establecido para el condominio naval, por responder a otras motivaciones.

El Art. 7^a reconoce en los copartícipes la facultad de designar al capitán y tripulación del buque, de aprobar los contratos de navegación que pudieran pactarse (fletamentos, transportes, etc) y de señalar el término de la existencia de la misma coparticipación. La extensión que se prevé para efectivizarla en el puerto de matrícula evitará múltiples cuestiones: repatriación de la tripulación, conflictos de competencia, etc.

La norma también define, en su inciso f), la verdadera calidad jurídica de quien, inadecuadamente, fue nominado "naviero-gerente" de la coparticipación e investido de las atribuciones de esa figurae-iuris.

El llamado "naviero-gerente" no es nada más que el administrador de los negocios de la coparticipación. Como tal, debe "gerenciar" (valga el neologismo) los contratos que haya aprobado la coparticipación misma, asegurar el buque, cobrar y pagar, etc, debiendo rendir cuenta de su gestión ante los copartícipes.

Por ello, el proyecto subraya ese carácter agregándole la representación judicial y extrajudicial de la coparticipación, en forma similar al art. 186 de la L.N. argentina, pero evitando las restantes previsiones que esta norma formula.

El Art. 8^a se dedica a las definiciones, siendo de destacar que se ha preferido emplear la expresión "gente de mar" (indistintamente se habla de personal marítimo), por ser el término preferentemente acuñado por la O.I.T. para designar a quien prestan sus servicios laborales en los buques. Por otra parte, se sigue la tradición latina al distinguir entre "dotación" (conjunto de personas empleada a bordo, desde capitán a paje) y "tripulación" (concepto más estricto que excluye al capitán y a los oficiales).

Comentario especial merece también el artículo 9^o, definitorio del ámbito de aplicación. Esta parte del Tratado se aplica tan sólo a la gente de mar que, en virtud de una relación laboral, presta sus servicios a bordo de un buque mercante y de navegación marítima. Quedan así, en principio, fuera de su ámbito normativo, el manejo y gobierno de embarcaciones de recreo, ecológicas, científicas, etc., así como la prestación de servicios laborales en los buques dedicados a la navegación por aguas lacustres o fluviales, que no tengan la consideración de marítimas. Se excluye además, por sus especiales características, al trabajo a bordo de embarcaciones menores, debiendo entenderse por tales aquellas que así sean definidas en la Ley reguladora del Estatuto de los buques. Sin embargo, la Ley permite que el Gobierno, mediante Reglamento, aproveche en toda la medida que sea posible el régimen de la Ley, haciendo extensiva sus disposiciones a las actividades y embarcaciones excluidas en principio. De este modo se pretende evitar rigideces normativas que impidan, a los países que así lo deseen, aproximar o unificar el régimen jurídico de la gente de mar, con independencia del tipo de buque de que se trate o de las

aguas por las que navegue.

Entre las disposiciones generales figuran también normas programáticas sobre la actuación de los poderes públicos (art. 10°, inspirado en UNCLOS y en el CNUCIB); habilitación, inscripción y documentación (arts. 18° y 19°); embarco y desembarco (art. 13°); clasificación del personal de a bordo (art. 21°); deber general de obediencia (art. 22°); y dotaciones mínimas de seguridad. Respecto a esta última cuestión, se han tomado en cuenta las disposiciones de la OMI, en particular la Resolución A 481 (XI), sobre Dotaciones Mínimas de Seguridad.

El Capítulo II finaliza con un precepto dedicado a la nacionalidad de las dotaciones, cuyo contenido es idéntico al que, sobre la misma materia, se contiene en el Proyecto de Ley del Estatuto del Buque (art. 15 del Tratado de "Buques y Garantías Marítimas).

En el Capítulo II y de un modo en todo momento ajustado a las prescripciones del STCW/78, se regula cuanto concierne a la Titulación, Certificación e Inspección. Allí se contempla la titulación o certificación, que, según los casos, se hace obligatoria para poder ejercer los distintos cargos y funciones a bordo, sin olvidar los casos singulares de los buques con altos riesgos (petroleros, gaseros y quimiqueros) y los relativos al manejo de embarcaciones de supervivencia, objeto todos ellos de especial tratamiento en el STCW.

También inspirado en el STCW está todo el régimen de control e inspección de buques extranjeros, incluyendo las medidas que sobre ellos puede adoptar el Estado (en su condición de Estado del Puerto) para la defensa de la seguridad marítima y del medio marino (arts. 21^a a 23^a).

El Capítulo III se dedica íntegro al Capitán. La complejidad de la figura exige un tratamiento pormenorizado y unificador, con contemplación de sus características generales y de las típicas funciones públicas, técnicas y comerciales a las que siempre se han referido los Códigos de Comercio. Por eso el Capítulo queda dividido en cuatro Secciones.

La Sección 1^a, se ocupa de la caracterización general del Capitán. Este es el Jefe superior del buque que actúa con el triple carácter de autoridad pública, director técnico de la navegación y representante legal del naviero. Se regulan sus requisitos (titulación y formación suficientes y nacionalidad (del Estado); el problema de su sustitución; su deber general de obediencia a los buques de Estado; y el papel supletorio que poseen las autoridades o fedatarios públicos locales cara a la intervención o legalización de los actos del capitán realizados en puertos extranjeros.

La Sección 2^a se ocupa de las funciones públicas, distinguiéndose entre las relativas al orden y seguridad pública a bordo (arts. 30^a a 32^a) y las que se refieren a los actos de Estado Civil de las personas. Respecto a estas últimas, el Proyecto se limita a establecer la conducta que debe seguir el capitán en caso de

nacimiento, matrimonio o fallecimiento a bordo, dejando la regulación del fondo de estas cuestiones a su sede natural, esto es, al Código Civil y a las Leyes de Registro Civil.

En la Sección 3ª están contenidas las funciones técnicas. Se recogen aquí, junto a las viejas normas de los Códigos que aún mantienen su sentido, otras nuevas que han ido surgiendo en los últimos años y al compás de la revolución técnica de la navegación. Para una mejor sistematización, el Proyecto distingue entre obligaciones técnicas antes y durante el viaje. El artículo 37ª se ocupa de dar respuesta al problema de la responsabilidad del capitán con práctico a bordo. Un precepto importante, que merece ser comentado es el artículo 39ª, dirigido a la protección de la libertad profesional del capitán para tomar decisiones en materia de seguridad marítima y del medio ambiente. Se trata en el mismo de hacer primar estos últimos intereses frente a los estrictamente comerciales cuando ambos entren en conflicto, poniendo al capitán al abrigo de posibles represalias, de acuerdo todo ello con la Resolución A 443 (XI) de la OMI, sobre las facultades del Capitán.

La Sección 4ª se ocupa de las funciones comerciales y laborales del Capitán. Se configura a este como un representante legal del naviero, con facultad *ex lege* para realizar en su nombre y representación todos los actos concernientes a la seguridad y alistamiento del buque bajo su mando, salvo en los casos en que se encuentre presente el naviero o mandatario con poder suficiente (criterio de accesibilidad concreta). Como excepción, y siguiendo a la Ley Argentina de Navegación, el artículo 42ª establece un régimen especial para los actos de enajenación o gravamen del buque o de la carga.

El artículo 43ª resuelve el histórico y debatido problema de la responsabilidad del naviero y del propietario del buque por los actos del capitán. En su virtud, el naviero responde siempre frente a terceros por los actos del capitán (contractuales o extracontractuales) que tengan que ver con la navegación o explotación del buque, aún cuando aquel actué más allá de sus facultades legales o conferidas. Es decir, los artículos 41ª y 42ª tienen por objeto delimitar las facultades representativas del capitán en el ámbito interno de la relación capitán-naviero. Según ellos el Capitán responde ante su naviero cuando se exceda en dichas facultades. Pero el artículo 43ª hace que el naviero responde en todo caso frente al tercero. La única situación en que no responde el Naviero y si el Capitán es cuando este no actúe como tal capitán, es decir en aquellas relaciones contractuales en que no revele al tercero el carácter de Capitán con que actúa. Por otra parte, el propietario no naviero queda al abrigo de los actos del capitán excepto cuando concurra el doble requisito de que la cantidad reclamada se haya invertido en beneficio del buque y el tercero sea de buena fe (desconocedor de la situación de disociación propietario naviero-naviero no propietario).

Por su parte, el artículo 44ª niega la acción directa de los terceros contra el Capitán, situación que parece la más acorde con la realidad actual, caracterizada por un claro predominio de la

condición laboral y no empresarial de la figura. Claro que ello no significa colocar al capitán en una situación de impunidad. Este responde frente a su naviero en vía de repetición.

Completan la Sección 4ª los preceptos dedicados a la Protesta de Mar; a la definición de sus funciones laborales y a la peculiar regla, tradicional en los Códigos de Comercio y que se ha querido mantener, en cuya virtud se confiere relevancia al consentimiento del capitán para la elección de los miembros de su dotación.

En el Capítulo V se contienen las normas sobre los Oficiales (Sección 1ª) y sobre la Tripulación (Sección 2ª). Se establecen los requisitos y clases de oficiales, se definen sus respectivas obligaciones y se regula su responsabilidad, todo ello de conformidad con el STCW y teniendo en cuenta la tradición jurídica y la realidad de la marina mercante internacional. La Sección 1ª dedica un precepto aparte para regular los Oficiales alumnos, estableciendo la obligación de embarcarlos que pesa sobre los navieros nacionales y señalando cual ha de ser su régimen jurídico a bordo. También se ha regulado expresamente y de forma separada el "Consejo de Oficiales", que siguiendo la tradición de los Códigos y para mayor garantía de acierto en las decisiones del Capitán, deberá asesorar a este siempre que lo permitan las circunstancias.

La Sección 2ª regula expresamente las figuras del Contramaestre y del Contramaestre de Máquinas, pero se remite a los Reglamentos para la detallada regulación de las denominaciones, funciones, requisitos y obligaciones del resto de la tripulación, materia esta en la que, por su gran casuismo, no ha querido entrar directamente el Proyecto.

El Capítulo VI contiene prescripciones que inciden en el orden laboral. No se trata, como se ha dicho, de invadir los dominios del Derecho del trabajo entrando a la regulación del contrato de embarque, sino de incorporar algunas garantías mínimas, más de naturaleza jurídico-público laboral que privada, que proceden directamente de los Convenios más significativos de la O.I.T.

Por ello, la Sección 1ª del Capítulo VI se abre con un precepto que remite al bloque normativo laboral en todo lo no expresamente previsto en el Proyecto, que pasa a ser así una disposición especial cuando se la contempla desde la óptica del Derecho del Trabajo.

El Proyecto opta por el pabellón como punto de conexión determinante de la ley aplicable a la relación de trabajo marítimo en Derecho internacional privado (art. 64.2) y establece también normas precisas que afirman la competencia de la jurisdicción nacional en una serie de supuestos, que se consideran suficientes para garantizar el amparo de la justicia (del Estado) a la gente de mar nacional.

Se reafirma el carácter de privilegiado sobre el buque de primer orden que poseen los créditos de la gente de mar y se autoriza el embargo preventivo en los puertos nacionales como medida cautelar

para su satisfacción (art. 66). Por su parte, el artículo 67 se ocupa del problema del Reclutamiento de las Dotaciones. Las normas allí consagradas siguen de cerca las correlativas del Convenio de la OIT n°.9, sobre colocación de la gente de mar. Además, y sin perjuicio de las sanciones que correspondan, se legitima pasivamente a los reclutadores ilegales para responder frente a la gente de mar por ellos colocada de las reclamaciones que aquellos tengan contra los navieros por razón de incumplimientos del contrato de trabajo.

Termina la Sección 1ª dedicando un artículo al Certificado Médico de la Gente de Mar, que deberá llevarse a bordo de los buques como garantía de que el personal embarcado posee la aptitud física necesaria para desempeñar con seguridad su trabajo. Sobre este punto se ha seguido lo ordenado por el Convenio n°. 73, de 1946, sobre el examen médico de la gente de mar.

La Sección 2ª contiene diversas disposiciones cuyo denominador común es incorporar a la legislación nacional una serie de mínimos relativos a la seguridad e higiene en el trabajo que se encuentran regulados en otros tantos Convenios de la OIT, que han recibido un notable apoyo internacional. Nos referimos a los siguientes Convenios: N°. 68, de 1946, sobre alimentación y servicio de fonda; n°. 92, de 1949, y n°. 133, de 1970, ambos sobre el alojamiento de la tripulación; y n°. 134, de 1970, sobre la prevención de accidentes.

Asimismo la Sección 3ª, reguladora de los servicios médicos a bordo, tiene por objeto la implantación en el Ordenamiento nacional de las principales normas que, sobre esta materia, aparecen consagradas en el Convenio OIT n°. 164, de 1987, sobre la protección de la salud y la asistencia médica de la gente de mar. Y lo mismo cabe decir, por último, del régimen mínimo de prestaciones sociales de la gente de mar que el Proyecto establece en la Sección 4ª del Capítulo VI, que comentamos. En este punto hay que destacar los siguientes Convenios de la OIT: N°. 55, de 1936, sobre las obligaciones del naviero en caso de enfermedad o accidente de la gente de mar; n°. 165, de 1987, sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado); y n°. 166, de 1987, sobre la repatriación de la gente de mar (revisado).

El Capítulo VII tiene por finalidad la fijación del régimen de infracciones y sanciones. Este se ha configurado del modo que parece más conveniente para asegurar un puntual cumplimiento de todas las obligaciones impuestas por el Proyecto en materia de personal marítimo. Las infracciones han sido calificadas en función del grado de reprobación que merecen, distinguiendo entre muy graves, graves y leves. Es de destacar que entre las primeras se han incluido, además de todas las que pueden comportar un grave riesgo para la seguridad marítima o el medio ambiente, la mediación ilícita en la colocación de la gente de mar.

Por lo demás, se ha contemplado, como sanción accesoria por infracción muy grave o grave, la inhabilitación temporal o definitiva de la gente de mar, así como la retirada o suspensión

del título o certificado que, en su caso, corresponda. Respecto a las personas responsables se recurre al criterio de la culpa y se declara la responsabilidad subsidiaria de los navieros respecto a las sanciones impuestas al capitán.

En el Capítulo VIII se trata del servicio de practicaaje. Se define este como el de asesoramiento prestado a los capitanes en la dirección náutica de los buques; se enuncia su finalidad, *i.e.*, velar por la seguridad de la navegación y de las maniobras; y se determina el sistema de fuentes llamadas a regir el servicio: en primer lugar la Ley; en segundo lugar sus reglamentos de desarrollo y en tercer lugar las disposiciones que sean de aplicación, bien sean normativas (reglamentos portuarios que tengan la condición de norma jurídica), bien sean contractuales (reglamentaciones portuarias tarifarias no publicadas, con naturaleza de condiciones generales de la contratación; contratos de concesión de prestación de servicios entre los prácticos y la empresa portuaria, cuando aquellos no sean empleados laborales de esta; etc.).

El artículo 90° se ocupa de regular lo concerniente al establecimiento del servicio. Este deberá existir en aquellos lugares (sean o no portuarios) en que así se considere aconsejable en atención a sus circunstancias de navegación y tráfico. En materia de competencias el Proyecto pretende implantar una fórmula conciliadora y de equilibrio entre los intereses marítimos y los netamente portuarios. Por ello la competencia para establecer servicios se atribuye a la administración marítima, si bien esta deberá de contar con el informe previo y preceptivo de la autoridad portuaria a la que vaya a ser encomendada su titularidad.

El servicio de practicaaje se clasifica en obligatorio o de utilización facultativa. Por el carácter eminentemente cambiante que pueden tener las circunstancias que aconsejan o desaconsejan la declaración del practicaaje obligatorio, el Proyecto no fija directamente los casos de obligatoriedad, sino que se remite a la decisión de la administración marítima, previo informe preceptivo de la autoridad portuaria. Por el contrario si contempla el proyecto las consecuencias del incumplimiento de la obligación de tomar práctico (art. 91°).

La titularidad del servicio se hace descansar, en todo caso, en la autoridad portuaria, siguiendo así lo que ya es práctica generalizada en las legislaciones más modernas y en la propia región. Ahora bien, sentado esto, el Proyecto ofrece suficiente flexibilidad para que la prestación sea realizada directamente por el puerto, o bien lo sea mediante gestión indirecta, a través de concesión contractual a los prácticos o a sus organizaciones. Este criterio de atribución de la titularidad del servicio a los entes portuarios se sigue, incluso, cuando se trate de implantar el practicaaje en aguas no portuarias, en cuyo caso el Gobierno, a propuesta de la administración marítima, resolverá lo conveniente en aras a la determinación de la autoridad portuaria a la que se hace responsable. Esta solución viene avalada por la mayor flexibilidad de actuación con que cuentan las organizaciones portuarias, capaces de actuar en régimen empresarial y sin

sujetarse plenamente al rígido corsé del Derecho administrativo.

A la autoridad portuaria, como titular del servicio, es a quien corresponde regular los aspectos concretos en que se debe llevar a cabo su prestación, las tarifas aplicables, el régimen disciplinario de los prácticos, etc. Naturalmente, todo ello sin perjuicio de las disposiciones del Proyecto.

También a la autoridad portuaria se le confiere la competencia para determinar el número de prácticos necesarios para la prestación del servicio, aunque para ello debe contar preceptivamente con informe de la administración marítima. Al propio tiempo la adquisición y mantenimiento de embarcaciones auxiliares y demás instalaciones y medios precisos es una obligación que se hace pesar sobre el propio ente portuario.

El artículo 94° contiene unas normas básicas en materia de régimen económico del servicio, remitiendo al procedimiento general que, en cada caso, se siga para la aprobación de las tarifas portuarias y estableciendo las garantías legales para asegurar su pago

Finalmente, el Capítulo VIII se ocupa de otras cuestiones que suelen estar previstas en las reglamentaciones portuarias y tarifarias, tales como el tratamiento económico que debe recibir el caso de que el práctico deba hacer viaje por imposibilidad de desembarcar (art. 94°); la documentación del servicio "Papeleta de Practicaje" (art. 95°) y los casos especiales de buques llegados con avería o con avería producida en puerto (arts. 97ª y 98ª).

El Capítulo IX se dedica a los prácticos. Se denominan prácticos oficiales a quienes han sido debidamente habilitados por la administración marítima para prestar los servicios de practicaje, con los requisitos y pruebas que deberán ser desarrollados mediante reglamento. Sin perjuicio del régimen disciplinario que pueda establecer la autoridad portuaria titular del servicio se prevé aquí la inhabilitación de los prácticos por falta de aptitud física, de capacidad profesional o por comisión de algún delito.

El artículo 100ª somete a los prácticos oficiales a las disposiciones de la Ley y de sus normas de desarrollo pero, en todo lo no previsto en ella, remite a las normativa portuaria y a los contratos (bien sean laborales, empresariales o profesionales) celebrados con las autoridades del puerto.

Se regulan los prácticos eventuales, las organizaciones locales (y ,en su caso, nacional) de prácticos (sin responsabilidad jurídica por los actos de los prácticos); el práctico mayor; derechos de tratamiento a bordo y de información y obligaciones de los prácticos (de cuyo examen queda claro el contenido público de algunas de ellas y su carácter de autoridad delegada de la administración marítima que tienen en su cumplimiento).

Mención aparte merece la regulación de la seguridad de las escalas de prácticos. El Proyecto establece el deber de disponer convenientemente las escalas , en los términos previstos en las

normas y recomendaciones internacionales. Se trata de una remisión que claramente llama a la Regla 17 del Capítulo V del SOLAS y a las pertinentes recomendaciones de la OMI : A.130(V); A.159(ES.IV); y A.426(XI), cuyo detalle deberá ser objeto de detallada implantación en el reglamento de desarrollo de la Ley. Los prácticos poseen el derecho a negarse a acceder a bordo si consideran insegura el medio de acceso y, en todo caso, se hacen solidariamente responsables al capitán al naviero y al consignatario de las muertes o lesiones que se produzcan.

El artículo 108^a trata del problema de la responsabilidad por daños producidos con práctico a bordo. Así, en primer lugar, y siguiendo las prescripciones del CURA y del STCW/78 antes citadas, se establece la norma según la cual la presencia del práctico no altera las obligaciones que incumben al capitán y a los oficiales ni les exime de sus responsabilidades. Pero, al mismo tiempo, se hace responsable al práctico de las consecuencias de sus propios actos, pues, por mucho que se quiera proteger a los intereses portuarios, un Derecho moderno y justo no puede contemplar situaciones de impunidad. Por lo que respecta a los terceros perjudicados, el Proyecto permite que estos dirijan su acción solidariamente contra el naviero y contra el práctico. Así lo aconseja la necesidad de dispensar una adecuada protección a las personas ajenas a los hechos ocurridos en el puente de mando. Claro es que ello es, sin perjuicio de la liquidación interna de responsabilidad que luego corresponda entre naviero y práctico, como lo es también sin perjuicio de que el naviero exija al capitán el tanto de culpa que le corresponda, de acuerdo con la doctrina general de los actos del capitán. Finalmente, se establece la responsabilidad subsidiaria de la autoridad titular del servicio por los actos del práctico (pues, al fin y al cabo, estos serán sus empleados o sus concesionarios).

El artículo 109^a contempla el supuesto particular de las maniobras especialmente peligrosas. Se trata aquí de poner al práctico al abrigo de las ordenes, fundadas más en razones comerciales que de seguridad, que en determinadas ocasiones puede impartir la autoridad portuaria y cuyo cumplimiento, según el juicio profesional de aquel, comporta riesgos evidentes. Para resolver el conflicto se prevé la intervención decisoria de la administración marítima (siempre última responsable de la seguridad de la navegación) y se concede al práctico una exoneración siempre que este haya alegado, previamente y por escrito, las causas de su oposición y se compruebe luego la efectiva concurrencia de situaciones objetivas y extraordinarias de peligrosidad. La idea, en suma, es la de dispensar al práctico la protección jurídica que merece por el hecho de ser quien mejor conoce el peligro que pueden entrañar determinadas maniobras en determinadas darsenas, muelles o fondeaderos.

El Capítulo que comentamos se cierra con un precepto, el artículo 110^a, que se dirige a dar respuesta al problema, frecuente y generalmente regulado en las reglamentaciones portuarias y tarifarias, de los daños producidos por el buque a las instalaciones portuarias. Se trata, en realidad, de una cuestión

que excede al practicaje (en la medida en que se regulan los daños, con independencia de que exista o no práctico a bordo) pero que, a juicio del consultor y para aprovechar la ocasión legislativa, debe ser incluida en sede de regulación del practicaje. En síntesis, se establece una responsabilidad solidaria y liquidable en vía administrativa del propietario del buque, del naviero (el capitán responde ante el naviero, de acuerdo con la doctrina general) y del agente consignatario por los daños producidos a las distintos bienes portuarios. A la propia autoridad portuaria se la confiere la facultad de retener el buque en garantía del cobro de la deuda y de la sanción que lleve esta aparejada. Debe tenerse presente que esta retención administrativa del buque es plenamente conforme con el Derecho Internacional (Convenio sobre Embargo Preventivo de Buques) y está prevista en la legislación reguladora del buque. Por otra parte, y aunque ello no lo dice el Proyecto, es evidente que la administración portuaria goza de un crédito marítimo privilegiado, reconocido internacionalmente, que la permite solicitar la venta judicial del buque con la preferencia que corresponde

Se ha querido dedicar capítulo aparte (Capítulo X) a proporcionar algunas respuestas jurídicas a los problemas que con más frecuencia suelen plantearse en relación con el empleo de remolcadores y embarcaciones auxiliares del practicaje. El Proyecto remite a la decisión de la autoridad portuaria la determinación de las clases de maniobras en que será obligatorio o simplemente facultativo el empleo de remolcador. Pero para ello deberá oír previamente a los prácticos, quienes además pueden imponer a los capitanes, en última instancia, la utilización de remolcadores, aún cuando, en principio, no fuere obligatorio, siempre que ello le parezca necesario a la vista de las circunstancias de tiempo y demás que concurran en la maniobra. En cualquier caso se obliga a las tripulaciones de los remolcadores y de las demás embarcaciones auxiliares a seguir la instrucciones de los prácticos, declarando la responsabilidad subsidiaria de la autoridad portuaria por todos los daños y perjuicios que el personal a su servicio pueda ocasionar a terceros.

El Capítulo XI, recoge una serie de disposiciones que se han agrupado bajo la rúbrica común "De las Situaciones de Emergencia", pues todas ellas se dedican a regular los sucesos extraordinarios que pueden ocurrir en relación con el servicio de practicaje y con el tráfico en el puerto (llegada de buques en situación de emergencia; movilización de medios al servicio de los intereses públicos; y operaciones de salvamento). Es de destacar que se contempla aquí el caso de operaciones de salvamento realizadas por el Práctico en relación con el buque en que presta sus servicios. Siguiendo la doctrina generalmente aceptada en el plano del Derecho comparado, se declara el derecho a remuneración del práctico sólo en los casos en que su actuación exceda ostensiblemente de las obligaciones corrientes que son inherentes al practicaje.

El Capítulo XII, contiene el cuadro de infracciones y sanciones administrativas en materia de practicaje. Las infracciones son clasificadas en muy graves, graves y leves, en atención a la entidad del bien jurídico lesionado y, en algunos casos (daños a

las instalaciones portuarias) a la cuantía de los daños producidos. Como sanción accesoria aplicable a los prácticos, se establece la de inhabilitación temporal o definitiva de los prácticos oficiales.

En el Capitulo final se define al Agente Marítimo y se señalan los requisitos para la representación legal de este, que son simples, ya que ni siquiera necesita de un mandato notarial; bastará que acredite fehacientemente haber recibido el encargo para gestionar el ingreso del buque al puerto

En cambio, será trascendente que los representados no tengan domicilio legal en el puerto de actuación del agente marítimo o donde se radique un litigio o un reclamo, por las mismas razones que se impone esa limitación a la representación legal que el capitán tiene del naviero propietario del buque.

La finalidad querida por la norma, según se expresara, motiva que la representación legal del agente marítimo no pueda ser revocada por los representados y se prolongue sine die para posibilitar los reclamos de los afectados.

El nombramiento de un mandatario especial no mengua la representatividad del agente marítimo porque su mandato legal - sólo terminará con su declinación por la comparecencia personal de aquél al juicio o reclamo.

Si bien es cierto que la actividad comercial del agente marítimo ocupa casi la totalidad de su actividad, por la venta de fletes, ello no impide la construcción legal referida que justifica la representación legal puesta en cabeza del agente marítimo.

El carácter de esa misma representación lleva a que el agente marítimo no resulte responsable de las obligaciones que devienen del viaje, salvo por las negligencias propias y por el pago de tasas administrativas y cargas fiscales, por una razón ajena a la actividad navegatoria (solve et repete)

Finalmente puede señalarse que la Disposición Transitoria tiene por objeto salvar la situación de las personas que tengan la condición de prácticos de conformidad con las reglamentaciones anteriores. Estos mantendrán su puesto pero deberán ajustar su funcionamiento a las nuevas prescripciones del Proyecto.

Indice

Preámbulo

CAPITULO I

DEL NAVIERO Y LA COPARTICIPACIÓN NAVAL SECCION 1ª DEL NAVIERO

- ART. 1. Concepto
- ART. 2. Publicidad
- ART. 3. Responsabilidad

SECCION 2ª COPARTICIPACION NAVAL

- ART. 4. Concepto
- ART. 5. Caracter Armatorial
- ART. 6. Régimen para la coparticipación
- ART. 7. Facultades y vigencia de la coparticipación

CAPITULO II

DISPOSICIONES GENERALES DE LA GENTE DE MAR

- ART. 8. Definiciones
- ART. 9. Ambito de aplicación
- ART. 10. Principios orientadores de la actuación de los poderes públicos
- ART. 11. Habilitación, inscripción y documentación
- ART. 12. Inhabilitación y rehabilitación
- ART. 13. Embarco y desembarco
- ART. 14. Clasificación del personal de a bordo
- ART. 15. Deber general de obediencia
- ART. 16. Dotaciones mínimas de seguridad
- ART. 17. Nacionalidad de las dotaciones

CAPITULO III

DE LA TITULACION, CERTIFICACION E INSPECCION

- ART. 18. Titulación y Certificación obligatoria
- ART. 19. Requisitos, contenido y modelo de los títulos y certificados
- ART. 20. Control e inspección de los buques nacionales
- ART. 21. Control de buques extranjeros en los puertos nacionales
- ART. 22. Comunicación al capitán y a las autoridades del pabellón
- ART. 23. Detención de buques extranjeros

CAPITULO IV

DEL CAPITAN

SECCION 1ª CARACTERIZACION GENERAL

- ART. 24. Carácter
- ART. 25. Requisitos
- ART. 26. Sustitución en el cargo
- ART. 27. Deber de obediencia a los buques de Estado
- ART. 28. Ausencia de autoridades competentes

SECCION 2ª FUNCIONES PUBLICAS

- ART. 29. Condición de autoridad pública
- ART. 30. Orden y seguridad pública a bordo
- ART. 31. Expropiación de alimentos en caso de necesidad
- ART. 32. Obligación de consignar los hechos producidos
- ART. 33. Actas de registro civil
- ART. 34. Testamentos y fallecimiento a bordo
- ART. 35. Entrega de bienes y de documentación

SECCION 3ª FUNCIONES TECNICAS

- ART. 36. Obligaciones técnicas del capitán
- ART. 37. Intervención de práctico
- ART. 38. Obligación de comunicar accidentes
- ART. 39. Protección de la libertad en la toma de decisiones

SECCION 4ª FUNCIONES COMERCIALES Y LABORALES

- ART. 40. Sujeción a las instrucciones del naviero
- ART. 41. Representación legal del naviero
- ART. 42. Régimen especial para las facultades de gravamen y venta
- ART. 43. Responsabilidad del naviero frente a terceros por los actos del capitán
- ART. 44. Responsabilidad del capitán
- ART. 45. Protesta de mar
- ART. 46. Funciones laborales del capitán
- ART. 47. Autorización del Capitán para el empleo a bordo

CAPITULO V

DE LOS OFICIALES Y DE LA TRIPULACION

SECCION 1ª DE LOS OFICIALES

- ART. 48. Oficiales de puente o cubierta
- ART. 49. Obligaciones de los pilotos y Cuaderno de Bitácora
- ART. 50. Responsabilidad de los pilotos
- ART. 51. Oficiales de Máquinas y Jefe de Máquinas
- ART. 52. Obligaciones del Jefe de Máquinas
- ART. 53. Cuadernos de Máquinas
- ART. 54. Obligaciones de los oficiales de máquinas

- ART. 55. Responsabilidad del Jefe y de los oficiales de máquinas
- ART. 56. Oficiales de comunicaciones
- ART. 57. Otros oficiales a bordo
- ART. 58. Oficiales alumnos
- ART. 59. Consejo de Oficiales

SECCION 2ª DE LA TRIPULACION

- ART. 60. El contramaestre
- ART. 61. Contramaestre de máquinas
- ART. 62. Otros cargos de maestranza
- ART. 63. Otros miembros de la tripulación

CAPITULO VI DEL REGIMEN LABORAL

SECCION 1ª REGIMEN GENERAL

- ART. 64. Régimen aplicable a las relaciones laborales de la gente de mar
- ART. 65. Jurisdicción
- ART. 66. Embargo preventivo y afección real del buque
- ART. 67. Reclutamiento de dotaciones
- ART. 68. Certificado médico de actitud

SECCION 2ª SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO

- ART. 69. Condiciones de seguridad en el trabajo
- ART. 70. Registro y publicidad de accidentes de trabajo
- ART. 71. Alojamiento e Instalaciones
- ART. 72. Alimentación y servicio de fonda
- ART. 73. Facultades de la autoridad marítima
- ART. 74. Control de seguridad e higiene sobre buques extranjeros

SECCION 3ª SERVICIOS MEDICOS A BORDO

- ART. 75. Servicios de sanidad a bordo
- ART. 76. Personal encargado de la sanidad
- ART. 77. Consultas radiomédicas

SECCION 4ª PRESTACIONES SOCIALES

- ART. 78. Cobertura de riesgos de enfermedad o accidente
- ART. 79. Obligación de repatriación
- ART. 80. Seguridad social de la gente de mar

CAPITULO VII INFRACCIONES Y SANCIONES ADMINISTRATIVAS

- ART. 81. Infracciones muy graves

- ART. 82. Infracciones graves
- ART. 83. Infracciones leves
- ART. 84. Sanciones accesorias
- ART. 85. Personas responsables
- ART. 86. Autoridades competentes para sancionar
- ART. 87. Procedimiento sancionador
- ART. 88. Suspensión del procedimiento sancionador

CAPITULO VIII DEL SERVICIO DE PRACTICAJE

- ART. 89. Definición, finalidad y régimen aplicable
- ART. 90. Establecimiento de servicios de practicaaje
- ART. 91. Obligatoriedad del servicio
- ART. 92. Titularidad y gestión del servicio
- ART. 93. Embarcaciones, instalaciones y equipos
- ART. 94. Régimen económico
- ART. 95. Presencia continuada a bordo en casos especiales
- ART. 96. Papeleta de practicaaje
- ART. 97. Llegada de buques con averías
- ART. 98. Buques con avería en puerto

CAPITULO IX DE LOS PRACTICOS

- ART. 99. Prácticos oficiales, habilitación e inhabilitación
- ART. 100. Estatuto de los prácticos oficiales
- ART. 101. Prácticos eventuales
- ART. 102. Organizaciones de prácticos
- ART. 103. Práctico Mayor
- ART. 104. Escalas de práctico
- ART. 105. Tratamiento a bordo
- ART. 106. Derechos de información
- ART. 107. Obligaciones de los prácticos
- ART. 108. Responsabilidad del práctico y de la autoridad portuaria
- ART. 109. Maniobras especialmente peligrosas
- ART. 110. Daños producidos a las instalaciones portuarias

CAPITULO X DE LOS REMOLCADORES Y EMBARCACIONES AUXILIARES

- ART.111 Empleo de remolcadores
- ART.112. Subordinación del personal de las embarcaciones de maniobra

CAPITULO XI DE LAS SITUACIONES DE EMERGENCIA

- ART. 113. Llegada de buques en situación de emergencia
- ART. 114. Movilización de medios

- ART. 115. Obligaciones de los remolcadores
- ART. 116. Operaciones de salvamento

CAPITULO XII
DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

- ART. 117. Infracciones muy grave
- ART. 118. Infracciones graves
- ART. 119. Infracciones leves
- ART. 120. Sanción accesoria de inhabilitación
- ART. 121. Personas responsables
- ART. 122. Autoridades competentes para sancionar
- ART. 123. Procedimiento sancionador
- ART. 124. Suspensión del procedimiento sancionador

Capitulo. XIII - Agente marítimo

- Art. 125. Noción
- Art. 126. Requisitos
- Art. 127. Extensión de la representación
- Art. 128. Mandatario especial
- Art. 129. Agente marítimo del fletador
- Art. 130. Publicidad
- Art. 131 Responsabilidad
- Art. 139. Actividad comercial

CAPITULO I
DEL NAVIERO Y LA COPARTICIPACIÓN NAVAL

SECCION 1ª "DEL NAVIERO"

Art.1. Concepto.

Naviero es la persona que tiene la disponibilidad del buque, realiza y aprovecha su navegación, aun sin fines de lucro, y resulta responsable de la misma. En toda navegación debe reconocerse la existencia de un naviero, que puede no ser el propietario del buque.

Art. 2. Publicidad

La persona que se desempeñe como naviero de un buque, sin ser su propietario, deberá inscribirse en el Registro Nacional de Buques, que asentará esa circunstancia y el convenio que lo motiva al margen del registro del buque y en su certificado de matrícula. De igual forma, deberá asentarse el cese de esa actividad.

El propietario del buque también podrá formular esas inscripciones. No haciéndolo, ambas personas resultarán solidariamente responsables de las obligaciones derivadas de la navegación del buque, presumiéndose que el propietario se desempeña como su naviero.

Art. 3. Responsabilidad

El naviero es responsable por sus hechos y acciones derivados de la navegación del buque, al igual que por los de su tripulación, y por las obligaciones contraídas por el capitán, en virtud de la representación legal que tiene del mismo.

Corresponde al naviero designar la tripulación del buque.

SECCIÓN 2ª - Coparticipación naval

Art. 4. Concepto

Habrà coparticipación naval cuando todos los copropietarios de un buque, sin adoptar forma societaria alguna, deciden explotarlo haciéndolo navegar.

Art. 5. Carácter armatorial

A ese efecto, la coparticipación naval resultante deviene naviero del buque, con las mismas responsabilidades fijadas en el precedente art. 3, debiendo cumplimentar la inscripción establecida

en el art. 2.

Art. 6. Régimen para la coparticipación

Los copropietarios de un buque podrán fijar los aportes económicos y las reglas bajo las cuales se regirá la coparticipación resultante y su responsabilidad personal. En subsidio, las resoluciones y responsabilidades se determinarán en la proporción de su cuota parte dominial, según se dispone en los incisos siguientes.

Las decisiones de los copropietarios se computaran según el monto que cada uno tenga del valor del buque, en relación con su valor total.

La mayoría, que puede estar constituida por un sólo copropietario, se forma por la suma de los montos indivisos que totalice más de la mitad del valor del buque. Sus decisiones obligan a los condóminos que integren la minoría de ese valor.

Art. 7^a. Facultades y vigencia de la coparticipación

Por el voto mayoritario de los copartícipes, computado según dispone el artículo precedente, la coparticipación tiene la facultad de:

- a) designar al capitán y a la tripulación del buque;
- b) aprobar los contratos de navegación que deberán cumplirse con el buque;
- c) dar por terminada la vigencia de la coparticipación, la que sólo podrá efectivizarse al término del viaje que finalice en el puerto de matrícula;
- d) designar un gerente de los negocios de la coparticipación, con las facultades habituales que se otorgan a los administradores, quien tendrá el mandato de representarla judicial y extrajudicialmente.

CAPITULO II DISPOSICIONES GENERALES DE LA GENTE DE MAR

Artículo 8°. Definiciones.

A los efectos del presente Tratado se entiende por:

"gente de mar" o "personal marítimo", todas las personas que, en virtud de una relación laboral, se dedican a ejercen su profesión, oficio u ocupación como miembros de la dotación de los buques.

"dotación", el conjunto de la gente de mar embarcada a bordo de un buque y empleada en su dirección, maniobras y servicio, quedando comprendidos el capitán, los oficiales y demás cargos de a bordo no especificados. Quedan excluidos los pasajeros, los polizones y demás personas que pueda llevar el buque de transporte.

"capitán", la persona que se encuentra al mando del buque y a la que corresponde su dirección y gobierno.

"oficiales", quienes desempeñan a bordo las actividades superiores y de dirección en los departamentos correspondientes y para cuyo ejercicio necesitan realizar los estudios y estar en posesión de título o certificado profesional emitido por la autoridad competente.

"maestranza", los miembros de la tripulación que, sin necesidad de titulación o certificación específica, ejercen a bordo destinos para los cuales se necesita una acusada competencia práctica y especialización.

"tripulación", los miembros de la dotación que no sean el capitán o los oficiales.

"buque mercante", todo artefacto flotante capaz de transportar personas y cosas y destinado a la navegación marítima con una finalidad extractiva, industrial o mercantil.

"empleador", el naviero o propietario del buque, el arrendatario u otra persona natural o jurídica que posea y explote el buque en el cual prestan sus servicios los miembros de la dotación.

Art. 9°. Ambito de aplicación.-

- 1) El presente Tratado se aplica a las dotaciones que prestan sus servicios en los buques mercantes de navegación marítima.
- 2) El Gobierno, mediante reglamento, determinará el régimen aplicable a quienes presten sus servicios en buques no mercantes, en embarcaciones menores o en los buques dedicados a la navegación acuática no marítima, estableciendo, en su caso, las modificaciones y excepciones que, con respecto a lo previsto en el presente Tratado, sean necesarias para ajustar sus disposiciones a las especiales circunstancias que en aquellos concurren.

Art. 10°. Principios orientadores de la actuación de los poderes públicos.-

Los poderes públicos competentes del Estado deberán velar por:

- a) que la dotación de los buques que enarbolan el pabellón

nacional sea del nivel y de la competencia necesarios para garantizar la observancia de las reglas y normas internacionales aplicables, en particular las relativas a la seguridad en el mar;

- b) que las condiciones de empleo a bordo de los buques que enarbolan el pabellón nacional sean conformes a las reglas y normas internacionales contenidas en los Convenios en que el Estado sea Parte;
- c) que existen procedimientos jurídicos apropiados para garantizar el pago de los salarios y otras sumas adeudadas a la gente de mar enrolada en los buques de pabellón nacional así como para la solución de los litigios civiles que puedan ocasionarse como consecuencia del incumplimiento de dichas obligaciones por parte de los empleadores.
- d) que dichos procedimientos jurídicos sean accesibles, en condiciones de igualdad, para toda la gente de mar, sea nacional o extranjera, que se halle empleada a bordo de los buques nacionales.

Art. 11°. Habilitación, inscripción y documentación.

- 1) Sin perjuicio de lo dispuesto en este Tratado en materia de titulación y certificación, ninguna persona puede formar parte de la dotación de los buques nacionales si no es previamente habilitada e inscrita en el Registro Nacional de Personal Marítimo.
- 2) A toda persona inscrita en el Registro a que se refiere el párrafo anterior le será entregada una Libreta de Embarco, cuya presentación será imprescindible para el enrolamiento y para ejercer funciones a bordo de los buques nacionales.
- 3) Corresponde a los órganos de la administración marítima el ejercicio de las funciones señaladas en los párrafos anteriores.
- 4) Reglamentariamente se regularán las condiciones para la habilitación, inscripción y emisión de la Libreta de Embarco, así como la forma y contenido de dichos actos y documentos.

Art. 12°. Inhabilitación y rehabilitación.-

- 1) El personal marítimo será inhabilitado:
 - a) Por pérdida de las aptitudes físicas o profesionales indispensables;

- b) Por haber incurrido en infracción administrativa cuya sanción sea precisamente la de inhabilitación o por haber sido condenado en proceso criminal con pena de esta naturaleza;
 - c) En los demás casos previstos en la legislación nacional.
- 2) La inhabilitación podrá ser de carácter temporal o definitivo, según sean las causas que la determinen o las sanciones o penas impuestas.
 - 3) La administración marítima hará constar en el Registro de Personal la correspondiente anotación de inhabilitación y recogerá y mantendrá en depósito las Libretas de Embarco del personal inhabilitado.
 - 4) Cuando la inhabilitación sea de carácter temporal y cese la causa que dio lugar a ella, la autoridad marítima dispondrá lo conveniente para la rehabilitación, previo cumplimiento de las condiciones establecidas reglamentariamente.

Art. 13°. Embarco y desembarco.

El embarco o desembarco del personal de los buques nacionales deberá ser efectuado con intervención exclusiva de la administración marítima (del Estado) o de sus cónsules en los puertos extranjeros, quienes procederán a practicar las diligencias de enrolamiento y desenrolamiento en el Rol de Despacho y Dotación y en las Libretas de Embarque, cerciorándose siempre de su perfecta concordancia y de la posesión y vigencia de los títulos o certificados de capacitación y competencia y demás documentos preceptivos que correspondan a la clase de buque, funciones a bordo, y navegación a efectuar.

Art. 14°. Clasificación del personal de a bordo.

- 1) Conforme con la naturaleza de su actividad, el personal marítimo se integra en los siguientes departamentos:
 - a) Cubierta o Puente
 - b) Máquinas
 - c) Comunicaciones
 - d) Administración y servicios
 - e) Sanidad.
- 2) En atención a su jerarquía, las categorías básicas del personal marítimo son las siguientes:

- a) Capitán
 - b) Oficiales
 - c) Tripulación de Maestranza
 - d) Resto de la tripulación
- 3) Corresponde al personal integrado en los departamentos y perteneciente a las categorías señaladas en los párrafos anteriores, el ejercicio de las funciones que se determinan en el presente Tratado y en los reglamentos.

Art. 15°. Deber general de obediencia.

El personal marítimo, cualquiera que sea su categoría y el departamento al que esté adscrito, habrá de cumplir cuantas ordenes y cometidos le sean dados por el naviero y sus legítimos representantes, por conducto de quien ejerza el mando del buque, relativas a las faenas relacionadas con la navegación o misión asignada a cada servicio, de acuerdo con las condiciones de trabajo aplicables.

Art. 16°. Dotaciones mínimas de seguridad.

- 1) El número de miembros de la dotación de los buques nacionales y sus condiciones de aptitud y capacitación profesional deberán ser las adecuadas para garantizar en todo momento la seguridad del buque y de la navegación así como la protección del medio marino, teniendo en cuenta sus características técnicas y de explotación.
- 2) A tal efecto, la administración marítima establecerá para cada buque la dotación mínima de seguridad atendiendo a las siguientes circunstancias:
 - a) Tipo y características técnicas del buque;
 - b) Tipo de navegación a la que están destinados;
 - c) Características de los puertos de escala;
 - d) Tipo de tráfico y exigencias operativas del mismo;
 - e) Régimen y organización del trabajo a bordo.
- 3) La administración competente expedirá un "Certificado de Dotación Mínima de Seguridad" que deberá llevarse a bordo y exhibirse ante las autoridades del Estado del puerto que visite el buque y que así lo soliciten. Este certificado podrá quedar incorporado al modelo oficial de Rol de Despacho y Dotación o constituir un documento

independiente.

- 4) El Certificado de Dotación Mínima de Seguridad no podrá ser modificado sino por resolución de la administración marítima nacional.

Art. 17. Nacionalidad de las dotaciones.

- 1) El Capitán y el primer oficial de cubierta de los buques mercantes nacionales deberán ser ciudadanos (del Estado). Excepcionalmente y sólo cuando no existan nacionales debidamente cualificados y titulados, podrá la administración marítima autorizar capitanes y primeros oficiales de otros Estados, en cuyo caso tendrán prioridad los nacionales de la región centroamericana.
- 2) Al menos el cincuenta por ciento de los demás miembros de la dotación de los buques mercantes nacionales habrá de poseer la nacionalidad (del Estado) o de otro Estado de la región centroamericana, o bien deberán ser personas que estén domiciliadas o que tengan legalmente su residencia permanente en dichos Estados.

**CAPITULO III
DE LA TITULACION, CERTIFICACION E INSPECCION**

Art. 18. Titulación y Certificación obligatoria.

- 1) El mando y jefatura en los buques nacionales así como el desempeño en los mismos del cargo de oficial sólo podrá ser encomendado a quienes cuenten con el debido título acreditativo de que reúne los requisitos necesarios en cuanto a períodos de embarco, edad, aptitud física, formación, competencia y exámenes, que correspondan a cada departamento y rango.
- 2) Deberán contar con un certificado de capacitación quienes, cualquiera que sea su categoría y sin haber prestado previamente los mismos servicios como miembros integrantes de su dotación regular, vayan a tener deberes concretos y responsabilidades relacionadas con esos deberes, concernientes a la carga y al equipo de carga en petroleros, buques tanque de productos químicos o buques tanque de gases licuados.
- 3) Deberán asimismo obtener certificado de capacitación quienes por primera vez vayan a ocupar a bordo puestos que conlleven el ejercicio de funciones de manejo de los botes y balsas de salvamento y demás equipo de supervivencia.

Art. 19. Requisitos, contenido y modelo de los títulos y certificados.

- 1) Los títulos y certificados expedidos de conformidad con los párrafos anteriores se ajustarán al modelo que se apruebe reglamentariamente. El modelo incluirá una traducción de su contenido al idioma inglés.
- 2) Corresponde a la administración marítima la reglamentación y organización de las enseñanzas y cursillos, así como la emisión, renovación y control de los títulos y certificados de capacitación y competencia, de acuerdo con lo previsto en los convenios internacionales en que es parte (el Estado).
- 3) En todo caso, el contenido de las resoluciones relativas a los principios y orientaciones a seguir por los oficiales encargados de las guardias en mar y en puerto, aprobadas por la Organización Marítima Internacional, deberá formar parte del plan de estudios de quienes aspiren a obtener títulos de oficial, quienes necesariamente habrán de acreditar su conocimiento mediante la realización de los exámenes pertinentes.
- 4) La administración marítima podrá otorgar eficacia o convalidar por los suyos propios los títulos y certificados emitidos por las autoridades competentes de otros Estados, dando preferencia a los que lo hayan sido ajustándose al Convenio de la Organización Marítima Internacional sobre Titulación y Guardia de la Gente de Mar y, en su defecto, a los que presenten los ciudadanos de la región centroamericana, a condición de reciprocidad.

Art. 20. Control e inspección de buques nacionales.

- 1) los buques nacionales estarán sujetos a la inspección realizada por personal de la administración marítima debidamente autorizado para verificar que la gente de mar que precisa de un título o certificado para prestar servicio a bordo está efectivamente provisto de ese título o certificado.
- 2) La administración marítima dispondrá lo conveniente para desenrolar de oficio a quienes no se encuentre en posesión del título o certificado a que se refiere el párrafo anterior, y suspenderá la autorización de zarpe hasta que sea sustituido por otra persona debidamente titulada o certificada, siempre que se trate de un puesto a bordo de los consignados en el Certificado de Dotación Mínima de Seguridad.

Art. 21. Control de buques extranjeros en los puertos nacionales.

- 1) Cuando la administración marítima actúe en su condición de autoridad del Estado del puerto respecto a los buques extranjeros, se seguirán las siguientes reglas:
 - a) La inspección se realizará por el personal autorizado en el artículo anterior y se dirigirá, en principio, únicamente a comprobar la existencia de los títulos y certificados que procedan de acuerdo con la ley del pabellón y con los convenios internacionales aplicables.
 - b) El contenido del título o certificado se presumirá válido y será aceptado salvo que haya motivos para sospechar que fue obtenido de modo fraudulento o que quien figura como titular no es la persona a la que se expidió el título.
- 2) En particular habrá motivos para sospechar que se dan las circunstancias previstas en el párrafo anterior cuando haya sucedido que:
 - a) el buque se ha visto envuelto en un abordaje o haya varado;
 - b) hallándose el buque navegando, fondeado o atracado, se haya producido desde el una descarga de sustancias que en virtud de la legislación nacional y de los convenios internacionales aplicables sea ilícita;
 - c) el buque haya maniobrado de un modo irregular o peligroso o haya hecho caso omiso de las marcas y señales de navegación indicadoras de rumbo o de los dispositivos de separación de tráfico.

Art. 22. Comunicación al capitán y a las autoridades del pabellón.

- 1) Siempre que se observen anomalías que a juicio del inspector puedan entrañar un peligro para la seguridad del buque o para el medio ambiente marítimo informará inmediatamente por escrito al capitán del buque y al cónsul, representante diplomático más próximo o administración marítima del país del pabellón, de modo que se puedan tomar las medidas apropiadas. En esa notificación se consignarán los pormenores de las anomalías halladas y las razones en que se funda el inspector para sostener que tales anomalías entrañan un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente.
- 2) En particular, el inspector realizará las notificaciones

a que se refiere el párrafo anterior, siempre que se ponga de manifiesto cualquiera de las siguientes anomalías:

- a) la gente de mar que haya de estar titulada o certificada carece de los títulos o certificados idóneos y válidos, o de dispensas válidas;
- b) el modo en que se haya organizado la guardia de navegación o de máquinas no se ajusta a lo prescrito para el buque de que se trata por el Estado cuyo pabellón enarbola;
- c) ausencia en la guardia de una persona competente que pueda accionar equipo esencial para navegar con seguridad o prevenir la contaminación;
- d) el capitán carece de personal descansado para la primera guardia, al comenzar el viaje, y para las guardias siguientes.

Art. 23. Detención de buques extranjeros.-

- 1) Si de la inspección practicada resulta que el capitán, el jefe de máquinas, o los oficiales de cubierta, máquinas o comunicaciones carecen de la titulación señalada en la letra a) del párrafo 1 del artículo 21 y se establece que dicho hecho entraña un peligro para las personas , los bienes o el medio ambiente, la administración marítima tomará las medidas encaminadas a asegurar que el buque no se haga a la mar hasta que se subsanen los defectos de titulación en medida suficiente para que el peligro quede suprimido.
- 2) En todo caso se hará todo lo posible para evitar que el buque sea detenido o demorado indebidamente. Si dicha detención o demora se produce indebidamente, los navieros tendrán derecho a ser indemnizados por toda pérdida o daño sufridos.

**CAPITULO IV
DEL CAPITAN**

SECCION 1ª CARACTERIZACION GENERAL

Art. 24. Carácter.

- 1) El capitán es el jefe superior del buque, encargado de su gobierno y dirección y está investido de la autoridad, atribuciones y obligaciones que se establecen en el presente Tratado y en las demás normas que resulten de aplicación.

- 2) El capitán, como persona que tiene legalmente conferido el mando y jefatura del buque actúa con el triple carácter de autoridad pública, director técnico de la navegación y representante legal del naviero, en los términos previstos en el presente tratado.

Art. 25. Requisitos.

- 1) Los capitanes de los buques nacionales deberán ser ciudadanos (del Estado) , tener aptitud legal para obligarse con arreglo a las leyes, poseer el título que acredite su pericia, capacidad y condiciones necesarias para mandar y dirigir el buque, según establezcan las leyes o reglamentos específicos y no estar inhabilitados con arreglo a lo dispuesto en el presente Tratado.
- 2) Si el dueño de un buque quisiere ser su capitán careciendo de aptitud legal para ello, se limitará a la administración económica del buque y encomendará la navegación a quien tenga la aptitud que exigen las leyes o reglamentos a que se refiere el párrafo anterior.

Art. 26. Sustitución en el cargo.

- 1) En caso de muerte, ausencia, enfermedad u otro impedimento del capitán, asumirá el mando del buque el oficial de cubierta de mayor jerarquía, quien a su vez será reemplazado por los oficiales del mismo departamento que le sigan en orden de cargo. En última instancia, el mando del buque será asumido por el contramaestre.
- 2) La persona que asume el mando del buque lo hace con todas las prerrogativas, facultades, obligaciones y responsabilidades inherentes a la función de capitán, hasta que se disponga su sustitución por el naviero o por la autoridad marítima o consular.

Art. 20. Deber de obediencia a los buques de Estado.

- 1) Los capitanes de los buques nacionales deberán obedecer toda orden o instrucción impartida por un buque militar o policial (del Estado).
- 2) Dicho deber subsistirá incluso cuando los buques se encuentren en aguas sometidas a la soberanía, derechos soberanos o jurisdicción de un Estado extranjero, pero sin perjuicio de las facultades que, según el Derecho internacional, corresponden al ribereño o al Estado del puerto.

Art. 28. Ausencia de autoridades competentes.

En todos los casos en que, con arreglo a lo dispuesto en este Tratado, el capitán deba realizar una actuación ante un cónsul (del Estado) y no lo haya en el lugar, la efectuará ante la autoridad local y, de no ser posible, ante un notario o fedatario público, sin perjuicio de su ratificación ante el primer cónsul (del Estado) que encuentre en el curso de sus siguientes escalas.

SECCION 2ª FUNCIONES PUBLICAS

Art. 29. Condición de autoridad pública.

- 1) Mientras el buque se encuentre fuera de puerto nacional y sin perjuicio de las facultades que corresponden a las autoridades consulares y a las de los Estados ribereños y del puerto, de acuerdo con el Derecho internacional, el capitán tendrá a bordo la condición de autoridad pública y deberá cumplir y hacer cumplir toda obligación legal o reglamentaria que le sea impuesta en consideración a dicha condición.
- 2) En particular son funciones públicas del capitán las relativas al orden público y seguridad a bordo y cuantas se refieren a los hechos y actos de Estado civil acaecidos en el buque, tales como nacimientos, matrimonios y defunciones, poseyendo, a estos últimos efectos, el carácter de Registrador Auxiliar del Registro Civil.

Art. 30. Orden y seguridad pública a bordo.

- 1) El Capitán debe velar por la conservación del orden en el buque, disponiendo lo preciso para la seguridad de cuantos se encuentren a bordo.
- 2) A tal efecto, los capitanes de los buques nacionales podrán adoptar, con carácter extraordinario, cuantas medidas de policía estimen necesarias para el buen régimen de a bordo o en caso de peligro. Dichas medidas deberán ser cumplidas, sin excusa, por cuantas personas se hallen embarcadas, sin perjuicio de su derecho a efectuar las reclamaciones que consideren pertinentes una vez llegado el buque a puerto y ante la autoridad administrativa o judicial competente.

Art. 31. Expropiación de alimentos en caso de necesidad.-

En caso de necesidad durante el viaje, el capitán, previa reunión del consejo de oficiales, puede obligar a los que tienen víveres de

su propiedad particular, a que los entreguen para el consumo común de todos los que se hallen a bordo, abonando el importe en el acto o, a más tardar, en el primer puerto. En las mismas circunstancias puede tomarlos de la carga, abonando el valor correspondiente en su respectivo puerto de destino.

Art. 32. Obligación de consignar los hechos producidos.

- 1) Los capitanes de los buques vendrán obligados a consignar en el Diario de Navegación los hechos cometidos por personas que se encuentren a bordo durante la navegación y que, a su juicio, pudieran ser constitutivos de infracción administrativa, delito o falta.
- 2) El asiento será suscrito por el capitán y por el interesado, o, en caso de negarse éste, por dos testigos.
- 3) Al llegar a puerto deberá entregar certificación de lo consignado en el Diario de Navegación y, en su caso, de las demás pruebas y documentos, a la autoridad marítima si se trata de puerto (del Estado) o a la autoridad consular o diplomática (del Estado) si se trata de puerto extranjero.

Art. 33. Actas de registro civil.

- 1) En su carácter de Registrador Auxiliar del Registro Civil, el capitán extenderá en el Diario de Navegación las actas de los nacimientos o defunciones que ocurran a bordo, y las de los matrimonios en artículo de muerte que allí se celebren, ajustando su contenido a lo dispuesto en la legislación nacional respectiva.
- 2) En caso de desaparición de personas, instruirá la información sumaria pertinente, consignando en el Diario de Navegación las circunstancias principales de la desaparición y las medidas de búsqueda y salvamento adoptadas.

Art. 34. Testamentos y fallecimiento a bordo.

- 1) El Capitán otorgará el testamento marítimo y recibirá el testamento cerrado, con las formalidades dispuestas en la legislación sobre esta materia, dejando constancia de ello en el Diario de Navegación. También hará constar en el mismo libro la entrega del testamento ológrafo.
- 2) Cuando fallezca a bordo una persona y si no hubiera médico enrolado a bordo, corresponderá al capitán la extensión del certificado de defunción, pero no podrá

hacerlo antes de que hallan transcurrido veinticuatro horas a partir del momento en que aparezcan señales inequívocas de muerte. En todo caso el capitán levantará el inventario de sus papeles y pertenencias, con asistencia de dos oficiales del buque y dos testigos pasajeros, si los hubiera.

- 3) Si, una vez extendido el certificado de defunción, el buque no hubiese llegado a puerto para dar la debida sepultura al cadáver, el capitán está autorizado a tomar las disposiciones que exijan las circunstancias, procediendo si fuera posible a su embalsamamiento y conservación. Si ello no fuera posible sin perjudicar las condiciones sanitarias de a bordo y se presentaren síntomas de descomposición manifiesta, el capitán podrá ordenar que se lance el cadáver al mar, dejando constancia de su personalidad indubitada, de la situación geográfica del lanzamiento, del hecho de haber sido amortajado y lastrado al uso marineroy de la presencia de, al menos, dos testigos.

Art. 35. Entrega de bienes y de documentación.

- 1) Los bienes inventariados y el respectivo inventario, así como la copia autenticada de las actas de nacimiento, defunción, matrimonio o desaparición de personas y los testamentos otorgados o recibidos a bordo deben ser entregados por el capitán a la autoridad marítima o consular, según corresponda, del primer puerto de escala, haciendo mención de ello en la exposición que en tal oportunidad debe levantar, con expresa mención a la anotación pertinente en el Diario de Navegación.
- 2) Los asientos que ,sobre estas materias, haga el capitán en el diario de navegación en calidad de autoridad pública, tienen el valor de instrumento público.

SECCIÓN 3ª FUNCIONES TECNICAS

Art. 36. Obligaciones técnicas del capitán.

- 1) Corresponde al capitán, con carácter general, el deber de dirección técnica de la navegación y del gobierno del buque para conducirlo en seguridad al puerto de destino.
- 2) En particular, antes del viaje el capitán estará obligado a velar por que su buque se encuentra en condiciones de navegabilidad para el viaje que va a emprender, a cuyo efecto se cerciorará, entre otras cosas, de lo siguiente:
 - a) De que el buque esté debidamente armado, aprovisionado y con la dotación suficiente;

- b) De la buena estiba y distribución de la carga a bordo, así como del cumplimiento de las normas relativas a la seguridad de la carga y estabilidad del buque;
 - c) De que no se admite carga que considere peligrosa para la seguridad del buque u otras cargas que, teniendo tal característica, no estén acondicionadas de acuerdo con las reglamentaciones nacionales o internacionales aplicables.
 - d) De que se han efectuado las inspecciones destinadas a verificar el cumplimiento de las disposiciones relativas al estado material del buque y de sus servicios;
 - e) De que se ha establecido un cuadro orgánico de obligaciones para la ejecución de zafarranchos y de que el personal del buque y los pasajeros han sido debidamente instruidos en todo lo relativo a servicios de emergencia, de acuerdo con lo establecido en las leyes y reglamentos vigentes;
- 3) Durante el viaje corresponden al Capitán las obligaciones siguientes:
- a) Realizar los ejercicios y simulacros de emergencia, peligro, incendio y abandono, previstos en la legislación específica y en los Convenios internacionales aplicables;
 - b) Adoptar, en caso de peligro, todas las medidas que estén a su alcance para la salvación del buque, de las personas y de la carga que se encuentre a bordo, realizando, si fuere necesario, una arribada forzosa o pidiendo auxilio;
 - c) Tomar los prácticos necesarios en los lugares en que los reglamentos o la prudencia así lo exija;
 - d) Encontrarse en el puente de mando en las entradas y en las salidas de los puertos, en los pasajes por canales balizados, estrechos o lugares de navegación restringida, en caso de niebla, en navegación por zonas de intenso tránsito y, en general, en toda otra circunstancia en que los riesgos sean mayores;
 - e) Velar por el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias referentes a la prevención de la contaminación marina procedente desde buques, haciendo que se lleven puntualmente los libros y registros previstos en aquellas leyes y reglamentos.
 - f) No abandonar el buque en peligro, sino después de haber agotado todos los medios de salvación, y luego de emplear la mayor diligencia para salvar personas,

documentos y cargas de a bordo, correspondiéndole, en todos los casos, ser el último en dejar el buque.

- g) Acudir en auxilio de las vidas humanas, aún de enemigos, que se encuentren en peligro en el mar, de acuerdo con lo establecido en las convenciones internacionales en que (el Estado) es parte. Esta obligación cesará cuando ella signifique un serio peligro para las personas embarcadas en su buque o cuando tenga conocimiento de que el auxilio está asegurado en mejores o iguales condiciones que las que él podría ofrecer, o cuando tenga motivos razonables para prever que su auxilio es inútil. De estas causas debe dejar constancia en el Diario de Navegación.
- 4) El capitán debe cerciorarse de que se adoptan las medidas adecuadas para que las guardias que se realicen durante la navegación y en puerto o fondeadero sean seguras.

Art. 37. Intervención de práctico.

- 1) La utilización de los servicios de un práctico, aún cuando sea obligatoria, no supone menoscabo alguno en el mando del capitán ni en el ejercicio de los deberes de navegación del personal de guardia.
- 2) El capitán sigue siendo el directo responsable de la navegación, maniobra y gobierno del buque, sin perjuicio de la responsabilidad que corresponda al práctico por su defectuoso asesoramiento.
- 3) Los terceros perjudicados podrán dirigir su acción solidariamente contra el naviero y el práctico, quedando el capitán sujeto a la acción de repetición del primero, de conformidad con lo previsto en el artículo 44.

Art. 38. Obligación de comunicar accidentes.

- 1) Los capitanes de los buques nacionales deberán comunicar, de inmediato y por el medio más rápido, a la autoridad marítima o consular más cercana, todo accidente de navegación ocurrido al buque o causado por él, todo episodio de contaminación producido u observado y cualquier otra novedad extraordinaria y de importancia que afecte a la seguridad de la navegación o del medio ambiente marino
- 2) Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, el capitán deberá presentarse dentro de las veinticuatro horas hábiles siguientes a su llegada a puerto nacional ante la autoridad marítima, o ante el cónsul si es

puerto extranjero, para realizar una declaración sobre los hechos extraordinarios ocurridos durante el viaje y de interés para la administración marítima, con transcripción de la parte pertinente del diario de navegación.

- 3) Los asientos consignados en el Diario de Navegación sientan una presunción de veracidad de los hechos allí consignados que puede ser destruida mediante prueba en contrario. Corresponde a la autoridad judicial la apreciación del valor de la prueba en cada caso.

Art. 39. Protección de la libertad en la toma de decisiones.-

- 1) La seguridad marítima y la protección del medio marino deberán constituir la principal preocupación del capitán en todas las situaciones que puedan darse. La toma de decisiones del capitán en relación con estas materias no deberá resultar influida por instrucciones básicamente fundadas en consideraciones económicas y procedentes de los propietarios, navieros o fletadores del buque, o de otras personas que posean un interés en el mismo.
- 2) El capitán no podrá ser despedido por sus empleadores ni estos podrán adoptar otras medidas de represalia contra el por el hecho de haber actuado debidamente en todo momento, conforme a su recto criterio profesional.
- 3) A los efectos de garantizar los derechos a que se refiere el párrafo anterior, la administración marítima deberá dictaminar necesariamente en todo proceso laboral que se siga contra los capitanes de los buques nacionales, siempre que aquellos aleguen en su descargo haber actuado del modo más conveniente para salvaguardar los intereses de la seguridad marítima y del medio ambiente marítimo.

SECCION 4ª FUNCIONES COMERCIALES Y LABORALES

Art. 40. Sujeción a las instrucciones del naviero.

- 1) Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 39, los capitanes de los buques seguirán en todo momento las instrucciones de sus navieros en todo cuando concierne a la explotación comercial del buque.
- 2) El capitán, dentro de sus posibilidades, debe mantenerse, durante la navegación y en las escalas en puerto, en continuo contacto con el naviero, para tenerlo al corriente de todos los acontecimientos relativos a la expedición y requerirle instrucciones en

los casos que sean necesarias.

Art. 41. Representación legal del naviero.

- 1) Sin perjuicio de los apoderamientos que le puedan ser en cada caso conferidos, el capitán es representante legal del naviero y como tal estará facultado para realizar todos los actos y contratos precisos para la seguridad, habilitación, reparación y avituallamiento del buque que manda.
- 2) Las facultades a que se refiere el párrafo anterior cesarán en presencia del naviero o mandatario suyo con poder suficiente.
- 3) En los puertos donde no se encuentre el naviero, el capitán estará activa y pasivamente legitimado para comparecer en juicio como representante suyo.

Art. 42. Régimen especial para las facultades de gravamen y venta.

- 1) El capitán que se encuentre sin fondos para continuar la expedición en puerto donde no se halle el naviero o su mandatario, podrá solicitar su requerimiento mediante exhorto telegráfico o por telecopia a la autoridad judicial (del Estado) si fuere puerto nacional y por intermedio del consulado si se tratare de puerto extranjero.
- 2) Al formular tal requerimiento ante la autoridad judicial o el consulado, según los casos, debe justificar, con la ratificación de dos oficiales del buque, que carece absolutamente de fondos y que en el puerto no se encuentra el naviero ni su mandatario.
- 3) Formulado sin resultado el requerimiento expresado en los párrafos anteriores y en caso de urgente necesidad, el capitán puede contraer deudas con garantía real sobre el buque. A falta absoluta de otro recurso puede también gravar o vender la carga o las provisiones del buque.
- 4) Los destinatarios de las mercancías vendidas serán reembolsados por el valor de mercado que tengan en el puerto de destino en la época de la llegada del buque. Si dicho valor es inferior al que obtuvo en la venta, la diferencia corresponde al destinatario. Si el buque no puede llegar a su puerto de destino el monto del reembolso se fijará por su precio de venta. En el caso de haberse gravado la mercancía, su destinatario tiene derecho a que en el puerto de destino le sea entregada libre de todo gravamen.

Art. 43. Responsabilidad del naviero frente a terceros por los actos del capitán.

- 1) El capitán, como representante legal del naviero, obligará a éste frente a terceros en todo cuando concierne a sus actos y contratos relativos al buque, a su navegación y a su explotación, aún cuando se hubiere excedido en sus facultades legales o conferidas.
- 2) De los contratos celebrados por el Capitán para reparar, habilitar y avituallar al buque responderá también el propietario del buque, cuando fuese persona distinta del naviero y siempre que el acreedor desconociera esta última circunstancia y probase que la cantidad reclamada se invirtió en beneficio del buque.
- 3) No obstante lo previsto en los párrafos anteriores, responderá única y directamente el capitán cuando actúe exclusivamente en su propio nombre, sin revelar que lo hace en su calidad de capitán del buque y como representante del naviero.

Art. 44. Responsabilidad del capitán.

- 1) Los terceros tendrán acción directa contra el naviero por los actos del capitán, sin perjuicio del derecho de repetición que asiste al naviero frente al capitán cuando este hubiere obrado dolosamente o por impericia o negligencia, o cuando se hubiere excedido en el ejercicio de sus facultades legales o de las que le hubieren sido especialmente conferidas.
- 2) El capitán será también civilmente responsable frente al naviero y este frente a terceros por los daños y perjuicios ocasionados por dolo, negligencia o impericia de los oficiales o de la tripulación siempre que no pruebe que hizo uso de toda la extensión de su autoridad para prevenirlos y evitarlos.
- 3) Si la conducta del capitán fuere constitutiva de delito o falta, la responsabilidad civil del naviero será subsidiaria, de acuerdo con lo previsto en el Código Penal.

Art. 45. Protesta de mar.

- 1) A los efectos de salvaguardar su propia responsabilidad y la de sus navieros y sin perjuicio de los deberes de comunicación y de declaración contemplados en el artículo 37, el capitán que hubiere corrido temporal o considere haber sufrido la carga o el buque daños o avería hará sobre ello protesta ante la autoridad

judicial o cónsul competente en el primer puerto donde arribe, dentro de las veinticuatro horas siguientes a su llegada, y la ratificará dentro del mismo término así que llegue al punto de destino.

- 2) Del mismo modo habrá de proceder el capitán si habiendo naufragado su buque, se salvase, sólo o con parte de la dotación, en cuyo caso se presentará ante la autoridad más inmediata haciendo relación jurada de los hechos.
- 3) La autoridad judicial o cónsul en el extranjero, comprobará los hechos referidos, recibiendo declaración jurada a quienes se hubieren salvado, incluidos los pasajeros, tomará las demás disposiciones que conduzcan a la averiguación del caso y pondrá testimonio de lo que resulte del expediente en el Diario de Navegación para que el capitán lo presente al Juez o cónsul del puerto de destino.
- 4) La declaración del capitán y los asientos por el consignados en el Diario de Navegación harán fe si estuvieren conforme con las de oficiales, tripulantes y pasajeros que testifiquen. Si discordare se estará a lo que resulte de aquellas declaraciones, salvo siempre la prueba en contrario.

Art. 46. Funciones laborales del capitán.

Como representante del naviero, y en el ámbito laboral, corresponde al capitán mandar la dotación, velar por el cumplimiento de las normas relativas al régimen, disciplina y horarios de trabajo, asegurar el descanso que proceda y las garantías de seguridad e higiene en el trabajo y, en general, atender cualesquiera otros aspectos previstos en la normativa reguladora de la relación laboral de la gente de mar.

Art. 47. Autorización del Capitán para el empleo a bordo.

- 1) El embarco de los miembros de la dotación deberá contar con el consentimiento del capitán.
- 2) Si el capitán no estubiere de acuerdo con el enrolamiento de un miembro de la dotación deberá hacer constar en un acta las razones del rechazo. La autoridad marítima o consular instruirá un procedimiento sumario, dando traslado del contenido del acta a la persona interesada para que formule alegaciones y decidiendo a continuación sobre la procedencia o no del embarque. La sustanciación de dicho procedimiento no impedirá la salida del buque.

DE LOS OFICIALES Y DE LA TRIPULACION

SECCION 1ª DE LOS OFICIALES

Art. 48. Oficiales de puente o cubierta.

- 1) Los oficiales de puente o cubierta, también denominados pilotos, deberán:
 - a) Reunir las condiciones de titulación o certificación que exijan las Leyes o Reglamentos específicos;
 - b) No estar inhabilitado para el desempeño de su cargo.
- 2) El piloto que siga inmediatamente en rango al capitán será considerado primer oficial de puente o cubierta. Al primer oficial de puente le corresponde distribuir el trabajo entre él y los demás pilotos, así como dirigir las tareas de todo el personal del departamento. Será además el segundo jefe del buque y el jefe de la seguridad interior.

Art. 49. Obligaciones de los pilotos y Cuaderno de Bitácora.

- 1) Los pilotos estarán a las ordenes del capitán y desempeñarán a bordo cuantas funciones les correspondan de acuerdo con la normativa laboral y las leyes y reglamentos aplicables.
- 2) En particular realizarán las guardias y servicios de navegación y de puerto con la diligencia debida y velarán por que así lo haga también el personal a sus ordenes.
- 3) En los buques donde vayan enrolados dos o mas oficiales de puente, deberá llevarse un libro foliado y sellado y firmado por la autoridad marítima en todas sus hojas, denominado "Cuaderno de Bitácora", con nota al principio, expresiva del número de las que contenga.
- 4) El piloto de guardia registrará en el "Cuaderno de Bitácora" cuantas vicisitudes náuticas y metereológicas se produzcan durante la misma, tales como los rumbos, variaciones y desviaciones, velocidades y distancias navegadas, el abatimiento, la dirección y fuerza del viento y de la mar, la temperatura y presión atmosféricas, la visibilidad y el estado general de la atmósfera y las situaciones estimadas u observadas. Así mismo, y bajo el nombre de "Acaecimientos", se anotarán las maniobras efectuadas, las llamadas o situaciones de socorro recibidas o encontradas, las operaciones de búsqueda o salvamento realizadas, los fenómenos de contaminación observados y todos los particulares y accidentes de relevancia que ocurran durante la

navegación.

- 5) En el curso de la navegación, con la mayor frecuencia posible y cuando las circunstancias lo permitan, los pilotos someterán el equipo náutico de a bordo a pruebas operacionales, especialmente cuando se prevean situaciones que entrañen peligro para la navegación, dejando constancia en el Cuaderno de las pruebas efectuadas.
- 6) El piloto entrante y el saliente firmarán el Cuaderno de Bitácora en cada relevo de guardia y en prueba de conformidad. El capitán podrá asimismo realizar anotaciones y dejar constancia en el Cuaderno de las ordenes e instrucciones que para la navegación imparta.
- 7) Las anotaciones del Cuaderno de Bitácora servirán de base para cubrir las correlativas del Diario de Navegación. En los buques con sólo un oficial de puente, las anotaciones que corresponde hacer al piloto serán efectuadas directamente en el Diario de Navegación.

Art. 50. Responsabilidad de los pilotos.

- 1) Los pilotos responderán ante su naviero de todos los daños y perjuicios que se causaren por su dolo, negligencia o impericia, sin perjuicio de la responsabilidad criminal a que hubiera lugar, si hubiere mediado delito o falta.
- 2) El piloto seguirá las instrucciones del capitán relativas al rumbo y velocidad a seguir y demás de orden náutico. Si surgiera discrepancia, el piloto expondrá al capitán las observaciones convenientes en presencia de los demás oficiales de cubierta si los hubiere a bordo. Si todavía insistiere el capitán, el piloto hará la oportuna protesta, firmada por él y por otro de los oficiales de cubierta, o, en su defecto, de máquinas, insertando la correspondiente anotación en el Cuaderno de Bitácora, y obedecerá al capitán, quien será el único responsable de las consecuencias de sus disposiciones.

Art. 51. Oficiales de Máquinas y Jefe de Máquinas.

- 1) Los oficiales de máquinas, también llamados maquinistas navales, deberán:
 - a) Reunir las condiciones de titulación o certificación que exijan las Leyes o Reglamentos específicos;
 - b) No estar inhabilitado para el desempeño de su cargo;
- 2) Cuando existan dos o más maquinistas embarcados en un

buque, uno de ellos será Jefe de Máquinas. El Jefe de Máquinas ejercerá el mando sobre todos los demás oficiales de máquinas y sobre todo el personal del departamento.

- 3) El oficial que ocupe el cargo inmediato inferior al Jefe de Máquinas será el primer oficial de máquinas a quien corresponderá el ejercicio de similares funciones en relación con dicho departamento, a las que se asignan al primer oficial de puente.

Art. 52. Obligaciones del Jefe de Máquinas.

- 1) El Jefe de Máquinas tendrá a su cargo el aparato motor, las máquinas auxiliares, el combustible y lubricantes y todo cuanto, según los reglamentos, constituye a bordo materia de la competencia del departamento de máquinas.
- 2) En particular serán obligaciones del Jefe de Máquinas:
 - a) Mantener las máquinas y calderas en buen estado de conservación, mantenimiento y limpieza y disponer lo conveniente a fin de que estén siempre dispuestas para funcionar con regularidad.
 - b) No emprender ninguna modificación en el aparato motor, ni proceder a remediar las averías que hubiese notado en el mismo, ni alterar el régimen normal de su marcha, sin la autorización previa del capitán.
 - c) Dar cuenta al capitán de cualquier avería en el aparato motor, y avisarle cuando haya que parar las máquinas por algún tiempo u ocurra algún accidente en su departamento del que deba tener noticia inmediata el capitán, quien deberá además ser informado con frecuencia acerca del consumo de combustible y materias lubricantes.

Art. 53. Cuaderno de Máquinas.

- 1) Todos los buques deberán llevar un libro o registro denominado "Cuaderno de Máquinas" diligenciado del mismo modo que el Cuaderno de Bitácora, en el cual se anotarán todos los datos referentes al trabajo de las máquinas, como son, por ejemplo, el número de motores principales y auxiliares en funcionamiento, sus revoluciones, temperaturas, presiones y régimen de marcha, las presiones de vapor y el grado de saturación del agua en las calderas y el consumo del combustible y de materias lubricantes. Asimismo, y bajo el epígrafe de Ocurrencias Notables, se harán constar las averías y descomposiciones que ocurran en motores, máquinas y calderas, las causas que las produjeron y los medios empleados para repararlas.

- 2) El maquinista entrante y el saliente firmarán el Cuaderno de Máquinas en cada relevo de guardia y en prueba de conformidad. El Jefe de Máquinas podrá además dejar constancia en el Cuaderno de las ordenes que instrucciones que imparta para el buen régimen de cuanto concierne al departamento.

Art. 54. Obligaciones de los oficiales de máquinas.-

- 1) Sin perjuicio del poder de mando del capitán, los oficiales de máquinas estarán a las ordenes del Jefe de Máquinas y desempeñarán a bordo cuantas funciones les correspondan de acuerdo con la normativa laboral y las leyes y reglamentos aplicables.
- 2) En particular realizarán las guardias y servicios de máquinas con la diligencia debida y cuidarán de que así lo haga también el personal a sus ordenes.

Art. 55. Responsabilidad del Jefe y de los oficiales de máquinas.

- 1) El Jefe y los oficiales de máquinas responderán ante el naviero de todos los daños y perjuicios que se produzcan como consecuencia del incumplimiento doloso o culposo de sus obligaciones, sin perjuicio de la responsabilidad criminal a que hubiere lugar si resultare probado haber mediado delito o falta.
- 2) Responderán en particular de los accidentes o averías que, por su negligencia o impericia, se causen al aparato motor, al buque y al cargamento.
- 3) En los casos en que el Jefe de Máquinas, discrepando con la orden contraria del capitán, creyese necesario realizar reparaciones o parar o alterar el régimen de las máquinas o motores, le expondrá las observaciones convenientes en presencia de los demás oficiales de máquinas y si, a pesar de esto, el capitán insistiese en su negativa, el Jefe de Máquinas hará la oportuna protesta, consignándola en el cuaderno de máquinas, y obedecerá al capitán, que será el único responsable de las consecuencias de su disposición.

Art. 56. Oficiales de comunicaciones.

- 1) Los oficiales de comunicaciones, también llamados oficiales radiotelegrafistas, deberán:
 - a) Reunir las condiciones de titulación o certificación que exijan las Leyes o Reglamentos específicos;

- b) No estar inhabilitados con arreglo a las disposiciones de este Tratado.
- 2) Los oficiales radiotelegrafistas son los que, a las ordenes del capitán, están encargados de organizar y cumplir los deberes relacionados con el servicio radioeléctrico de a bordo.
- 3) En el ejercicio de su cargo deberán de cumplir puntualmente cuantas obligaciones relativas al servicio de telecomunicaciones se establecen en la legislación específica y en los reglamentos internacionales relativos al uso y empleo de los servicios móviles marítimos, quedando responsables de los daños y perjuicios que por su dolo, impericia o negligencia se originen.

Art. 57. Otros oficiales a bordo.

- 1) Además de los oficiales a que se refieren los artículos anteriores, podrán existir a bordo oficiales pertenecientes a los departamentos de administración y de sanidad, en función de la clase y tamaño del buque y de la navegación a que se dedica. En particular, deberán existir los oficiales mínimos de sanidad a que se refiere el artículo 76 de este Tratado.
- 2) Mediante reglamento se determinarán los requisitos, obligaciones y régimen a bordo de los oficiales de administración y servicios y de sanidad.

Art. 58. Oficiales alumnos.

- 1) Los navieros de los buques nacionales están obligados a aceptar y mantener a bordo a los alumnos de los centros de formación o capacitación marítima que cursen estudios para la obtención de títulos o certificaciones (del Estado) para ejercer las profesiones marítimas con categoría de oficial.
- 2) Durante su estancia a bordo, los alumnos serán considerados oficiales en prácticas y quedarán sujetos a las ordenes e instrucciones de los oficiales correspondientes, debiendo realizar todas aquellas tareas que les sean encomendadas y que sean pertinentes para su formación.
- 3) Mediante reglamento se determinará el número de alumnos que corresponde llevar a cada buque según su tamaño y clase de navegación, así como todo lo relativo a la duración y condiciones de las prácticas y a su régimen de a bordo.

Art. 59. Consejo de Oficiales.

En caso de acaecimiento importante, y siempre que lo permitan las circunstancias, el capitán debe requerir la opinión a un consejo compuesto por todos los oficiales del buque. Cualquiera que sea esta opinión, el capitán decide lo que considera más conveniente u oportuno, bajo su exclusiva responsabilidad personal.

SECCION 2ª: DE LA TRIPULACION

Art. 60. El contramaestre.

- 1) El contramaestre es el hombre de mar y miembro de la tripulación que, por su experiencia y práctica marinera dirige, bajo las ordenes del capitán y de los oficiales de cubierta, los trabajos de limpieza y toda clase de faenas marineras, que se originen a bordo.
- 2) La tripulación del departamento de cubierta estará bajo las ordenes directas del contramaestre, siendo éste responsable ante el capitán y el primer oficial del cumplimiento y fiel ejecución de los trabajos encomendados.
- 3) En particular deberá cuidar el contramaestre del buen arranchado, trincaje, mantenimiento y manejo de la carga, puntales, botes, balsas y otros elementos de salvamento, así como de las estachas, cables, cadenas y demás equipo marinerero del buque.
- 4) El contramaestre distribuirá equitativamente el trabajo y vigilará su más exacta ejecución. Durante la navegación vigilará, a las directas ordenes del primer oficial de puente, la estiba de la carga, cubertada, cierre de escotillas, y demás elementos concernientes a la seguridad del buque o de la carga, dando cuenta al oficial de guardia de cualquier anomalía que observe durante la misma.

Art. 61. Contramaestre de máquinas.

- 1) El contramaestre de máquinas, también llamado calderetero, es el miembro de la tripulación perteneciente a la categoría de maestranza, que, a las órdenes del Jefe y demás oficiales de máquinas, dirige a la tripulación empleada en el departamento, vigilando toda clase de trabajos que en el mismo se efectúen, tanto de limpieza como de conservación, distribuyendo el trabajo y velando por su más exacta ejecución, de acuerdo con las ordenes recibidas.

- 2) El calderero responderá ante el jefe y ante el primer oficial de máquinas del puntual cumplimiento de los trabajos encomendados.

Art. 62. Otros cargos de maestranza.

- 1) Además de los contraмаestres de cubierta y máquina podrán existir a bordo los demás cargos de maestranza que sean precisos para el servicio del buque, atendiendo a su clase, tamaño y actividad.
- 2) Mediante reglamento se determinarán sus respectivas denominaciones, requisitos, obligaciones y régimen de a bordo.

Art. 63. Otros miembros de la tripulación.

- 1) Junto con la maestranza integrarán la tripulación el resto de las personas al servicio del buque, tal y como se define en el presente Tratado.
- 2) Las denominaciones, funciones, requisitos y obligaciones de los miembros de la tripulación se determinarán reglamentariamente distinguiendo según el departamento al que se hallen adscritos y a la clase, tamaño y actividad del buque.
- 3) Los tripulantes deberán cumplir puntualmente las ordenes e instrucciones legítimas que reciban del capitán, de los oficiales y de los cargos de maestranza correspondientes a su departamento, quedando responsables ante el naviero de las resultas de sus actos.

CAPITULO VI
DEL REGIMEN LABORAL

SECCION 1ª: REGIMEN GENERAL

Art. 64. Régimen aplicable a las relaciones laborales de la gente de mar.

- 1) Salvo en las materias expresamente contempladas en el Presente Tratado, las relaciones de trabajo de la gente de mar embarcada en buques (del Estado) se regirán por las disposiciones generales o específicas contenidas en la legislación laboral, en los Convenios Internacionales en que sea parte (el Estado) y en los Convenios Colectivos que resulten aplicables.

- 2) La ley del pabellón regirá las relaciones de trabajo a bordo de buques extranjeros.

Art. 65. Jurisdicción.

- 1) Los juzgados y tribunales nacionales serán competentes para conocer de cuantos litigios se originen como consecuencia de las relaciones laborales de la gente de mar en los siguientes casos:
 - a) Cuando el empleador tenga su residencia o domicilio en (el Estado);
 - b) Cuando el trabajo haya sido prestado a bordo de buques nacionales;
 - c) Cuando el trabajo haya sido prestado a bordo de buques extranjeros por trabajadores nacionales;
 - d) Cuando el trabajo se haya prestado a bordo de buques extranjeros y la oferta de empleo haya sido recibida por el trabajador o el contrato haya sido firmado en (el Estado).
- 2) Las normas atributivas de jurisdicción contenidas en el párrafo anterior son irrenunciables. Cualquier pacto contractual o cláusula que tenga por objeto modificar las referidas reglas será nulo de pleno derecho y se tendrá por no puesto.

Art.66. Embargo preventivo y afección real del buque.

- 1) Los créditos por los sueldos y otras cantidades debidos al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación del buque en virtud de su enrolamiento a bordo, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de seguridad social pagaderas en su nombre, son créditos marítimos que autorizan el embargo preventivo del buque ante los juzgados y tribunales nacionales y son además créditos marítimos privilegiados que abren paso a la ejecución real.
- 2) Será de aplicación la legislación relativa al embargo preventivo de buques y a los privilegios marítimos sobre el buque.

Art. 67. Reclutamiento de dotaciones.

- 1) Corresponde exclusivamente a los órganos de la administración pública del Estado la titularidad de los servicios de oferta de empleo y de reclutamiento de la gente de mar (del Estado) para formar parte de las

dotaciones de buques nacionales o extranjeros.

- 2) Las administraciones marítima y de trabajo, con la participación de los sindicatos y organizaciones empresariales más representativas establecerán las correspondientes bolsas y servicios gratuitos de empleo para marinos y velarán por que las contrataciones se hacen siguiendo un orden cronológico de inscripción y de acuerdo con las normas que resulten aplicables.
- 3) La colocación de la gente de mar no podrá ser objeto de un comercio ejercido con fines lucrativos. Ninguna operación de colocación en un buque podrá dar lugar a que la gente de mar pague una remuneración cualquiera, directa o indirectamente, a una persona física o jurídica.
- 4) Las personas físicas o jurídicas residentes o domiciliadas en (el Estado) que, contraviniendo la prohibición establecida en el párrafo anterior, mediaren con animo de lucro en el reclutamiento y colocación de la gente de mar nacional, quedarán personalmente responsables del cumplimiento por los empleadores de las condiciones contractuales ofrecidas y estarán pasivamente legitimadas para ser demandadas dentro de la jurisdicción (del Estado).

Art. 68. Certificado médico de aptitud.

- 1) La administración marítima velará porque la gente de mar no sea enrolada a bordo de un buque si no posee un certificado médico que pruebe su aptitud física para el trabajo marítimo en que vaya a ser empleada.
- 2) La administración marítima, previa consulta con las organizaciones más representativas de empleadores y de gente de mar, determinará la naturaleza del examen médico que deberá efectuarse y las indicaciones que deban anotarse en el mismo.
- 3) El certificado médico será válido durante un período que no exceda de dos años a partir de la fecha de su expedición. Sin embargo, en lo concerniente a la vista, el certificado médico será válido durante un período máximo de seis años a partir de la fecha de su expedición.
- 4) En casos urgentes, la autoridad competente podrá autorizar el empleo de una persona, para un sólo viaje, sin que ésta haya cumplido los requisitos de los artículos precedentes.

Art. 69. Condiciones de seguridad en el trabajo.

- 1) La realización de los trabajos a bordo de los buques nacionales, en particular los de índole mecánica y manual, se realizarán en todo caso con las precauciones y con los equipos protectores necesarios para prevenir accidentes, de conformidad con la legislación específica sobre la materia y con sujeción a lo previsto en los Convenios colectivos aplicables.
- 2) Cualquier suministro por el empleador de equipo de protección o dispositivos de otra naturaleza para la prevención de los accidentes deberá ir acompañado de las correspondientes normas e instrucciones para su utilización así como de un escrito dirigido al capitán en el que se informe acerca de la obligatoriedad de su uso.
- 3) A bordo de los buques nacionales se nombrarán una o varias personas o se establecerá un comité apropiado, formado por miembros de los distintos departamentos de la dotación, que, bajo las ordenes directas del primer oficial de puente, será responsable de la prevención de accidentes a bordo.

Art. 70. Registro y publicidad de accidentes de trabajo.

- 1) Todos los accidentes de trabajo producidos a bordo deberán ser notificados por el capitán al naviero y por este a la autoridad marítima o consular, de acuerdo con el modelo de parte de accidentes que se apruebe reglamentariamente.
- 2) La autoridad marítima habrá de proceder a una investigación de las causas y circunstancias de los accidentes del trabajo mortales o que hubieren producido lesiones graves a la gente de mar enrolada en los buques nacionales. Anualmente publicará un resumen de todos los accidentes de trabajo producidos, sean o no graves, incluyendo una somera indicación de sus causas y consecuencias.

Art. 71. Alojamientos e Instalaciones.

- 1) Los alojamientos, servicios y demás cuartos e instalaciones de los buques nacionales deberán reunir las debidas condiciones de seguridad, sanitarias y de higiene, de modo que no se ponga en riesgo la integridad y la salud del personal de a bordo. Responderán los navieros del mantenimiento de dichas condiciones.
- 2) La ubicación, los medios de acceso, la estructura y la

disposición de los alojamientos de la dotación garantizarán una adecuada seguridad y la protección contra la intemperie y el mar, así como el aislamiento del calor, del frío, del ruido excesivo o de las emanaciones provenientes de otras partes del buque.

- 3) Los dormitorios y los comedores estarán debidamente ventilados y, con excepción de los destinados exclusivamente a navegar en zonas tropicales o calientes, habrán de contar con un sistema de calefacción adecuado.
- 4) A reserva de las excepciones especiales que puedan concederse a los buques de pasajeros, los dormitorios y los comedores dispondrán de luz natural suficiente y de una instalación adecuada de alumbrado artificial. En todo caso, los dormitorios deberán estar situados sobre la línea de máxima carga, en el centro o en la popa del buque.

Art. 72. Alimentación y servicio de fonda.

- 1) La administración marítima velará porque exista un nivel satisfactorio de alimentación y de servicio de fonda de la dotación a bordo de los buques nacionales.
- 2) En particular, los inspectores comprobarán la idoneidad del abastecimiento de víveres y agua potable, de modo que, atendiendo al número de tripulantes y a la duración del viaje, sea adecuado en cuanto a su cantidad, valor nutritivo, calidad y variedad.

Art. 73. Facultades de la autoridad marítima.-

- 1) La autoridad marítima, a la vista del informe del inspector, podrá negar el zarpe del buque hasta que sean subsanados los defectos encontrados relativos a los distintos aspectos de la seguridad e higiene a bordo y en aquellos casos en que los mismos supongan un riesgo manifiesto para la salud de las personas embarcadas.
- 4) Los inspectores estarán facultados para hacer recomendaciones al naviero, al capitán o a cualquier otra persona responsable, a fin de mejorar las condiciones de seguridad e higiene o del servicio de fonda.

Art. 74. Control de seguridad e higiene sobre buques extranjeros.

- 1) Cuando se reciba una denuncia o queja por parte de los miembros de la dotación o de los sindicatos que los representen respecto a las condiciones de seguridad e

higiene a bordo de buques extranjeros que se encuentren surtos en los puertos nacionales, la administración marítima podrá disponer la realización de inspecciones y adoptar las medidas necesarias para poner remedio a cualquier situación a bordo que resulte claramente peligrosas para la seguridad o la salud.

- 2) Al adoptar dichas medidas, la autoridad competente deberá informar inmediatamente al más próximo representante marítimo, consular o diplomático del Estado de la bandera, y solicitará la presencia de dicho representante si es posible. En ningún caso deberá detener o demorar la salida del buque sin motivo suficiente.
- 3) La administración marítima elaborará un informe sobre las deficiencias encontradas y sobre las medidas adoptadas y dicho informe será enviado a las autoridades competentes del Estado del pabellón y al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

SECCION 3ª: SERVICIOS MEDICOS A BORDO

Art. 75. Servicios de sanidad a bordo.

- 1) Los buques nacionales deberán contar con el personal, equipos elementos y servicios de sanidad a bordo que procedan, según la clase y tamaño del buque y de la actividad o navegación a que se dedique, de conformidad con lo previsto en este Tratado y con lo que al efecto se establezca en los reglamentos.
- 2) Todo buque nacional deberá llevar un botiquín y equipo médico a bordo, cuyo contenido y detalle será fijado y homologado por la autoridad sanitaria competente, teniendo en cuenta el tipo de buque, el número de personas a bordo y la índole, destino y duración de los viajes. Dicha autoridad tomará en consideración las recomendaciones internacionales existentes, tales como la "Guía Médica Internacional de a bordo" y la "Lista de medicamentos esenciales", publicadas por la Organización Mundial de la Salud.
- 3) Todo buque nacional deberá llevar una guía médica de a bordo, adoptada por la autoridad competente. La guía médica deberá explicar cómo ha de utilizarse el contenido del botiquín y ha de estar concebida de forma que permita al personal no médico atender a los enfermos o heridos a bordo, con o sin consulta médica por radio.
- 4) Todo buque con arqueo bruto igual o superior a 500, que lleve quince o más personas a bordo y que efectúe un viaje de más de tres días, deberá disponer a bordo de

una enfermería independiente.

Art. 76. Personal encargado de la sanidad.

- 1) Todos los buques nacionales que lleven cien o más personas a bordo o más de veinticinco pasajeros y que normalmente hagan travesías internacionales de más de tres días de duración, deberán llevar entre los miembros de la dotación, como mínimo, un oficial médico adscrito al departamento de sanidad, que será el responsable de los servicios médicos.
- 2) Los buques nacionales que lleven cincuenta o más personas a bordo o más de doce pasajeros en viajes internacionales de más de tres días de duración, deberán llevar adscrito al departamento de sanidad, al menos un enfermero o sanitario debidamente titulado y cualificado que poseerá la categoría de oficial.
- 3) En los buques que carezcan de personal del departamento de sanidad, corresponderá prestar asistencia médica y administrar medicamentos al capitán o, por delegación de este, a un oficial del departamento de puente.
- 4) Las personas encargadas de la asistencia médica a bordo que no sean médicos o titulados sanitarios deberán haber terminado satisfactoriamente un curso, aprobado por la autoridad sanitaria competente, de formación teórica y práctica en materia de asistencia médica, en los términos que se determinen reglamentariamente.

Art. 77. Consultas radiomédicas.-

- 1) Todos los buques nacionales dotados de instalaciones de radio y que realicen viajes de altura deberán llevar a bordo una lista completa de las estaciones de radio a través de las cuales puedan hacerse consultas médicas.
- 2) La gente de mar encargada de los servicios médicos a bordo deberá ser instruida en los procedimientos del servicio radiomédico internacional, tal y como figuren en guía médica de a bordo y en la sección médica de la edición más reciente del Código Internacional de Señales, publicado por la Organización Marítima Internacional.

SECCION 4ª: PRESTACIONES SOCIALES

Art. 78. Cobertura de riesgos de enfermedad o accidente.

- 1) El naviero deberá hacerse cargo de los siguientes

riesgos en relación con la gente de mar:

- a) de enfermedad o accidente ocurridos en el período que transcurra entre la fecha estipulada en el contrato de enrolamiento para el comienzo del servicio y la terminación del contrato;
 - b) de muerte que resulte de cualquier enfermedad o accidente.
- 2) La asistencia por cuenta del naviero deberá comprender:
- a) el tratamiento médico y el suministro de medicamentos y otros medios terapéuticos de buena calidad y cantidad suficiente;
 - b) La alimentación, el alojamiento y la hospitalización, si fuera necesaria.
 - c) Los gastos de repatriación y traslado del cadáver y los del funeral, en caso de muerte.
- 3) La asistencia correrá a cargo del naviero hasta la curación del enfermo o herido o hasta que se compruebe el carácter permanente de la enfermedad o de la incapacidad. Sin embargo, cesará la responsabilidad del naviero desde el momento en que el enfermo o herido tenga derecho a percibir las prestaciones propias del sistema de cobertura de seguridad social y en la misma medida en que alcance dicha cobertura.

Art. 79. Obligación de repatriación.

- 1) Cualquiera que sea la modalidad del contrato, el empleador tendrá la obligación de restituir a la gente de mar al lugar o puerto de enrolamiento antes de dar por concluida la relación de trabajo.
- 2) La misma obligación existirá cuando el trabajador sea desembarcado como consecuencia de enfermedad o accidente.
- 3) No obstante lo previsto en los párrafos anteriores, cuando el trabajador hubiese sido contratado en (el Estado) y con independencia de cual haya sido el puerto de enrolamiento, el empleador tendrá también la obligación de restituirlo al lugar de contratación, a opción del trabajador.
- 3) En todos los casos los gastos de repatriación a cargo del empleador comprenderán todos los de transporte, alojamiento, manutención, e impuestos originados en el viaje e incluirán, asimismo, los salarios y prestaciones de seguridad social correspondientes a su duración.

Art. 80. Seguridad social de la gente de mar.

- 1) La gente de mar (del Estado) estará cubierta por el régimen nacional de seguridad social en las contingencias y servicios siguientes:
 - a) Enfermedad, accidente no profesional y maternidad;
 - b) Accidentes de trabajo y enfermedad profesional;
 - c) Vejez, invalidez y muerte;
 - d) Subsidios de familia, viudedad y enfermedad;
 - e) Paro forzoso por causas legales o desocupación comprobada;
 - f) Servicios sociales de beneficio colectivo.
- 2) La anterior cobertura procederá cuando se presten los servicios a bordo de buques nacionales. Se extenderá asimismo a los nacionales que formen parte de la dotación de buques extranjeros siempre que suscriban un convenio especial de seguridad social para marinos emigrantes.
- 3) La cobertura de seguridad social de la gente de mar extranjera embarcada en buques nacionales se regirá por la ley del país de nacionalidad o de residencia del trabajador y, en su defecto, será la que resulte del convenio colectivo o contrato de trabajo.

**CAPITULO VII
INFRACCIONES Y SANCIONES ADMINISTRATIVAS**

Art. 81. Infracciones muy graves.

- 1) Constituyen infracciones muy graves en materia de personal marítimo las siguientes:
 - 1.- El incumplimiento de las normas relativas a las dotaciones mínimas de seguridad, cuando con ello se ponga en peligro la seguridad del buque.
 - 2.- Hacerse a la mar contra las prohibiciones de zarpe a que se refieren los artículos 20, 23 y 73 de la presente Ley.
 - 3.- La mediación en la colocación de la gente de mar en

contravención con lo dispuesto en el artículo 67 del presente Tratado.

- 4.- El incumplimiento de las medidas de policía establecidas por el Capitán para el buen orden de a bordo, a que se refiere el artículo 30 del presente Tratado.
 - 5.- La coacción o las represalias ejercidas sobre el Capitán para coartar su libertad de actuación profesional en materia de seguridad marítima, en los términos previstos en el artículo 39 del presente Tratado.
 - 6.- El incumplimiento por el Capitán de las obligaciones que le incumben a tenor de las letras f) y g) del párrafo 3 del artículo 36 del presente Tratado.
- 2) Las infracciones muy graves serán sancionadas con multa de ... a ...

Art. 82. Infracciones graves.

- 1) Constituyen infracciones graves en materia de personal marítimo, salvo que fueren constitutivas de infracción muy grave, las siguientes conductas:
 - 1.- Navegar sin Libreta de Embarco o sin haber sido legalmente enrolado.
 - 2.- Navegar, aceptar a bordo o permitir ejercer funciones en el buque a personas que no posean la titulación o certificación exigible para ello, de acuerdo con el presente Tratado y con las normas dictadas para su desarrollo.
 - 3.- El incumplimiento de los requisitos de nacionalidad previstos en el presente Tratado para formar parte de las dotaciones de los buques nacionales.
 - 4.- La falta de comunicación por el Capitán de los accidentes a que se refiere el artículo 38 del presente Tratado.
 - 5.- El incumplimiento de las obligaciones relativas a la seguridad, sanidad e higiene en el trabajo que se establecen en este presente Tratado.
 - 6.- El incumplimiento de las obligaciones relativas a las dotaciones mínimas de seguridad.
 - 7.- La falta de cumplimiento por el Capitán, oficiales o tripulación de las obligaciones establecidas en el presente Tratado cuando con ello se pudiese en peligro la seguridad del buque o de la navegación.

- 8.- El falseamiento en las anotaciones de los Roles de Despacho y Dotación, Libretas de Embarco, Diario de Navegación, Cuaderno de Bitácora y Cuaderno de Máquinas.
- 2) Las infracciones graves serán sancionadas con multa de a ...

Art. 83. Infracciones leves.

- 1) Serán infracciones leves en materia de personal marítimo las acciones u omisiones que infrinjan cualquiera de las obligaciones y requisitos de naturaleza administrativa establecidos en el presente Tratado, salvo que el hecho fuere constitutivo de infracción muy grave o grave.
- 2) Las infracciones leves serán sancionadas con multa de a.....

Art. 84. Sanciones accesorias.

- 1) Las infracciones muy graves o graves cometidas por la gente de mar podrá dar lugar, además de a la multa que corresponda, a inhabilitación temporal o definitivo, en los términos y con las consecuencias establecidas en el artículo 12° de el presente Tratado.
- 2) Las infracciones muy graves o graves cometidas por la gente de mar que esté en posesión de un título o certificado podrá ser también sancionada con la retirada definitiva o con la suspensión temporal del título o certificado.

Art. 85. Personas responsables.

- 1) De las infracciones contenidas en el presente Tratado serán responsables las personas a las que sea imputable a título de dolo o culpa la conducta constitutiva de infracción.
- 2) En todo caso, de las sanciones impuestas a los capitanes o personas que ejerzan el mando de los buques responderán siempre sus navieros con carácter subsidiario.

Art. 86. Autoridades competentes para sancionar.

- 1) La administración marítima será la competente para instruir los expedientes e imponer las sanciones previstas en el presente Tratado, sin perjuicio de las diligencias instructoras preliminares que debe realizar el capitán conforme a lo previsto en su artículo 22.

- 2) Los distintos órganos concretos de la administración marítima a los que queda atribuida la competencia sancionadora prevista en este Tratado serán determinados por el Gobierno, atendiendo a la gravedad de los hechos, a la cuantía de la multa o importancia de la sanción y a la naturaleza de la infracción cometida.

Art. 87. Procedimiento sancionador.

- 1) Para la instrucción de los expedientes administrativos sancionadores y para la imposición de las sanciones que correspondan se seguirán las normas previstas para tales casos en la legislación administrativa general.
- 2) Los recursos administrativos y judiciales que procedan contra las resoluciones sancionadoras se regirán por la legislación común del Estado.

Art. 88. Suspensión del procedimiento sancionador.

- 1) Cuando, a juicio de la autoridad competente, la infracción pudiera ser constitutiva de delito se dará traslado de las actuaciones practicadas a los órganos de la jurisdicción penal, suspendiéndose el procedimiento sancionador mientras la autoridad judicial no hubiera dictado sentencia firme o resolución, que ponga fin al proceso.
- 2) La sanción penal excluirá la imposición de sanción administrativa. De no haberse estimado la existencia de delito, la autoridad administrativa continuará el expediente sancionador, teniendo en cuenta, en su caso, los hechos declarados probados en la resolución del órgano judicial competente.
- 3) En todo caso se mantendrá la detención del buque en los casos que proceda y la suspensión del procedimiento no se extenderá a la ejecutividad de las medidas para restablecer el orden jurídico vulnerado.

CAPITULO VII
DEL SERVICIO DE PRACTICAJE

Artículo 89°. Definición, finalidad y régimen aplicable.

- 1) Se entiende por practicaaje el servicio de asesoramiento prestado a los capitanes en la dirección náutica de los buques que son objeto de su mando.

- 2) El servicio de practicaaje tiene por finalidad velar por que la navegaci3n por aguas difciles, las entradas y salidas de los puertos y las dem3s maniobras n3uticas en los puertos y aguas nacionales se realicen en las debidas condiciones de seguridad.
- 3) El servicio de practicaaje se regira por lo previsto en este Tratado, en los reglamentos generales dictados para su desarrollo y en las dem3s disposiciones normativas o contractuales que sean de aplicaci3n.

Art. 90°. Establecimiento de servicios de practicaaje.

- 1) El servicio de practicaaje se establecer3 y mantendr3 en aquellos puertos o lugares de (el Estado) en que as3 se considere aconsejable en atenci3n a la clase y volumen de tr3fico de buques en relaci3n con las caracter3sticas de la navegaci3n y dem3s circunstancias relevantes para la debida tutela de la seguridad de la navegaci3n y para la preservaci3n del medio marino.
- 2) Corresponde a la administraci3n mar3tima, previo informe preceptivo de la Autoridad Portuaria que corresponda, la determinaci3n de la necesidad de la existencia en un puerto o lugar de un servicio de practicaaje, la zona o extensi3n territorial del mismo y las condiciones t3cnicas en que debe ser prestado el servicio.

Art. 91°. Obligatoriedad del servicio.

- 1) El servicio de practicaaje podr3 ser obligatorio o de utilizaci3n facultativa.
- 2) Ser3 obligatorio el servicio de practicaaje cuando as3 sea considerado necesario para la debida tutela de la seguridad mar3tima y del medio ambiente marino, en atenci3n a la clase, actividad, tama3o y dem3s caracter3sticas del buque y de la carga que transporte, a la navegaci3n o maniobras a realizar y a las especiales circunstancias que concurran en el puerto o en las aguas navegables de que se trate.
- 3) Corresponde a la administraci3n mar3tima, previo informe preceptivo de la autoridad portuaria que corresponda, la determinaci3n de los servicios obligatorios de practicaaje.
- 4) Declarado obligatorio un servicio de practicaaje, la administraci3n mar3tima y la autoridad portuaria velar3n porqu3 ning3n buque realice navegaci3n o maniobra alguna prescindiendo del mencionado servicio.
- 5) Sin perjuicio de las sanciones previstas en el presente Tratado, los buques que realicen navegaci3n o maniobras

prescindiendo del servicio de practicaje, siendo éste obligatorio, deberán pagar la tarifa que hubiera correspondido de emplear práctico incrementadas con un recargo del 100%

Art. 92°. Titularidad y gestión del servicio .

- 1) El servicio de practicaje se ejercerá en los puertos nacionales, por la Autoridad Portuaria respectiva, bien mediante gestión directa, bien a través de contratos con los prácticos o con las organizaciones que estos constituyan.
- 2) Cuando se trate de servicios de practicaje establecidos en aguas situadas fuera del dominio portuario, el Gobierno, a propuesta de la administración marítima, designara la Autoridad Portuaria a la que deberá quedar encomendada la titularidad y gestión del servicio.
- 3) La Autoridad Portuaria, como titular del servicio de practicaje, establecerá las condiciones de prestación de éste, el procedimiento de control de su prestación y el régimen disciplinario.
- 4) La Autoridad Portuaria determinará el número de prácticos necesarios para la prestación del servicio de practicaje en cada puerto o lugar, previo informe preceptivo de la administración marítima competente.

Art. 93°. Embarcaciones, instalaciones y equipos.

- 1) La autoridad portuaria titular del servicio deberá velar por la existencia en todo momento de embarcaciones auxiliares suficientes, seguras y debidamente tripuladas, para el transporte de prácticos y para la realización de las maniobras de fondeo, atraque, amarre, desamarre y desatraque.
- 2) Asimismo, la autoridad portuaria dispondrá lo necesario para la adquisición y mantenimiento de equipos de radioescucha, control y vigilancia, salvamento y de los demás equipos y materiales necesarios para que el servicio de practicaje pueda ser realizado sin interrupción, con eficacia y en las debidas condiciones de seguridad, de acuerdo con las normas y recomendaciones generalmente aceptadas.

Art. 94°. Régimen económico.

- 1) Como contraprestación de los servicios de practicaje prestados directa o indirectamente por las Autoridades Portuarias estas percibirán las correspondientes

tarifas.

- 2) Las tarifas por servicios de practicaje serán aprobadas y revisadas de acuerdo con las normas de procedimiento y según los mismos criterios aplicables para la aprobación y revisión del resto de las tarifas por servicios portuarios en el puerto o puertos de que se trate.
- 3) A las mismas normas señaladas en el apartado anterior se sujetará el procedimiento de recaudación de las tarifas, de cuyo pago responderán solidariamente el naviero y el consignatario del buque.
- 4) La falta de pago de las tarifas de practicaje podrá dar lugar a la detención del buque por parte de la autoridad portuaria, quien podrá asimismo proceder a su venta pública administrativa o solicitar la venta judicial para obtener la satisfacción de su crédito con la preferencia que al mismo corresponda.

Art. 95°. Presencia continuada a bordo en casos especiales.

- 1) Cuando por cualquier accidente marítimo, condiciones adversas del estado del tiempo o cualquier otra circunstancia especial, el capitán de un buque solicite los servicios continuados de un práctico a bordo, aún fuera de las zonas de practicaje, dicha solicitud podrá ser autorizada por la Autoridad Portuaria, siempre que con ello no se afecte a la buena marcha del servicio de practicaje en el puerto en cuestión.
- 2) En este caso, el servicio de practicaje se cobrará por acuerdo especial entre la Autoridad Portuaria y el capitán del buque, el naviero o el consignatario, siendo en todo caso por cuenta del buque los gastos de manutención, alojamiento y retorno al lugar de embarque.

Art. 96°. Papeleta de practicaje.-

- 1) La prestación de los servicios de practicaje será justificada documentalmente mediante la "Papeleta de Practicaje", en la cual se anotarán el nombre del puerto o lugar de practicaje, el del práctico, el del capitán, el nombre, pabellón, clase y demás características principales del buque objeto del servicio, la identificación completa de su naviero y consignatario y de sus domicilios, la hora de comienzo y terminación del servicio, la clase del mismo, los remolcadores y demás medios utilizados y las vicisitudes importantes acaecidas durante su realización.
- 2) La Papeleta de Practicaje será entregada por la Autoridad Portuaria al práctico, quien la rellenará y presentará al capitán del buque para que la firme por

triplicado. Terminado el servicio, el capitán guardará el original, quedando una copia para el práctico y otra para la Autoridad Portuaria.

- 3) Reglamentariamente se aprobará el modelo oficial de "Papeleta de Practicaje", que deberá usarse en todos los puertos y lugares de (el Estado).

Art. 97°. Llegada de buques con averías.-

- 1) Los buques que presenten desperfectos técnicos en su maquinaria o que no tengan en perfectas condiciones de empleo todos los equipos e instrumentos cuya utilización resulta necesaria para el practicaje o maniobra que se pretenda efectuar, sólo recibirán servicio de practicaje cuando se disponga del número de remolcadores que, en su caso, requieran los reglamentos locales o el práctico oficial y existan condiciones favorables del estado del tiempo que hagan posible la realización de las operaciones en condiciones de seguridad.
- 2) En el supuesto de no darse los requisitos previstos en el párrafo anterior, el buque deberá proceder a realizar las debidas reparaciones o suministros antes de recibir el servicio de practicaje.
- 3) Cuando los prácticos consideren que, por carecer o por tener en mal estado las anclas, cadenas, aparejos o maquinillas de amarre y maniobra, pueda un buque causar accidentes o daños a las instalaciones portuarias, lo fondearán en un lugar apartado donde no comprometa a la seguridad del tráfico del puerto, dando cuenta inmediatamente a la Autoridad Portuaria. Dicha Autoridad otorgará al capitán del buque un plazo adecuado para que se provea de lo necesario y haga sus reparaciones, no autorizándole a cambiar de fondeadero a zonas de tráfico ni a hacerse a la mar, hasta tanto no haya terminado las citadas reparaciones.

Art. 98°. Buques con avería en puerto.

- 1) Todo buque atracado o fondeado deberá estar siempre alistado para proceder, en el termino máximo de una hora, a salir o a enmendar su fondeadero a amarradero, cuando por necesidades del tráfico o por la aparición de situaciones de emergencia, ello fuera necesario a juicio de la Autoridad Portuaria.
- 2) Si fuera precisa la realización de reparaciones, el capitán deberá solicitar el permiso previo de la Autoridad Portuaria, señalando si, a consecuencia de las mismas, el buque quedará inhabilitado para maniobrar y por cuanto tiempo.

- 3) La Autoridad Portuaria podrá otorgar el permiso si la reparación solicitada tiene carácter imprescindible ordenando, en su caso, a los prácticos que procedan previamente a cambiar al buque a otro amarradero o fondeadero donde no interrumpa el tráfico ni las operaciones portuarias.

CAPITULO VIII DE LOS PRACTICOS

Art. 99. Prácticos oficiales, habilitación e inhabilitación.-

- 1) El servicio de practicaje será prestado por prácticos oficiales.
- 2) Los prácticos oficiales son consejeros de derrota y de gobierno del Capitán que deberán tener la adecuada cualificación profesional, la aptitud física y la pericia especial necesarias para la segura maniobra en cada lugar o puerto.
- 3) Corresponde a la administración marítima la determinación y reglamentación de los requisitos generales exigibles para ser práctico oficial así como la constatación y comprobación de que los candidatos reúnen las condiciones a que se refiere el párrafo anterior. Asimismo, la administración marítima determinará las condiciones de formación permanente y de reciclaje, así como las pruebas de suficiencia y exámenes médicos precisos para que los prácticos mantengan su capacitación y habilitación.
- 4) Las autoridades portuarias sólo podrán contratar o emplear en el servicio de practicaje a los prácticos oficiales que posean la debida habilitación vigente concedida por la administración marítima, una vez que hayan superado las pruebas y cumplido los demás requisitos que a tal efecto se establezcan.
- 5) Además de los supuestos en que así proceda de conformidad con lo previsto en el Capitulo XII del presente Tratado, los prácticos de puerto serán inhabilitados por la administración marítima, con carácter temporal o definitivo, siempre que dejen de reunir las condiciones de aptitud física o de capacidad profesional necesarias para el ejercicio de sus funciones o cuando sean condenados por la comisión de algún delito.

Art. 100. Estatuto de los prácticos oficiales.-

En todo lo no dispuesto en el presente Tratado y en sus normas de desarrollo, el estatuto de los prácticos, sus retribuciones y el régimen de prestación de su actividad profesional de practicaje se regirá por los contratos concertados con las Autoridades Portuarias de que dependan así como por las disposiciones específicas aplicables a dichas autoridades.

Art. 101. Prácticos eventuales.-

- 1) En aquellos casos en que, por cualquier circunstancia sobrevenida, fuera urgentemente necesario el empleo de un practico y no hubiere personal regularmente habilitado como practico oficial del puerto de que se trate, la Autoridad Portuaria, con la autorización de la administración marítima, podrá contratar a un práctico eventual.
- 2) El nombramiento de práctico eventual deberá recaer en un practico oficial habilitado para otro puerto (del Estado) o sobre otras personas que cuenten con la debida formación y experiencia náuticas, siempre que, en uno y otro caso, se acredite un conocimiento suficiente de la geografía y de la navegación del puerto en cuestión.
- 3) Los prácticos eventuales quedarán sometidos en el ejercicio de sus funciones a las normas reguladoras del servicio de practicaje y cesarán en el ejercicio de las mismas una vez que la plaza sea cubierta por práctico oficial regularmente habilitado para el puerto.

Art. 102. Organizaciones de prácticos.-

- 1) En aquellos puertos en que el volumen de tráfico de buques así lo haga aconsejable, la autoridad portuaria podrá fomentar la constitución de una agrupación u organización local de prácticos, en la que quedarán integrados todos los prácticos oficiales que presten sus servicios en dicho puerto.
- 2) Las organizaciones de prácticos tendrán por finalidad contribuir a la seguridad de la navegación y del medio ambiente marino mediante la mejora en la prestación profesional de los servicios de practicaje.
- 3) Para el cumplimiento de sus fines, las organizaciones de los prácticos tendrán personalidad jurídica y plena capacidad de obrar, si bien no serán responsables de los daños y perjuicios irrogados por los actos de los prácticos en el desempeño de sus funciones de practicaje.
- 4) Las agrupaciones locales podrán constituir una Asociación nacional de prácticos oficiales que poseerá

personalidad jurídica y plena capacidad de obrar y que tendrá por objetivo la coordinación de los intereses de las organizaciones locales así como su representación a nivel nacional.

Art. 103. Practico Mayor.-

- 1) En los puertos o lugares en que existan servicios de practicaje atendidos por dos o más prácticos oficiales, la Autoridad Portuaria podrá nombrar a uno de ellos Práctico Mayor.
- 2) El Práctico Mayor dirigirá la organización local de prácticos que, en su caso, pueda constituirse, y colaborará con la Autoridad Portuaria en las tareas propias del servicio de practicaje, procurando siempre lo necesario para que el mismo se lleve a cabo en las mejores condiciones de seguridad, eficacia y eficiencia.

Art. 104.- Escalas de práctico.-

- 1) Todos los buques que no estén atracados y no tengan instalados los medios normales de acceso a bordo, deberán tener preparada, con la debida antelación, las escalas y demás aparejos, medios y personal precisos para que el embarco y desembarco del práctico pueda ser realizado en las debidas condiciones de seguridad, de acuerdo con las prescripciones al efecto contenidas en los Convenios Internacionales y en las Recomendaciones de la Organización Marítima Internacional que gozan de general aceptación.
- 2) Los prácticos podrán negarse a acceder a bordo y a prestar sus servicios mientras no sean cumplidas, a su completa satisfacción, las obligaciones establecidas en el párrafo anterior.
- 3) Sin perjuicio de la responsabilidad penal que corresponda, el capitán, el naviero y el consignatario del buque serán civil y solidariamente responsables de las muertes o lesiones irrogadas a los prácticos por accidentes debidos a defectos en las escalas y demás medios de embarque.

Art. 105. Tratamiento a bordo.-

- 1) El Capitán está obligado a dispensar al práctico a bordo el tratamiento, alojamiento y manutención que corresponda al oficial de superior categoría y tanto el alojamiento como la manutención serán por cuenta del buque.

- 2) Serán asimismo por cuenta del buque todos los gastos de manutención y alojamiento que puedan derivarse de la circunstancia de que el práctico tenga que permanecer a bordo una vez concluido el servicio y por causas ajenas a su voluntad.
- 3) Si por las causas de fuerza mayor a que se refiere el párrafo anterior debiere el práctico permanecer a bordo por no poder desembarcar una vez salido el buque, seguirá viaje hasta el puerto o lugar más próximo en que pueda hacerse el desembarque con seguridad y todos los gastos originados por dicho viaje y por los de regreso del práctico a su puerto base serán por cuenta del naviero.

Art. 106. Derechos de información.-

- 1) Los prácticos tendrán derecho a ser puntualmente informados de todas las características técnicas de los buques en que prestan sus servicios, que puedan afectar directa o indirectamente a su navegación o maniobrabilidad.
- 2) Los capitanes de los buques vendrán obligados a colaborar con los prácticos y a proporcionar a estos cuanta información sea precisa para que puedan cumplir debidamente sus funciones, aún en el caso de que la información pertinente no fuere expresamente solicitada por el práctico.

Art. 107. Obligaciones de los prácticos.-

- 1) Son obligaciones de los prácticos:
 - a) Estar siempre plena e inmediatamente disponible en sus horas de guardia para atender el servicio de practicaje;
 - b) Prestar diligentemente el servicio de practicaje, embarcándose en el buque que lo solicite o precise y permaneciendo a bordo hasta la salida de la zona de practicaje o hasta que sea amarrado o fondeado en el lugar asignado;
 - c) Sugerir la ruta y las maniobras necesarias para la debida conducción del buque y asesorar al capitán y oficiales en todo cuanto sea requerido o pertinente a los efectos de la navegación, derrota, gobierno, maniobra y seguridad del buque en su zona;
 - d) Dar directamente órdenes referentes a la conducción y maniobra, cuando sea autorizado expresa o tácitamente por el capitán y bajo su inmediata vigilancia o la del oficial que legalmente le sustituya;

- e) Informar a los capitanes de los buques acerca de las leyes y reglamentos sobre navegación y uso del puerto así como vigilar y exigir el cumplimiento de dichas leyes y reglamentos;
 - f) Dar cuenta de inmediato y por el conducto más rápido a la autoridad portuaria y a la marítima más cercana de todo acaecimiento extraordinario y de toda infracción a las leyes y reglamentos vigentes que se cometan a bordo del buque en que se encuentra o por otros que naveguen en la zona.
 - g) Contribuir a la seguridad de la navegación informando continuamente a la autoridad portuaria y a la administración marítima de los desperfectos que notare en los muelles y espigones así como de los defectos, faltas o insuficiencias de bitas e instalaciones de amarre o de luces, balizas, boyas u otras señales marítimas.
- 2) En el cumplimiento de las obligaciones mencionadas en las letras e) f) y g) tendrán los prácticos la condición de delegados de la autoridad marítima.

Art. 108. Responsabilidad del práctico y de la autoridad portuaria.

- 1) La presencia del práctico a bordo no eximirá al capitán ni al oficial encargado de la guardia de los deberes y obligaciones que les corresponden en relación con la seguridad del buque y de la navegación.
- 2) Sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponder al capitán y oficiales, los prácticos de puerto serán directamente responsables por los daños y perjuicios que se ocasionen en el propio buque o a terceros como consecuencia de su defectuoso asesoramiento, hasta un límite de ...
- 3) Los terceros perjudicados podrán dirigir su acción solidariamente contra el naviero y el práctico.
- 4) Por los actos del práctico será subsidiaria e ilimitadamente responsable la autoridad portuaria titular del servicio de practicaaje.

Art. 109. Maniobras especialmente peligrosas.-

- 1) Los prácticos oficiales no deberán ser presionados para que procedan a la prestación de un servicio de practicaaje, cuando manifiesta y objetivamente no existan condiciones de seguridad para realizarlos.

- 2) En el supuesto de que los prácticos discrepasen profesionalmente y por razones técnico-náuticas de seguridad marítima acerca de las operaciones de practicaje ordenadas por la Autoridad Portuaria o sobre sus condiciones de realización, corresponderá a la administración marítima acordar lo que corresponda, oída, en su caso, la organización local de prácticos y de acuerdo con el procedimiento sumario que reglamentariamente se establezca.
- 3) No alcanzará responsabilidad al práctico por los daños y perjuicios originados por la realización de una maniobra ordenada por la Autoridad Portuaria y confirmada por la administración marítima respecto a la cual hubiese hecho constar previamente y por escrito su disconformidad, con alegación de los argumentos náuticos que a su juicio la hacían peligrosa.
- 4) En los casos a que se refiere el párrafo anterior la Autoridad Portuaria será directamente responsable sin perjuicio de la responsabilidad que igualmente pueda alcanzar a la administración marítima.

Art. 110. Daños producidos a las instalaciones portuarias.-

- 1) Cuando como consecuencia de negligencia, impericia, incumplimiento de las instrucciones del práctico o de las leyes y reglamentos aplicables, o de cualquier otra falta imputable al naviero, al capitán o a los miembros de la dotación se produzcan daños a los muelles, boyas, balizas y demás equipos o instalaciones portuarias, el propietario del buque, el naviero, y el agente consignatario del buque responderán solidariamente de los daños y perjuicios ocasionados.
- 2) La Autoridad Portuaria incoará el oportuno expediente administrativo para la liquidación de los daños y perjuicios en el que se deberá evacuar el debido trámite de audiencia y alegaciones del interesado.
- 3) La Autoridad Portuaria podrá detener el buque e impedir su salida hasta que no haya sido garantizado el pago de la liquidación practicada y de la sanción que recayere a su entera satisfacción, procediendo, si fuera necesario, a la venta administrativa del buque en pública subasta y sin perjuicio de su derecho a solicitar la venta judicial para la satisfacción de su crédito privilegiado.
- 4) Quienes se consideren perjudicados tendrán abierta la vía judicial para formular las reclamaciones en los procedimientos que legalmente correspondan.

CAPITULO X
DE LOS REMOLCADORES Y EMBARCACIONES AUXILIARES

Art. 111. Empleo de remolcadores.-

- 1) La Autoridad Portuaria de cada puerto determinará y reglamentará, oídos los prácticos oficiales o sus organizaciones locales, la clase de maniobras para las cuales resulta obligatorio o recomendado el empleo de remolcadores y el número de ellos que deben ser utilizados en cada caso.
- 2) No obstante lo anterior, si después de estar un práctico oficial a bordo de un buque que haya solicitado sus servicios, considera peligroso, por cualquier razón justificada, proceder a su maniobra, tendrá derecho a condicionar su realización al empleo del número de remolcadores que considere necesarios para su conveniente seguridad.
- 3) El práctico hará constar en la "Papeleta de Practicaje" las razones que le asisten para exigir el empleo de remolcadores en aquellos casos en que su uso no sea obligatorio a tenor de la reglamentación portuaria.
- 4) El capitán deberá acatar la orden del práctico pero podrá recurrir ante la Autoridad Portuaria si se considerase indebidamente perjudicado.
- 5) La Autoridad Portuaria resolverá, oídos los demás prácticos del puerto o, en su caso, el Práctico Mayor. El buque quedará exento de pago si la Autoridad dictare resolución estimatoria del recurso en la que se declara injustificado el uso del remolcador o de los remolcadores exigidos por el práctico.

Art. 112. Subordinación del personal de las embarcaciones de maniobra.-

- 1) Los patrones y tripulaciones de los remolcadores, de las lanchas y botes de prácticos y de las demás embarcaciones que intervienen auxiliariamente en el practicaje estarán subordinados, a los efectos de la realización técnica del servicio, a los ordenes e instrucciones que imparta el práctico en el ejercicio de sus funciones, las cuales deberán ser cumplidas con prontitud y disciplina.

- 2) La autoridad portuaria será subsidiariamente responsable de los daños y perjuicios que puedan ocasionar a terceros sus dependientes en el manejo de las embarcaciones auxiliares y de los equipos afectos al servicio de practicaaje.

CAPITULO XI DE LAS SITUACIONES DE EMERGENCIA

Art. 113. Llegada de buques en situación de emergencia.-

- 1) Tendrán prioridad absoluta para la entrada a los puertos o fondeaderos nacionales y para la utilización de los servicios de practicaaje los buques que arriben en condiciones que pongan en peligro la seguridad de la vida humana en la mar.
- 2) Quedan exceptuadas de lo previsto en el artículo 97 las situaciones de emergencia en que la entrada del buque a puerto o fondeadero resulte imprescindible para la integridad de las personas que se encuentren a bordo, en cuyo caso, la Autoridad Portuaria adoptará las medidas necesarias para su seguridad, las cuales podrán llegar a la realización de la maniobra sin práctico a bordo, aún cuando el servicio fuere normalmente obligatorio.

Art. 114. Movilización de medios.-

- 1) En caso de presentarse en el puerto o en otras aguas nacionales cualquier situación de emergencia que así lo requiera la Autoridad Portuaria procederá a ordenar la inmediata movilización de los remolcadores y demás embarcaciones de que disponga.
- 2) Las empresas operadoras de remolcadores están en la obligación de proceder con toda urgencia a poner sus medios a disposición de las Autoridades Portuarias y de los prácticos oficiales por el tiempo que resulte necesario.
- 3) Los prácticos, las tripulaciones de remolcadores, las tripulaciones de las embarcaciones auxiliares y todo el personal y equipos que participen en las operaciones relacionadas con una situación de emergencia estarán de servicio continuado hasta tanto las autoridades o funcionarios al frente de las operaciones decreten el cese de las mismas.
- 4) Una vez finalizada la situación de emergencia se procederá a facturar el cobro por los servicios prestados, si ello procede de acuerdo con los

reglamentos aplicables.

Art. 115. Obligaciones de los remolcadores.-

- 1) Cualquier remolcador que esté operando junto o pasando por las proximidades de un buque que se encuentre realizando maniobras, está en la obligación de acudir a ofrecerle su ayuda si notare que el mismo maniobra con dificultad o en condiciones adversas con riesgo de sufrir o de causar averías.
- 2) Asimismo, los remolcadores del puerto situados en la zona de practicaje están obligados a acudir si al pasar por las inmediaciones de un buque son llamados por un práctico oficial.

Art. 116. Operaciones de salvamento.-

- 1) Lo dispuesto en el presente Capitulo se entiende sin perjuicio de las obligaciones y remuneraciones que procedan de acuerdo con la legislación reguladora del salvamento marítimo.
- 2) Cuando por sus especiales circunstancias de riesgo y por su carácter extraordinario la actividad desarrollada por los prácticos exceda ostensiblemente de las obligaciones normales inherentes al servicio de practicaje, tendrán estos derecho a participar en la distribución de las remuneraciones por salvamento de que pueda ser acreedora la Autoridad Portuaria titular del servicio. La misma regla se seguirá para el personal de los remolcadores y demás embarcaciones auxiliares que sea dependiente de la autoridad portuaria.
- 3) La cuantía de la participación a que se refiere el párrafo anterior deberá ser fijada en las normas o cláusulas contractuales reguladoras de las relaciones entre los prácticos oficiales y las Autoridades Portuarias.

**CAPITULO XII
DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES**

Art. 117. Infracciones muy graves.-

- 1) Constituyen infracciones muy graves en materia de practicaje las siguientes:
 - 1.- Prescindir de la utilización del servicio de practicaje cuando sea obligatorio;

- 2.- Desempeñar la función de práctico oficial sin contar con habilitación vigente para el puerto o lugar de que se trate y legalmente obtenida;
 - 3.- La producción de daños a las instalaciones y equipos de los puertos como consecuencia de la realización de maniobras en los buques con impericia o negligencia siempre que la cuantía de los daños exceda de la cantidad de o cuando no se hubiese tomado practico siendo este obligatorio.
 - 4.- El incumplimiento de las obligaciones de movilización en caso de emergencia a que se refiere el artículo 114 del presente Tratado.
 - 5.-La reiterada falta en las obligaciones de formación permanente, reciclaje y aptitud física que a los prácticos imponen el presente Tratado y las normas que se dicten para su desarrollo así como el ejercicio de las funciones de practicaje con impericia o descuido manifiesto;
 - 6.- El reiterado incumplimiento por el práctico de las obligaciones a que se refiere el párrafo 2 del artículo 107 del Presente Tratado.
 - 7.- La prestación de los servicios de practicaje bajo la influencia de sustancias alcohólicas o sicotrópicas, cuando con ello se produzca escandalo o se perturbe el buen orden del servicio.
- 2) Las infracciones muy graves serán sancionadas con multa de ... a ...

Art. 118. Infracciones graves.-

- 1) Constituyen infracciones graves en materia de practicaje las siguientes conductas:
 - 1.- El incumplimiento de las obligaciones de tener alistado el buque y de solicitar permiso para efectuar reparaciones a que se refiere el artículo 99 del presente Tratado.
 - 2.- El incumplimiento de los deberes relativos a la seguridad de las escalas y medios de acceso a bordo de los prácticos, en los términos previstos en el presente Tratado.
 - 3.- El incumplimiento de las ordenes e instrucciones impartidas por el práctico a los capitanes y relativas a la escrupulosa observancia de las leyes y reglamentos de navegación y del uso del puerto.
 - 4.- La producción de daños a las instalaciones y equipos de los puertos como consecuencia de la realización de

maniobras en los buques con impericia o negligencia siempre que la cuantía de los daños exceda de la cantidad de y no se haya quebrantado la obligación de llevar practico a bordo.

- 5.- La falta de cumplimiento por el personal de los remolcadores y demás embarcaciones de maniobra de las instrucciones que sean legítimamente impartidas por los prácticos, de conformidad con lo previsto en el artículo 112 del presente Tratado.
- 6.- El incumplimiento por los remolcadores de las obligaciones de asistencia a que se refiere el artículo 115 del presente Tratado.
- 2) Las infracciones graves serán sancionadas con multa de a ...

Art. 119. Infracciones leves.-

- 1) Serán infracciones leves en materia de practicaje las acciones u omisiones que infrinjan cualquiera de las obligaciones y requisitos de naturaleza administrativa establecidos en el presente Tratado, salvo que de acuerdo con la misma el hecho fuere constitutivo de infracción muy grave o grave.
- 2) Las infracciones leves serán sancionadas con multa de a.....

Art. 120. Sanción accesoria de inhabilitación.-

- 1) Las infracciones muy graves cometidas por los prácticos oficiales podrán dar lugar a su inhabilitación temporal o definitiva, que podrá ser acordada por la administración marítima, sin perjuicio de la sanción pecuniaria que corresponda.
- 2) Asimismo, la administración marítima podrá proceder a suspender cautelarmente la habilitación de los prácticos a partir de la incoación del oportuno expediente y hasta que caiga resolución definitiva sobre el mismo.

Art. 121. Personas responsables.-

- 1) De las infracciones contenidas en el presente Tratado serán responsables las personas a las que sea imputable a título de dolo o culpa la conducta constitutiva de infracción.
- 2) En todo caso, de las sanciones impuestas a los capitanes o personas que ejerzan el mando de los buques

responderán siempre sus navieros con carácter subsidiario.

Art. 122. Autoridades competentes para sancionar.-

- 1) La administración marítima será la competente para instruir los expedientes e imponer las sanciones previstas en el presente Tratado.
- 2) Lo previsto en el párrafo anterior se entiende sin perjuicio de las facultades disciplinarias que correspondan a las Autoridades Portuarias en relación con los prácticos de puerto y con el personal que se encuentre a su servicio.
- 3) Los distintos órganos concretos de la administración marítima a los que queda atribuida la competencia sancionadora prevista en este Tratado serán determinados por el Gobierno, atendiendo a la gravedad de los hechos, a la cuantía de la multa o importancia de la sanción y a la naturaleza de la infracción cometida.

Art. 123. Procedimiento sancionador.-

- 1) Para la instrucción de los expedientes administrativos sancionadores y para la imposición de las sanciones que correspondan se seguirán las normas previstas para tales casos en la legislación administrativa general.
- 2) Los recursos administrativos y judiciales que procedan contra las resoluciones sancionadoras se registrarán por la legislación común del Estado.

Art. 124. Suspensión del procedimiento sancionador.-

- 1) Cuando, a juicio de la autoridad competente, la infracción pudiera ser constitutiva de delito se dará traslado de las actuaciones practicadas a los órganos de la jurisdicción penal, suspendiéndose el procedimiento sancionador mientras la autoridad judicial no hubiera dictado sentencia firme o resolución, que ponga fin al proceso.
- 2) La sanción penal excluirá la imposición de sanción administrativa. De no haberse estimado la existencia de delito, la autoridad administrativa continuará el expediente sancionador, teniendo en cuenta, en su caso, los hechos declarados probados en la resolución del órgano judicial competente.
- 3) En todo caso se mantendrá la detención del buque en los casos que proceda y la suspensión del procedimiento no

se extenderá a la ejecutividad de las medidas para restablecer el orden jurídico vulnerado.

DISPOSICION TRANSITORIA

Unica.- Los prácticos que a la entrada en vigor del presente Tratado se encuentren prestando servicios de practicaje habilitados conforme a la legislación anterior no precisarán nueva habilitación pero deberán ajustar el ejercicio de sus funciones a lo dispuesto en esta Ley y en las normas que se dicten para su aplicación y desarrollo.

Cap. XIII - Agente marítimo

Art. 125. Noción

Agente marítimo es la persona que realiza ante las autoridades portuarias y administrativas locales, los trámites necesarios para la admisión, permanencia y salida de un buque del puerto.

Esa sola actuación le confiere la representación legal del naviero, del propietario y del capitán del buque en sede judicial y extrajudicial, activa y pasivamente, aun después de la partida del buque del puerto, por las relaciones jurídicas nacidas de ese viaje, sin que pueda prolongársela a otros intereses por otros viajes donde no hubiera intervenido.

Art. 126. Requisitos

Son requisitos para el reconocimiento de la investidura [calidad] del agente marítimo:

- a) que haya recibido una orden o pedido, que deberá justificar, sin la necesidad que sea un mandato notarial, para realizar los trámites referidos en el artículo precedente;
- b) que cumplimente los requisitos de los organismos competentes donde deba presentarse para efectuar los trámites señalados en el artículo precedente;
- c) que el buque arribe al puerto donde ejerza su representación;
- d) que ni el naviero, ni el propietario, ni el capitán del buque tengan domicilio legal en el puerto de su actuación o en la jurisdicción donde se radique el litigio en el que intervenga, si el reclamo fuera judicial;
- e) que los reclamos, judiciales o extrajudiciales, deriven del viaje en el que interviniera y que su radicación co-

responda a la jurisdicción del puerto de su actuación.

Art. 127. Extensión de la representación

Las representaciones legales referidas en el art. 125 se extienden, tan sólo, a las relaciones jurídicas nacidas del viaje del buque en el cual el agente marítimo hubiera solicitado su ingreso, no pudiendo ser revocada por los representados, aún después de finalizada su gestión.

Art. 128. Mandatario especial

El naviero, el propietario y el capitán del buque pueden nombrar como mandatario especial a otra persona distinta del agente marítimo.

Esa nominación no revoca ni sustituye la representación legal del agente marítimo, quien puede denunciar ese nombramiento [esa situación] y declinar su representación. En tal caso, su actuación representativa sólo terminará cuando el mandatario especial comparezca al juicio o ante quien se efectúe el reclamo, en nombre de los representados.

Art. 129. Agente marítimo del fletador

Si el agente marítimo fuera designado por el fletador, en razón de los términos del fletamento pactado, para poder representar al naviero, al propietario y al capitán, requiere de un nombramiento específico de los mismos, por instrumento indubitado.

Art. 130. Publicidad

A pedido de cualquier interesado, la autoridad aduanera [o marítima, según corresponda,] deberá informar la persona y domicilio de quien actuó como agente marítimo de un buque, en un viaje determinado.

Art. 131 Responsabilidad

El agente marítimo no será responsable de las obligaciones resultantes del viaje donde hubiera representado al naviero, propietario y capitán de un buque.

Sin embargo, será responsable por su negligencia o culpabilidad personal o de sus dependientes en el ejercicio de sus gestiones o por el pago de tasas administrativas y cargas fiscales que correspondieran a sus representados, por el viaje en el que hubiera intervenido en el carácter de agente marítimo.

Art. 132. Actividad comercial

Si el agente marítimo representara también al naviero, al propietario y al capitán en la actividad comercial derivada de la navegación del buque cuyo ingreso al puerto había gestionado, deberá cumplimentar los requisitos que disponen las normas correspondientes sobre esa labor comercial.

3. Buques y Garantías Marítimas.

Exposición de motivos

El buque es el bien en torno al cual se han nucleado y, en buena

medida, se siguen anudando todas las normas del Derecho Marítimo. Puede decirse que ,en la configuración de éste sector jurídico, el buque es al derecho común patrimonial de los bienes lo que el naviero y el capitán son a las personas o sujetos de Derecho.

Como vehículo de la navegación y del comercio por mar, el buque está detrás de todas las demás instituciones del Derecho marítimo, cuyas normas reguladoras acaban necesariamente incidiendo sobre él.

Así las cosas no puede extrañar que una gran parte de los esfuerzos internacionales de unificación y armonización de nuestra disciplina hayan tenido como objetivo las distintas facetas, públicas y privadas, que integran el estatuto del buque.

En efecto, la inmensa mayoría de los Convenios de la OMI se han dedicado a la reglamentación internacional de los requisitos técnicos mínimos con que debe contar el buque para la seguridad de la vida humana en el mar o del medio ambiente marino. Basta echar un vistazo al Catalogo de Publicaciones de la Organización para comprobar hasta que punto esta afirmación es cierta.

Además, la propia UNCTAD ha propiciado y conseguido la aprobación de una convención sobre el estatuto administrativo-registral del buque, cual es el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los buques, de 7 de febrero de 1986 (CNUCIB), que, por su propia juventud, no se encuentra en vigor.

Pero también las normas de naturaleza privada han logrado cierta unificación internacional. En éste punto hay que traer a colación aquellos de los Convenios del Comité Marítimo Internacional (C.M.I.), que han sido especialmente dedicados a la regulación del buque. Entre ellos tenemos, en primer lugar, los tres que tratan de los gravámenes sobre los buques. Dos de ellos se ocupan de los Privilegios e Hipotecas Marítimas, ambos tienen el mismo nombre: "Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a los Privilegios e Hipotecas Marítimos". El primero es de 10 de abril de 1926 y es el que se encuentra en vigor en el plano internacional. El segundo, firmado en Bruselas el 27 de mayo de 1967 pretendía perfeccionar y sustituir al anterior, pero no logro siquiera su entrada en vigor. El tercero de los Convenios dedicados directamente a los gravámenes sobre el buque es el "Convenio Internacional relativo a la inscripción de los derechos relativos a los buques en Construcción" (CIDBC), Bruselas, 27 de mayo de 1967, que tampoco consiguió el número suficiente de ratificaciones para entrar en vigor.

Siguiendo con el C.M.I., debe citarse también el "Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a la inmunidad de los buques de Estado" (CIBE), que ,firmado el 10 de abril de 1926, ha logrado una importante aceptación internacional.

Y finalmente, hay que atribuir asimismo a la actividad del C.M.I. la aprobación del "Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques de

navegación marítima" (CEPB), de 10 de mayo de 1952. A diferencia de los anteriores, este es el Convenio del C.M.I. dedicado al buque que mayor éxito ha tenido en su implantación internacional, habiendo sido ratificado e incorporado por los principales países marítimos.

Recientemente, bajo el impulso conjunto de OMI y UNCTAD, ha sido aprobado en Ginebra el texto de un nuevo "Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval" (CPMHN), que tiene fecha de 6 de mayo de 1993. Esta nueva convención representa el fruto de los esfuerzos desarrollados durante largos años por el Grupo Intergubernamental mixto creado al efecto por las dos Organizaciones mencionadas. Las soluciones alcanzadas en cada uno de los puntos conflictivos son el fruto del delicado equilibrio obtenido para conseguir su aprobación por consenso. Se espera que, en un plazo no muy largo, el Convenio logre una amplia aceptación internacional y sustituya a los escasamente exitosos Convenios del C.M.I. sobre esta materia.

Además, la reciente aprobación del CPMHN, está reclamando también una revisión del régimen del embargo preventivo, a fin de asegurar una armónica coordinación entre dos instituciones tan relacionadas como son los gravámenes reales sobre el buque y las medidas cautelares que sobre el mismo pueden recaer. Al efecto ya existe preparado un borrador de "Proyecto de Convenio sobre Embargo Preventivo de Buques" (PCEPB), la mayoría de cuyas disposiciones pasarán, a buen seguro, a incorporarse al nuevo Convenio, una vez que este sea aprobado en la oportuna Conferencia Diplomática, que, muy probablemente, será convocada por OMI/UNCTAD, no dentro de mucho tiempo.

Todo este complejo grupo de normas de origen internacional debe ser tomado en consideración a la hora de planificar la promulgación de instrumentos normativos nacionales, que se ocupen de la regulación del buque, so pena de que dichos instrumentos se queden al margen del proceso de unificación y armonización del Derecho marítimo.

Pero dicho lo anterior, caben dos opciones básicas. Se puede, en efecto, escindir el tratamiento legislativo del buque, llevando las normas de Derecho público a un cuerpo legislativo y recogiendo en otro las de Derecho privado. De hecho esta es la situación que, como hemos visto, se da actualmente en los Ordenamientos jurídicos de la región centroamericana.

Por el contrario, es posible también una solución globalizante, i.e., la integración de todas las normas jurídicas básicas en un único cuerpo legislativo. Esta última tiene la ventaja obvia de ofrecer al estudioso y al interprete una visión conjunta de todos los aspectos de la institución y de facilitar en todo caso las tareas de aplicación del Derecho. Y esta es la solución adoptada por el Tratado.

El Tratado sobre el Estatuto de los Buques y Garantías Marítimas consta de 83 artículos. Estos 83 artículos se estructuran en IX

Capítulos, que recogen las diferentes materias que componen lo que denominamos el "Estatuto" del buque, es decir el conjunto de normas jurídicas que disciplinan la nave, como vehículo de la navegación (no sólo como instrumento del comercio marítimo).

Un Capítulo dedicado a las definiciones y al ámbito de aplicación resultaba insoslayable. Lo que deba entenderse por buque es algo que varía en cada uno de los Convenios internacionales de Derecho Marítimo. Y es lógico que así sea pues el concepto debe de estar en función de la materia que se regula. Conocidos son, por otra parte, los debates doctrinales y las diversas soluciones adoptadas en los Derechos comparados en torno a la noción de buque.

El Proyecto ha querido partir de una definición muy amplia, comprensiva de todo tipo de nave acuática, con independencia de cual sea su dimensión, estructura o actividad. Por ello se define buque como todo artefacto flotante, capaz de transportar personas y cosas y destinado a la navegación por agua. Caben aquí todos los ingenios construidos por el hombre con suficiente solidez para llevar por el agua a personas . Desde luego se incluyen los llamados aerodeslizadores (*hovercrafts*) y los submarinos. Unos y otros artefactos pueden considerarse "flotantes"; los primeros flotan sobre un colchón de aire y han sido excluidos por la OACI del concepto de aeronave; los segundos también flotan, aunque no siempre lo hagan en superficie.

Sin embargo, se han seguido las soluciones de las legislaciones más significativas o modernas (Código de la Navegación Italiano; Ley Argentina de la Navegación; Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de España (LPEMM), distinguiendo entre buque y "artefacto naval". Estos últimos pueden flotar o no, pero no se dedican a la navegación, sino a tareas auxiliares de la misma o a la exploración y extracción de los recursos minerales del mar. Ahora bien, si el artefacto queda sujeto permanentemente al lecho del mar pasa a convertirse en un bien inmueble más, cuya única particularidad es que se encuentra cimentado en el lecho de las aguas.

Por otra parte, es obvio que el tamaño de los buques, las aguas por las que navegan y, sobre todo la razón por la que lo hacen, no puede ser indiferente al tratamiento jurídico del buque. Por ello, el Proyecto ha tenido que distinguir, en atención al tamaño, entre buque mayor y buque menor y, en atención a las aguas, según se trate de aguas marítimas o de otras nacionales y, en atención a la actividad, según sean buques civiles, buques mercantes o Buques de Estado.

También en el Capítulo I se ha tenido que definir a las personas vinculadas con la titularidad o la explotación del buque, tales como el propietario, el naviero y el gestor. Y, asimismo se han incluido otros conceptos que, como Estado de Matricula; Estado de Pabellón; Registro de Buques; o "Arrendamiento", precisaban de la pertinente definición. Al respecto es de hacer notar que la mayor parte de estas nociones son formuladas siguiendo estrictamente las correlativas que se contienen en el CNUCIB.

A la hora de acotar su ámbito de aplicación, el Proyecto ha impuesto sus normas a todos los buques que no sean de Estado (los cuales gozan de inmunidad internacional y se rigen por su particular estatuto nacional), si bien ha previsto que determinadas disposiciones de la Ley (aquellas en que así se dice expresamente) sean aplicables tan sólo a los buques mercantes (los que navegan con finalidad extractiva, industrial o mercantil). Más peliagudo es el problema de los artefactos navales, de las embarcaciones menores y de los buques y artefactos que desarrollan su actividad en aguas no marítimas. El Proyecto se remite en todos estos casos al Reglamento de ejecución que pueda ser dictado por el Gobierno a la vista de las concretas necesidades y circunstancias de cada uno de los países, si bien exceptuando las materias de Derecho privado que se han considerado propias de la reserva de Ley.

Finalmente, se ha incluido en el Capítulo I una formulación, de índole programático, que enuncia las obligaciones generales que, desde el punto de vista del Derecho internacional, pesan sobre la administración marítima como brazo ejecutor y de control del Estado de pabellón.

El Capítulo II se dedica al concepto, naturaleza y seguridad del buque. Siguiendo la tradición jurídica en este punto, el artículo 4º declara que estos son bienes muebles de naturaleza compuesta y sujetos a publicidad registral. Se consagra expresamente la típica clasificación doctrinal entre partes integrantes, pertenencias y accesorios, explicando los elementos incluibles en cada una de estas categorías y sentando la regla general de que, salvo pacto en contrario, los accesorios quedan excluidos del ámbito objetivo de la garantía constituida por el buque a efectos de derechos reales sobre el mismo.

Se establecen y definen los elementos de identificación de los buques nacionales (nombre, matrícula, pabellón y arque). El proyecto remite a los reglamentos cuanto se refiere a la regulación del nombre de los buques, otorga al pabellón el carácter de signo exterior acreditativo de la nacionalidad y envía a las normas específicas y al Convenio Internacional sobre Arqueo para el cálculo éste último.

Las normas dedicadas a la seguridad del buque señalan los presupuestos básicos de las inspecciones y de los certificados de seguridad acreditativos de sus condiciones, distinguiendo entre medidas que pueden adoptarse sobre los buques nacionales y sobre los buques extranjeros. Esta distinción tiene su base en las prescripciones contenidas en SOLAS y en otros Convenios de la OMI relativos a la seguridad del buque, en todos los cuales está netamente inspirada toda la normativa propuesta.

El Tratado aborda también el problema de la titularidad en la emisión de certificados (que queda abierto en SOLAS), confiriéndosela, en todo caso, a la administración marítima, si bien permite que el Gobierno, mediante reglamento, autorice que dicha emisión se haga en virtud de inspecciones realizadas por

entidades especializadas de reconocido prestigio internacional. De este modo se trata de conciliar la falta de personal técnico de inspección de que adolecen algunos países con el principio de titularidad y responsabilidad estatal de las certificaciones. El carácter cambiante que pueden tener las Sociedades de Clasificación es el que explica que sea el Gobierno quien deba seleccionar aquellas que, en cada momento, reúnan realmente los requisitos de especialización de que habla la Ley.

El Capítulo III, relativo al Registro y Nacionalidad de los Buques, cuenta con tres secciones. El Tratado se ha decantado por mantener el sistema dual de registro de buques, que ha sido clásico en los sistemas latinos y continúa vigente en la inmensa mayoría de los países iberoamericanos, incluidos España y Portugal.

Consecuentemente, en la Sección 1ª, aparece regulado el régimen del Registro Marítimo: "Registro de Buques y de Empresas Navieras". En ella se han reproducido las disposiciones contenidas en CNUCIB, si bien con las modificaciones formales, que sin variar su disciplina de fondo, se han considerado precisas para ajustarlas al marco general del Tratado. Conviene en todo caso destacar aquí dos aspectos.

El primero es que se ha recogido íntegramente la moderna institución del abanderamiento provisional de buques mercantes como consecuencia de un contrato de arrendamiento internacional (entendida esta figura contractual en el amplísimo sentido a que se refiere el artículo 1º del Tratado). La segunda, es que se ha optado por los criterios de mayoría de administración (residencia) y de mayoría de dotación para dar cumplimiento a los requisitos mínimos de vínculo auténtico contenidos en CNUCIB. Se ha dejado de lado, pues, el requisito de nacionalidad de los propietarios, por considerar que el mismo se compadece mal con las políticas económicas generales del país en materia de inversiones extranjeras. En cualquier caso no se ha descuidado aquí la perspectiva regional. El titular del buque matriculado y abanderado ha de ser persona física o jurídica residente en cualquier país de centroamérica, con tal de que, en este último caso, tengan designado representante en el Estado. Por su parte, al menos el 50% de los miembros de la dotación habrán de poseer la nacionalidad centroamericana.

La Sección 2ª se dedica a la Documentación de los Buques. El Tratado ha querido recoger aquí aquellos que son más característicos y cuya utilización es generalizada en todos los países. Por eso se habla del Certificado de Matrícula; de la Patente de Navegación; del Rol de Despacho y Dotación; del Diario de Navegación, del Diario de Máquinas y del Cuaderno de Bitácora, cuyos modelos oficiales habrán de ser aprobados mediante reglamento. Las obligaciones de conservar estos últimos libros y los derechos de las personas interesadas en examinarlos han sido tomados del CNUCIB. Naturalmente, la regulación de los documentos de a bordo contenida en el Tratado es sin perjuicio del deber de llevar otros exigidos por normas específicas nacionales o internacionales. Por su carácter eminentemente cambiante, poco apto

para figurar en una norma con rango de Ley, el Tratado se remite a los Convenios Internacionales y a las normas sectoriales de cada una de las materias a que dichos documentos se refieren (seguridad, contaminación, sanidad, aduanas, etc.).

A los efectos jurídico-privados, la Sección 3ª crea y regula el que, tratando de buscar un común denominador, ha llamado "Registro de la Propiedad Naval". En el se habrán de inscribir la propiedad y los derechos sobre los buques, si quieren gozar de los efectos de la publicidad registral positiva y ser así oponible frente a terceros. Claro es que ello es sin perjuicio, de que también el dominio y los gravámenes reales sean reflejados en el Registro Marítimo, a fin de que la administración disponga directamente y en todo momento del conjunto de la información que afecte al buque.

Cuando se ha optado por un sistema registral doble lo importante es asegurar un armónico desenvolvimiento de la vida interregistral. A esta finalidad se dirige el artículo 24. Incluso ha previsto el Tratado la posibilidad de que los intereses nacionales hagan conveniente la adopción de un sistema único de registro de buques. En tal supuesto no se haría preciso modificar la Ley, pues ésta habilita al Gobierno para autorizar y reglamentar el sistema unificado.

El Capítulo IV, se ocupa de la propiedad y de la copropiedad del buque. Junto a los modos de adquirir la propiedad y los requisitos formales para ello, se ha conservado el condominio del buque, institución de rancio abolengo, que si bien ha quedado hoy reducida a jugar un papel económico residual o inexistente en la marina mercante de altura, goza aún de alguna presencia y puede llegar a tener cierta importancia en la pesca y en la realización de actividades marítimas y acuáticas menores, sobre todo en las de naturaleza artesanal. También se ha mantenido la típica norma de adquisición del buque por usucapión. Entre las distintas opciones posible se ha elegido la que parece gozar de mayor predicamento: 3 años con justo título y buena fe y 10 años faltando alguno de dichos requisitos. En cambio, se ha eliminado, por superflua (el capitán no posee el buque que manda y por tanto no está legitimado para adquirir por usucapión), la prohibición de adquisición por el capitán, cuyo mantenimiento en los Códigos no parece obedecer a otra cosa que no sea la inercia histórica.

Los Capítulos V y VI se dedican, respectivamente, a los dos contratos mas frecuentes para la adquisición de la propiedad del buque, *i.e.*, el de construcción y el de compraventa. En cuanto al primero de ellos; se prevé la intervención administrativa en todo el proceso de la construcción; se regula la inscripción y el gravamen de los buques en construcción; la forma del contrato (por escrito para que tenga valor *inter partes* y con inscripción registral para su oponibilidad *erga omnes*); el problema de la propiedad durante la construcción (del comitente, desde la puesta de la quilla salvo pacto en contrario) y de la naturaleza jurídica del contrato (arrendamiento de obra). Se da asimismo respuesta al problema de las garantías orientando la solución hacia la protección el comitente. En efecto, este dispone de dos años de

garantía por vicios ocultos desde el momento de la entrega del buque. El constructor está imperativamente obligado a responder por todos los defectos que se pongan de manifiesto durante dicho plazo, siempre que sean denunciados dentro de los sesenta días de su descubrimiento y no transcurra un plazo de prescripción de un año, que se cuenta desde el momento de la denuncia.

Esta misma garantía, ahora en beneficio del comprador, se establece en el contrato de compraventa regulado en el Capítulo IV. Dicho Capítulo regula también el régimen del contrato; su forma (igual que en el contrato de construcción); sus efectos en los contratos de explotación del buque (recogiendo las clásicas soluciones contenidas en los Códigos); la venta sujeta a condición o con pacto de reventa y la venta judicial.

El Capítulo VII se dedica a los Derechos Reales de Garantía sobre el Buque. Estos son clasificados en inscribibles y no inscribibles, según que la publicidad registral sea o no requisito para la constitución y eficacia *erga omnes* del gravamen. Entre los primeros está la hipoteca (que es la figura más típica) pero también está la prenda o, incluso puede haber otros de semejante naturaleza que reciban denominaciones diversas. Aunque la realidad muestra que en los Ordenamientos de LEGISMAR se trata de hipoteca naval o de prenda naval, el

Tratado ha dejado abierta la posibilidad de que los gravámenes inscribibles sobre la nave reciban otro nombre, razón por la cual se refiere a "otros de naturaleza análoga". Con ello no ha hecho más que seguir la técnica del reciente CPMHN en este punto. Por lo demás, bien podría ser ajustada la terminología del Tratado para referirse únicamente a la figura o figuras vigentes en cada país, cerrando así al paso a formulas abiertas que pueden acarrear no pocas ambigüedades a la hora de interpretar el Derecho.

El Tratado establece el carácter formal de la hipoteca y el valor constitutivo de la inscripción; contempla sus particularidades respecto a los buques en construcción; la prioridad interhipotecaria; la reipersecutoriedad; la realización; la extinción y la subrogación. De conformidad con el CPMHN se dan normas de Derecho conflictual internacional privado, en cuya virtud resulta ser competente la Ley del pabellón, si bien el reconocimiento por los tribunales nacionales de la hipotecas constituidas sobre buques extranjeros queda subordinado a una serie de requisitos de publicidad, que se consideran de orden público (art. 52).

La Sección 2ª del Capítulo VII regula los privilegios marítimos. La disciplina allí contenida sigue fielmente la del CPMHN. Tanto la selección del número de los créditos que se consideran privilegiados, como las facultades con que se integra el privilegio (preferencia, reipersecutoriedad, realización), o las normas relativas a su accesoriadad, indivisibilidad y extinción, son fiel reproducción de las correlativas del CPMHN de 1993.

Comentario especial merece la solución que da el Tratado al problema de la ley aplicable a los privilegios constituidos sobre buques extranjeros, materia esta sobre la que el CPMHN ha guardado

silencio. Al respecto, y frente a otras opciones, como la *Lex Fori* (seguida, entre otros países, en Francia y en U.K.) o la *Lex Causa* (Estados Unidos; etc.) el Tratado ha elegido a la Ley del Pabellón (España ;Italia;etc.). Con ello se unifica el punto de conexión aplicable a todos los gravámenes sobre el buque. El problema colateral que tal elección genera (conflictos móviles) está también resuelto en el Tratado, que llama como ley competente para regir el orden prelativo a la del pabellón que tenga el buque en el momento de la ejecución (art. 59). En cualquier caso, el reconocimiento de privilegios no internacionales (es decir aquellos no enumerados por el Convenio y que existen, en cuanto creación de la ley nacional) queda sujeto al cumplimiento de los mismos requisitos señalados por el CPMHN, los cuales se recogen en el párrafo 3) del artículo 59 del Tratado.

También cabe resaltar que no ha faltado en esta nueva ordenación de los privilegios la materia relativa a los Derechos de Retención. Se trata del crédito de constructores y reparadores, cuyo pago pueden estos garantizar reteniendo la posesión del buque que poseen y mientras lo poseen. Este crédito aparece como un *tertium genus*, cuya preferencia se pospone al de los privilegiados pero se antepone al de los hipotecarios u otros titulares de gravámenes reales inscribibles.

Por su parte, la Sección 3ª del Capítulo VI se cuida de dispensar a los acreedores la protección que su crédito merece, cuando la garantía real del mismo se ve alterada o se pone en riesgo como consecuencia de un cambio de pabellón. La solución no es otra que la recogida en el CPMHN: consentimiento de los acreedores para conceder la baja o el alta en el registro marítimo (art. 65).

En la misma Sección se ofrecen las respuestas a los problemas que, en materia de garantías reales sobre el buque, suelen plantearse como consecuencia o con ocasión de los abanderamientos temporales ligados a arrendamiento internacional. Dichas respuestas no son otras que las consagradas, primero en la reglas de la Cámara de Comercio Internacional (sobre *bareboat charter*), y después en el texto del CPMHN. Básicamente consiste en que se disocian las normas relativas al estatuto público y al privado del buque. Respecto a éstas últimas el único Estado competente es el del pabellón de procedencia del buque (registro del arrendador o registro yacente). En su consecuencia, el cambio temporal de pabellón es ineficaz cara al Derecho internacional privado. Pero si lo es respecto al Derecho público, pues al Estado de pabellón temporal pasan a corresponderle todos los deberes de ejercicio de jurisdicción y control.

A la regulación del embargo preventivo se dedica el Capítulo VIII. El texto internacional que se ha tomado aquí como referencia ha sido el PCEPB, pues este es el que recoge las aportaciones más vanguardistas y expresa mejor el consenso internacional. Se parte de la clásica solución internacional (explicable por la necesidad de proteger la actividad naviera), de limitar las posibilidades de embargo de buques extranjeros a aquellos supuestos en que se alegue un crédito marítimo de los que enumera el propio Tratado (art. 71). En cambio, los buques nacionales con acreedores también nacionales

pueden ser preventivamente embargados por cualquier crédito, si bien la medida puede ser sustituida, a juicio del tribunal, por la anotación de la medida y de la prohibición de enajenar en los registros.

La relación obligado personal-titular de la propiedad o de la explotación del buque se resuelve siguiendo los criterios postulados por la doctrina dominante y plasmados en el PCEPB. Con carácter general y aparte de los titulares de créditos marítimos privilegiados, que pueden embargar en todo caso, sólo pueden embargarse los buques cuyo propietario o naviero sea el deudor personal en la relación obligatoria, si bien, respecto al naviero, únicamente cuando el Ordenamiento interno permita la acción ejecutiva contra el buque en virtud del crédito de que se trate (art. 72).

Cumplidos los requisitos previstos en el Tratado, los buques podrán ser embargados con independencia de que se hallen o no dispuestos y despachados para salir a la mar (art. 68.3). Se abandona así la histórica prohibición, contenida en los Códigos pero hoy sin fundamento, que impedía trabar los buques una vez se hallaban listos para iniciar la expedición marítima.

Finalmente se contemplan también las demás cuestiones que suelen plantearse en relación con el embargo preventivo de buques, tales como el levantamiento del embargo; el derecho de reembolso; las fianzas que deben prestar los actores para responder de los daños y perjuicios derivados de embargos injustificados y las reglas que sirven para determinar la jurisdicción sobre el fondo del asunto.

El último de los Capítulos del Tratado se dedica a las infracciones y sanciones, deparando un régimen punitivo que tiene por objeto castigar la falta de cumplimiento de las prescripciones de naturaleza pública que integran el Estatuto del buque. En particular se contempla, como infracción especialmente grave, el empleo ilícito de la matrícula o del pabellón, conducta que puede además acarrear la detención del buque o la paralización de su actividad. Se sanciona también el incumplimiento de los demás deberes relativos al registro y documentación de buques, si bien se ha preferido dejar abierta la tipificación concreta de cada uno de ellos.

Por otra parte, la responsabilidad administrativa descansa en el criterio subjetivo de la culpa (dolo o culpa), incluyéndose la habitual prescripción que hace responsables subsidiarios a los navieros por las infracciones cometidas por el Capitán.

El resto de las disposiciones sancionadoras se articula del mismo modo explicado en el apartado dedicado el Tratado sobre los espacios marítimos.

Indice

Preámbulo

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES Y DEFINICIONES

- ART. 1. *Definiciones*
- ART. 2. *Ambito de aplicación*
- ART. 3. *Obligaciones generales de la administración marítima nacional*

CAPITULO II

CONCEPTO, NATURALEZA Y SEGURIDAD DEL BUQUE

- ART. 4. *Concepto, naturaleza y régimen*
- ART. 5. *Partes integrantes, pertenencias y accesorios*
- ART. 6. *Elementos de identificación de los buques nacionales*
- ART. 7. *Condiciones de seguridad e inspecciones de los buques nacionales*
- ART. 8. *Certificados de seguridad*
- ART. 9. *Medidas sobre buques extranjeros*

CAPITULO III

REGISTRO Y NACIONALIDAD DE LOS BUQUES

SECCION 1ª REGISTRO MARITIMO Y ABANDERAMIENTO

- ART. 10. *Registro de buques y de empresas navieras*
- ART. 11. *Indicaciones registrales*
- ART. 12. *Legitimación para la inscripción de buques nacionales*
- ART. 13. *Abanderamiento y nacionalidad de los buques*
- ART. 14. *Abanderamiento provisional de buques mercantes arrendados*
- ART. 15. *Dotaciones de los buques nacionales*
- ART. 16. *Tasas o derechos de registro*
- ART. 17. *Prohibición de doble nacionalidad y de doble registro*
- ART. 18. *Baja del buque*

SECCION 2ª DOCUMENTACION DE LOS BUQUES

- ART. 19. *Documentación de los buques nacionales*
- ART. 20. *Certificado de Matrícula y Patente de Navegación*
- ART. 21. *Rol de Despacho y Dotación*
- ART. 22. *Diario de Navegación, Diario de Máquinas y Cuaderno de Bitácora*

SECCION 3ª REGISTRO DE LA PROPIEDAD NAVAL

- ART. 23. *Finalidad y contenido del registro de la propiedad naval*
- ART. 24. *Coordinación interregistral*

CAPITULO IV

PROPIEDAD Y COPROPIEDAD NAVAL

- ART. 25. *Modos de adquirir la propiedad de los buques*
- ART. 26. *Requisitos formales para la adquisición de la propiedad*
- ART. 27. *Adquisición por prescripción*
- ART. 28. *Condominio de buque*
- ART. 29. *Régimen de reparaciones en el condominio*
- ART. 30. *Derecho de tanteo de los condueños*
- ART. 31. *Venta del buque en copropiedad*

CAPITULO V

CONSTRUCCION DEL BUQUE

- ART. 32. *Control administrativo*
- ART. 33. *Régimen de los buques en construcción*
- ART. 34. *Forma del contrato de construcción*
- ART. 35. *Propiedad del buque durante la construcción*
- ART. 36. *Garantía por vicios ocultos*
- ART. 37. *Régimen supletorio aplicable al contrato de construcción*

CAPITULO VI

COMPRAVENTA DE BUQUE

- ART. 38. *Régimen del contrato de compraventa*
- ART. 39. *Forma del contrato de compraventa de buque*
- ART. 40. *Garantía por vicios ocultos*
- ART. 41. *Efectos sobre los contratos de explotación del buque*
- ART. 42. *Venta bajo condición y retroventa*
- ART. 43. *Venta judicial*

CAPITULO VII

DERECHOS REALES DE GARANTIA SOBRE EL BUQUE

- ART. 44. *Clasificación*

SECCION 1ª HIPOTECA NAVAL Y GRAVAMENES INSCRIBIBLES

- ART. 45. *Hipoteca naval*
- ART. 46. *Requisitos formales y carácter constitutivo de la inscripción*
- ART. 46BIS. *Hipoteca de buques en construcción*
- ART. 47. *Prioridad y régimen de los gravámenes inscribibles constituidos sobre buques nacionales*
- ART. 48. *Reipersecutoriedad y realización*
- ART. 49. *Extinción por la venta forzosa*
- ART. 50. *Subrogación sobre créditos del deudor*
- ART. 51. *Ley aplicable a los gravámenes inscribibles sobre los buques*
- ART. 52. *Requisitos para el reconocimiento de los gravámenes sobre buques extranjeros*

SECCION 2° PRIVILEGIOS MARITIMOS SOBRE EL BUQUE

- ART. 53. *Créditos marítimos privilegiados*
- ART. 54. *Prelación de los privilegios marítimos*
- ART. 55. *Reipersecutoriedad y realización de los privilegios*
- ART. 56. *Indivisibilidad*
- ART. 57. *Accesoriedad del privilegio respecto al crédito garantizado*
- ART. 58. *Extinción de los privilegios por el transcurso del tiempo*
- ART. 59. *Privilegios constituidos sobre buques extranjeros*
- ART. 60. *Derechos de retención*
- ART. 61. *Publicidad de la venta forzosa del buque*
- ART. 62. *Efectos de la venta forzosa*
- ART. 63. *Costas y gastos judiciales*
- ART. 64. *Supuesto especial de remoción de restos*

SECCION 3° PROTECCION REGISTRAL EN CASO DE CAMBIO DE PABELLON

- ART. 65. *Protección registral de los gravámenes inscribibles en caso de cambio de pabellón*
- ART. 66. *Derechos reales sobre buques con abanderamiento provisional*

CAPITULO VIII

EMBARGO PREVENTIVO

- ART. 67. *Delimitación del concepto*
- ART. 68. *Potestad para embargar*
- ART. 69. *Procedimiento*
- ART. 70. *Capacidad para solicitar el embargo*
- ART. 71. *Créditos marítimos que legitiman el embargo*
- ART. 72. *Buques que pueden ser embargados*
- ART. 73. *Levantamiento del embargo*
- ART. 74. *Derecho de reembargo y pluralidad de embargos*
- ART. 75. *Protección de los propietarios y navieros de buques embargados*
- ART. 76. *Jurisdicción sobre el fondo*
- ART. 77. *Supuestos estrictamente nacionales*

CAPITULO IX

INFRACCIONES Y SANCIONES ADMINISTRATIVAS

- ART. 78. *Empleo ilícito de la matrícula o pabellón nacional*
- ART. 79. *Incumplimiento de los deberes relativos al registro y documentación de buques*
- ART. 80. *Personas responsables*
- ART. 81. *Autoridades competentes para sancionar*
- ART. 82. *Procedimiento sancionador*
- ART. 83. *Suspensión del procedimiento sancionador*

Preámbulo

El buque es el bien en torno al cual se han nucleado y, en buena medida, se siguen anudando todas las normas del Derecho Marítimo, hasta el punto de que, en la configuración de éste sector jurídico, el buque es al derecho común patrimonial de los bienes lo que el naviero y el capitán son a las personas o sujetos de Derecho. Como vehículo de la navegación y del comercio por mar, el buque está detrás de todas las demás instituciones del Derecho marítimo, cuyas normas reguladoras acaban necesariamente incidiendo sobre él.

Así las cosas no puede extrañar que una gran parte de los esfuerzos internacionales de unificación y armonización de las normas jurídico-marítimas hayan tenido como objetivo las distintas facetas, públicas y privadas, que integran el estatuto del buque.

En efecto, la inmensa mayoría de los Convenios de la Organización Marítima Internacional se han dedicado a la reglamentación internacional de los requisitos técnicos mínimos con que debe contar el buque para la seguridad de la vida humana en el mar o del medio ambiente marino. Y, por otra, parte, Organismos como el Comité Marítimo Internacional o la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo han visto la necesidad de consagrar parte de sus tareas normativas a la regulación de cuestiones que, como el registro, los privilegios marítimos o el embargo preventivo, reclaman una solución jurídica internacionalizada para los problemas que plantean.

Sin embargo la legislación del Estado que tiene por objeto la regulación del buque se encuentra dispersa y es, en buena medida anticuada. En efecto por una parte siguen vigentes las prescripciones relativas a la nave contenidas en el Libro III del Código de Comercio, cuyos presupuestos responden más bien a la época de la navegación a vela. De otra, existe una multiplicidad de normas administrativa que inciden sobre el régimen del buque y lo hacen de una manera fragmentaria y sistemática.

Se hace precisa pues la reforma en profundidad del régimen positivo definitorio del buque, concebido este, tanto como vehículo para la realización de toda clase de navegaciones, cualquiera que sea su actividad, cuanto como instrumento indispensable para el ejercicio de las actividades extractivas, fabriles, artesanales, comerciales e industriales, que tienen el mar o las demás aguas nacionales como escenario.

El presente Tratado tiene por objeto la regulación del estatuto del buque, concebido este como conjunto de normas, de Derecho Público y Privado, que conforman su régimen jurídico. Se sigue así un principio unitario, en el que la ruptura con la tradición jurídica que supone se ve compensada con creces por las ventajas que una visión sistemática y global de todos los preceptos relativos a la nave depara cara a la interpretación y aplicación del Derecho marítimo.

El Tratado, netamente inspirado en el Derecho comparado más

representativo y en los Tratados a que se ha hecho referencia, aborda y da respuesta a los problemas que con más frecuencia se vienen planteando en la moderna realidad del tráfico marítimo. Y lo hace del modo que parece más conveniente para los intereses marítimos nacionales y respetando siempre las soluciones que han venido recibiendo una mayor aceptación internacional.

Para ello se estructura en nueve Capítulos, a lo largo de los cuales se trata sucesivamente de las Disposiciones Generales y de las Definiciones; del Concepto, Naturaleza y Seguridad del Buque; del Registro y Nacionalidad de los Buques; de la Construcción; de la Compraventa; de los Derechos Reales de Garantía; del Embargo Preventivo y de las Infracciones y Sanciones.

En su virtud.... (fórmula ritual utilizada en el país para la promulgación de las leyes):

CAPITULO I
DISPOSICIONES GENERALES Y DEFINICIONES

Artículo 1º. Definiciones.-

1) A los efectos del presente Tratado se entenderá por:

"Buque", todo artefacto flotante capaz de transportar personas y cosas y destinado a la navegación por agua, cualquiera que sea su clase y dimensión.

"Buque mercante", el buque utilizado para la navegación con una finalidad extractiva, pesquera, industrial o mercantil.

"Buque mayor", aquel buque cuyo arqueo bruto o total es superior a diez unidades, en los términos de medida establecidos en el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques o, en su defecto, conforme a la legislación nacional.

"Buque menor" o "embarcación menor", la embarcación o artefacto que no tiene suficiente arqueo para ser buque mayor.

"Buque de Estado", todo buque que no sea un buque de guerra o un buque utilizado por un Estado únicamente para un servicio oficial no comercial.

"Buque nacional", el que se encuentra debidamente registrado y abanderado en (el Estado).

"Buque extranjero", el que no es nacional.

"Estado de pabellón", el Estado cuya bandera enarbola y está autorizado a enarbolar el buque.

"Estado de matrícula o de Registro", el Estado en cuyo registro de buques está inscrito el buque.

"Propietario", la persona natural o jurídica inscrita en el registro de buques del Estado de matrícula como propietario del buque.

"Naviero" o "Armador", el propietario, el arrendatario u otra persona natural o jurídica que posea el buque y que, en virtud de cualquier, título, tenga atribuida su gestión náutica en nombre propio.

"Gestor", la persona física o jurídica que lleva a cabo la explotación del buque en nombre y por cuenta del naviero, sin quedar directamente responsable frente a terceros de las consecuencias de dicha explotación.

"Registro de buques", "Registro de buques y de empresas navieras" o "Registro Marítimo", el registro administrativo que lleva la administración marítima nacional y en el que constan los datos y se practican las anotaciones previstas en el presente Tratado.

"Administración marítima nacional", la autoridad u organismo de la administración pública que, de acuerdo con la legislación nacional, está encargada, entre otras cosas, de la aplicación de los acuerdos internacionales relativos al transporte marítimo y de la aplicación de las normas jurídicas y técnicas de los buques sometidos a su jurisdicción y control.

"Registro de la propiedad naval", el registro público del Estado donde se anota la propiedad de los buques y los derechos que sobre ellos se constituyen con la trascendencia y con los efectos jurídico-privados propios del sistema de los bienes registrables.

"Arrendamiento", un contrato de arrendamiento de un buque por un tiempo determinado, en virtud del cual el arrendatario tiene la posesión y el control plenos del buque, incluido el derecho a designar el capitán y la tripulación por el período de arrendamiento.

- 2) A los efectos de este Tratado se considerarán incluidos en el concepto de buque a los "Artefactos Navales", entendiéndose por tales aquellos que, no estando contruidos para navegar, cumplen en el agua funciones auxiliares o de apoyo a las actividades de navegación o de extracción de recursos en las aguas marítimas, fluviales o lacustres, tales como diques, grúas o plataformas flotantes y otros similares. Quedan excluidas las obras, instalaciones e islas artificiales que se encuentran permanentemente sujetas al lecho marítimo.

Art. 2º. Ambito de aplicación.-

- 1) El presente Tratado será de aplicación a todos los buques, salvo en aquellos casos en que sus disposiciones se refieran expresamente a los buques mercantes.
- 2) Con la excepción de lo previsto en los Capítulos IV a VIII del presente Tratado, el Gobierno podrá establecer, mediante reglamento, las singularidades, particularidades y exenciones aplicables al estatuto de las embarcaciones menores, de los dedicados exclusivamente a la navegación por aguas no marítimas y de los artefactos navales, separándose parcialmente de las disposiciones contenidas en el presente Tratado cuando lo considere necesario en atención a las especiales circunstancias que en ellos concurren y a la

vista de la clase de navegación o de actividad que desarrollan.

- 3) El presente Tratado no se aplica a los buques de Estado.

Art. 3°. *Obligaciones generales de la administración marítima nacional.-*

La administración marítima nacional velará por:

- a) que los buques que enarbolan la bandera (del Estado) cumplan las leyes y reglamentos nacionales relativos a la inscripción de los buques y las reglas y normas internacionales aplicables, en particular las concernientes a la seguridad de los buques y de las personas a su bordo, y a la prevención de la contaminación del medio marino.
- b) que los buques nacionales sean reconocidos periódicamente por inspectores competentes y autorizados a fin de que se cumplan las reglas y normas nacionales y las internacionales que resulten aplicables.
- c) que los buques nacionales lleven a bordo los documentos exigidos por este Tratado y por las demás leyes y reglamentos (del Estado), en particular los que acrediten el derecho a enarbolar su bandera y otros documentos pertinentes válidos, incluidos los exigidos por los convenios internacionales en los que el Estado sea Parte.
- d) que los propietarios de los buques que enarbolan el pabellón nacional observen las reglas de inscripción de los buques, de conformidad con las disposiciones del presente Tratado y con las contenidas en las demás leyes, reglamentos y normas contenidas en los convenios internacionales de los que sea parte el Estado.

CAPITULO II
CONCEPTO, NATURALEZA Y SEGURIDAD DEL BUQUE

Art. 4°. *Concepto, naturaleza y régimen.-*

- 1) Los buques, según se definen en el presente Tratado, son bienes muebles de naturaleza compuesta y sujetos a publicidad registral.
- 2) Los buques se regirán por lo dispuesto en este Tratado y en otras leyes marítimas especiales y, en su defecto, por la legislación común y general aplicable a los bienes muebles.

Art. 5°. *Partes integrantes, pertenencias y accesorios.-*

- 1) Los buques están compuestos por sus partes integrantes y por sus pertenencias.
- 2) Son partes integrantes el casco, las máquinas y motores principales y auxiliares y los demás elementos que no pueden ser separados del buque sin menoscabo de su propia realidad. Son pertenencias los botes y aparatos salvavidas, los equipos de navegación, las grúas e instalaciones para la carga y descarga, las hélices, timones, anclas, cadenas, cables, estachas y los demás elementos que, aún siendo materialmente separables y poseyendo identidad propia, están vinculados con las partes integrantes para constituir el buque como unidad jurídica y económica .
- 3) Se denominan accesorios las provisiones, el combustible, los pertrechos y los demás elementos fungibles, que poseyendo sustantividad propia y valor económico independiente, se encuentran en cada momento adscritos al inventario de bienes del buque y sirven para posibilitar su normal navegación, servicio o maniobra.
- 4) El buque conserva su identidad aún cuando sus partes integrantes o pertenencias sean sucesivamente sustituidos.
- 5) Salvo pacto en contrario, el objeto de la propiedad y de los derechos reales de garantía que se establezcan sobre el buque vendrá constituido por sus partes integrantes y por sus pertenencias pero no por sus accesorios.

Art. 6°. *Elementos de identificación de los buques nacionales.-*

- 1) Los buques nacionales se individualizan por su nombre, lugar y número de matrícula, pabellón y arqueado.
- 2) El nombre del buque no puede ser igual a otro ya registrado para un buque de la misma clase. Mediante normas reglamentarias se regulará la concesión, uso y cese de dicho elemento de individualización.
- 3) El lugar de matrícula será el del domicilio del registro de buques donde se halle inscrito y su número de matrícula el que le sea asignado por aquel registro.
- 4) El pabellón es el signo exterior que acredita la nacionalidad que posee el buque, de acuerdo con las disposiciones del presente Tratado.
- 5) El arqueado o capacidad del buque será determinado por la

administración marítima, de acuerdo con las regulaciones sobre la materia, que deberán acomodarse a las prescripciones contenidas en el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, de la Organización Marítima Internacional.

- 6) Todo buque nacional debe ostentar en lugar visible la bandera nacional, su nombre, y su número y puerto de matrícula, en los términos que se determinen reglamentariamente.

Art. 7°. *Condiciones de seguridad e inspecciones de los buques nacionales.-*

- 1) Las condiciones de seguridad y de prevención de la contaminación de los buques nacionales se determinarán y controlarán de acuerdo con la naturaleza y finalidad de los servicios que presten y de la navegación que efectúen.
- 2) La vigilancia técnica sobre las condiciones a que se refiere el párrafo anterior se realizará por los órganos competentes de la administración marítima, mediante los planes y programas de inspecciones ordinarias y extraordinarias que reglamentariamente se establezcan.
- 3) Las inspecciones, cualquiera que sea su naturaleza o finalidad, se efectuarán con cargo al propietario o naviero del buque, salvo que se trate de inspecciones extraordinarias y resulten injustificadas. Las tasas correspondientes serán fijadas por el Gobierno y lo recaudado por tal concepto ingresará a un fondo especial que se dedicará a la financiación de las actividades de la administración marítima.
- 4) Cuando de las inspecciones a que se refieren los párrafos anteriores resulte que el buque no se encuentra en condiciones de navegabilidad o que resulta potencialmente peligroso para el medio marino, podrá ser suspendido en la prestación de sus servicios o en la realización de sus navegaciones hasta que el propietario o naviero haya subsanado los defectos encontrados.

Art. 8°. *Certificados de seguridad.-*

- 1) La administración marítima otorgará los correspondientes certificados de seguridad y de prevención de contaminación a los buques que sean inspeccionados y que reúnan las condiciones previstas en la legislación nacional y en los convenios internacionales en que (el Estado) sea parte.
- 2) El Gobierno podrá autorizar, a través de normas

reglamentarias, que la administración marítima nacional emita los certificados de seguridad y de prevención de la contaminación en base a inspecciones realizadas por entidades especializadas de reconocido prestigio internacional. La reglamentación pertinente regulará las condiciones para el otorgamiento y mantenimiento de dichas autorizaciones, que únicamente podrán ser conferidas a falta de personal inspector propio de la administración marítima.

- 3) Los certificados a que se refiere el presente artículo serán exhibidos en un lugar bien visible y de fácil acceso en el buque. La carencia o el vencimiento de los certificados de seguridad implica para el buque la prohibición de navegar o de prestar los servicios a los que se halla destinado.
- 4) Los certificados hacen fe de su contenido, salvo prueba en contrario.

Art. 9º. *Medidas sobre buques extranjeros.-*

- 1) La administración marítima inspeccionará los buques extranjeros surtos en los puertos nacionales cuando tenga dudas sobre sus condiciones de navegabilidad o sobre su cumplimiento de las disposiciones relativas a la protección del medio ambiente marítimo.
- 2) En los casos en que de la inspección resulte que la navegación o el servicio del buque no podrá hacerse en las debidas condiciones de seguridad para las personas a bordo y para el medio ambiente, la autoridad administrativa podrá impedir su salida o la realización de su actividad hasta que sean subsanados los defectos encontrados, dando cuenta de ello al cónsul del Estado de pabellón y de acuerdo con lo establecido en los Convenios internacionales en que sea parte (el Estado).

CAPITULO III
REGISTRO Y NACIONALIDAD DE LOS DE BUQUES

SECCION 1ª REGISTRO MARITIMO Y ABANDERAMIENTO

Art. 10. *Registro de buques y de empresas navieras.-*

- 1) El Registro de buques (del Estado) tiene por objeto la inscripción y control de los buques nacionales y la de sus propietarios y navieros a efectos y con finalidad jurídico-pública.
- 2) El Registro de buques es público. Cualquier persona que tenga un interés legítimo tendrá acceso al conocimiento

del contenido de sus asientos y podrá obtener certificaciones, extractos y copias, en los términos que se determinen reglamentariamente.

- 3) A efectos de su identificación, en la inscripción de los buques se harán constar todas las circunstancias esenciales y sus modificaciones, así como los actos y contratos por los que se adquiriera o transmita su propiedad, los de constitución de hipotecas o imposición de derechos reales y cualquier otro extremo que legal o reglamentariamente se determine.
- 4) En la inscripción de los propietarios y navieros se hará constar el acto constitutivo y sus modificaciones, el nombramiento y cese de sus administradores, los buques de su propiedad o que exploten y cualquier otra circunstancia que se determine legal o reglamentariamente.
- 5) La información relativa a los propietarios y navieros de los buques mercantes habrá de ser suficiente para permitir su fácil identificación por parte de cualquier persona que tenga un interés legítimo.
- 6) La información relativa a la identidad del propietario y del naviero se hará constar en el Certificado de Matricula que deberán llevar a bordo los buques nacionales, el cual deberá exhibirse a petición de las autoridades competentes de la administración marítima nacional, del Estado ribereño o del Estado del Puerto.
- 7) La administración marítima velará por que la persona o personas responsables de la administración y explotación de un buque mercante que enarbole el pabellón nacional están en condiciones de cumplir las obligaciones financieras que puedan derivarse de la explotación de ese buque para cubrir los riesgos que están normalmente asegurados en el transporte marítimo internacional en relación con los daños a terceros. A tal efecto, y con carácter previo a la concesión de la matricula, la administración marítima exigirá la presentación de los documentos que acrediten la existencia de un seguro o garantía que considere suficiente para la cobertura de los mencionados riesgos.

Art. 11. Indicaciones registrales.-

Las particularidades que se harán constar en el registro de buques serán determinados reglamentariamente a la vista de lo dispuesto en el Tratado. Entre otras indicaciones deberán hacerse constar las siguientes:

- a) el nombre del buque y, en su caso, el nombre anterior y la inscripción anterior;

- b) el lugar de inscripción en el registro o el puerto de matrícula y el número o la marca oficial de identificación del buque;
- c) el indicativo de llamada internacional del buque, si se le hubiere asignado.
- d) el nombre de los constructores y el lugar y año de construcción del buque;
- e) la descripción de las principales características técnicas del buque;
- f) el nombre, la dirección y, en su caso, la nacionalidad del propietario o de cada uno de los propietarios, indicando la proporción de propiedad que corresponde a cada uno de ellos;
- g) la fecha de cancelación o de suspensión de la inscripción anterior del buque;
- h) el nombre, la dirección, y en su caso, la nacionalidad del arrendatario o de cualquier otro naviero, cuando sea distinto del propietario y se trate de buques mercantes;
- i) la relación de cualquier crédito hipotecario u otros gravámenes análogos que pesen sobre el buque;
- j) la mención de los documentos que garantizan la cobertura de los riesgos a que se refiere el párrafo 6) del artículo anterior.

Art. 12. Legitimación para la inscripción de buques nacionales.-

- 1) Estarán legitimadas para solicitar y obtener la matrícula de los buques de su propiedad en el Registro nacional las personas físicas residentes y las personas jurídicas domiciliadas en (el Estado) o en alguno de los demás países de la región centroamericana siempre que, en este último caso, designen un representante con domicilio permanente en (el Estado).
- 2) El representante a que se refiere el párrafo anterior podrá ser una persona física o jurídica debidamente establecida en (el Estado) y deberá tener poder suficiente para actuar en nombre y por cuenta del propietario del buque. En particular, ese representante deberá estar pasivamente legitimado para comparecer en juicio ante los tribunales nacionales así como para responder por el propietario de cuantas acciones y reclamaciones sean presentadas contra el en (el Estado).

Art. 13. *Abanderamiento y nacionalidad de los buques.-*

- 1) Una vez debidamente matriculados los buques en el registro nacional quedarán abanderados en (el Estado). El abanderamiento es el acto que otorga la facultad para enarbolar legítimamente el pabellón nacional y tiene lugar con la entrega de la Patente de Navegación.
- 2) La navegación bajo pabellón nacional podrá también realizarse provisionalmente por medio de pasavante y por el tiempo necesario para que un buque adquirido en el extranjero y en proceso de matriculación en el registro de buques pueda realizar los viajes necesarios para llegar a un puerto nacional.
- 3) Los buques debidamente registrados y abanderados en (el Estado) tendrán, a todos los efectos, la nacionalidad (del Estado).

Art. 14. *Abanderamiento provisional de buques mercantes arrendados.-*

- 1) Los buques mercantes nacionales que sean objeto de un contrato de arrendamiento podrán ser autorizados a abanderarse provisionalmente en el Estado de residencia de los arrendatarios durante el período de duración del arrendamiento. Recíprocamente, los buques mercantes extranjeros tomados en arrendamiento por residentes nacionales podrán ser autorizados a enarbolar provisionalmente el pabellón (del Estado) por el tiempo de la duración del contrato.
- 2) En tales casos el buque poseerá la nacionalidad temporal del Estado de abanderamiento provisional y a él corresponderá el ejercicio de la jurisdicción y del control así como velar por el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el presente Tratado.
- 3) La autoridad encargada del registro de buques notificará al anterior Estado de pabellón el momento en que se produzca la cancelación del abanderamiento provisional en (el Estado).
- 4) Para todas las cláusulas y condiciones concernientes a las relaciones de las partes en el contrato de arrendamiento y salvo lo previsto en el presente Tratado, regirá la libertad de contratación de dichas partes.

Art. 15. *Dotaciones de los buques nacionales.-*

- 1) El número de miembros de la dotación de los buques nacionales y sus condiciones de capacitación profesional deberán ser las adecuadas para garantizar en todo

momento la seguridad de la navegación y del buque, teniendo en cuenta sus características técnicas y de explotación y de conformidad con los Convenios Internacionales aplicables.

- 2) El Capitán y el primer oficial de los buques mercantes nacionales deberán ser ciudadanos (del Estado). Excepcionalmente y sólo cuando no existan nacionales debidamente cualificados y titulados, podrá la administración marítima autorizar capitanes y primeros oficiales de otros Estados, en cuyo caso tendrán prioridad los nacionales de la región centroamericana.
- 3) Al menos el cincuenta por ciento de los demás miembros de la dotación de los buques mercantes nacionales habrá de poseer la nacionalidad (del Estado) o de otro Estado de la región centroamericana, o bien deberán ser personas que estén domiciliadas o que tengan legalmente su residencia permanente en dichos Estados.

Art. 16. Tasas o derechos de registro.-

- 1) La inscripción, permanencia y baja en el Registro de buques nacionales serán actos gravados con tasas de alta o inscripción, tasas anuales de permanencia y tasas de cancelación.
- 2) Será sujeto pasivo obligado al pago de las tasas de inscripción el propietario del buque que solicita dicha inscripción. El pago de las tasas anuales y de las de cancelación corresponderá a la persona que se halle inscrita como propietario en el momento del correspondiente devengo.
- 3) Las tasas serán fijadas por el Gobierno atendiendo a la clase, actividad y tamaño del buque. Lo recaudado por tal concepto ingresará a un fondo especial que se dedicará a la financiación de las actividades de la administración marítima.

Art. 17. Prohibición de doble nacionalidad y de doble registro.-

- 1) Los buques nacionales enarbolarán únicamente el pabellón (del Estado) y no podrán cambiarlo sino a través del procedimiento establecido para la baja en el registro nacional de buques.
- 2) La autoridad encargada del registro no autorizará la matrícula o pasavante de un buque hasta que la autoridad del registro anterior no haya acreditado la baja mediante el libramiento del correspondiente certificado. Sin embargo, podrá asimismo realizarse la matrícula o concederse el pasavante cuando la autoridad del registro

de procedencia haya librado un certificado acreditativo de que el buque causará baja en ese registro en el mismo momento y con la misma fecha en que se practique la nueva inscripción.

- 3) En el caso de abanderamiento provisional de buques mercantes arrendados por residentes, la autoridad encargada del registro de buques no practicará la inscripción temporal mientras no se cerciore de la suspensión de la nacionalidad y del derecho a enarbolar el pabellón en el registro de procedencia.
- 4) Fuera de los supuestos contemplados en el párrafo anterior, un buque no podrá estar simultáneamente inscrito en los registros de buques de dos o más Estados.

Art. 18. Baja del buque.-

- 1) La autoridad encargada del registro de buques procederá a dar de baja a los buques nacionales en los siguientes casos:
 - a) Por innavegabilidad absoluta o pérdida total comprobada y declarada por la administración marítima competente;
 - b) Por presunción fundada de pérdida, después de transcurrido un año desde la última noticia del buque;
 - c) Por desguace;
 - d) Por incumplimiento de los requisitos de legitimación o de dotación previstos, respectivamente, en los artículos 12 y 15 del presente Tratado.
 - e) Por impago de las tasas de permanencia contempladas en el presente Tratado.
 - f) Por utilización reiterada del buque en la realización de actividades delictivas o contrarias a las leyes aduaneras y de inmigración.
 - g) Por petición de sus propietarios.
- 2) En los supuestos señalados en las letras a) a c) del párrafo precedente la baja podrá tramitarse directamente de oficio o a instancia del interesado. En los de las letras d) a f) la baja se tramitará de oficio.

SECCION 2ª: DOCUMENTACIÓN DE LOS BUQUES

Art. 19. Documentación de los buques nacionales.-

- 1) Además de los certificados y documentos relativos a la seguridad de la navegación, a la lucha contra la contaminación marina, a la sanidad exterior, al régimen aduanero y otros que procedan de acuerdo con la legislación nacional y con los Convenios internacionales en que el Estado sea parte, todo buque nacional deberá llevar a bordo un Certificado de Matrícula, una Patente de Navegación, un Rol de Despacho y Dotación, un Diario de Navegación, un Diario de Máquinas y, en su caso, un Cuaderno de Bitacora.
- 2) Los documentos a que se refiere el párrafo anterior se ajustarán a los modelos que sean aprobados por el Gobierno.

Art. 20. *Certificado de Matrícula y Patente de Navegación.-*

- 1) El Certificado de Matrícula será literal del asiento que conste en el Registro de Buques y deberá ser renovado cada vez que en el mismo se produzca alguna modificación. El Certificado servirá para acreditar que el buque está legalmente matriculado en (el Estado) y dará fe del contenido del asiento de matrícula.
- 2) La Patente de Navegación será el documento que acredite que el buque posee la nacionalidad (del Estado) y que ha sido autorizado para navegar por los mares enarbolando el pabellón nacional. Asimismo servirá la Patente para acreditar la identidad del Capitán o persona a la que ha sido conferida el mando del buque. A tal efecto, la administración marítima anotará en la Patente todos los cambios de mando que se produzcan.

Art. 21. *Rol de Despacho y Dotación.-*

- 1) El Rol de Despacho y Dotación es el documento que sirve para acreditar el viaje que está realizando el buque así como el hecho de que ha zarpado previo cumplimiento de todos los requisitos legales y reglamentarios para su despacho.
- 2) En el Rol se expresarán también la identidad, domicilio, nacionalidad, puesto a bordo, clase de contrato de trabajo, titulación, certificados de capacitación y fechas de enrolamiento y de desenrolamiento de todos los miembros de la dotación.
- 3) Salvo en los casos extraordinarios que puedan ser contemplados reglamentariamente, las anotaciones en el Rol sólo podrán ser practicadas por los órganos de la administración marítima competentes para autorizar el zarpe así como por los cónsules (del Estado) en el extranjero.

Art. 22. *Diario de Navegación, Diario de Máquinas y Cuaderno de Bitácora.-*

- 1) Además de las circunstancias establecidas en otras leyes y reglamentos, en el Diario de Navegación se anotarán todas las vicisitudes de la navegación del buque así como los acaecimientos relevantes producidos durante las singladuras y relativos al buque, dotación, carga y pasajeros. En particular se tomará nota de los actos del capitán cuando actúe en el ejercicio de funciones públicas.
- 2) En el Diario de Máquinas se anotará el régimen de marcha, el de mantenimiento, las averías, reparaciones y, en general, cuantas vicisitudes se refieran al funcionamiento de las maquinas, y demás elementos e instalaciones de la competencia del departamento de máquinas.
- 3) En los buques donde vayan enrolados dos o más oficiales de puente, deberá llevarse también un libro denominado "Cuaderno de Bitacora", en el que los pilotos de guardia registrarán cuantas vicisitudes náuticas y meteorológicas se produzcan durante la navegación.
- 4) Los Diarios de Navegación y de Máquinas y el Cuaderno de Bitácora, deberán llevarse foliados, rubricados y sellados, hoja por hoja, por la autoridad de la administración marítima y no deberán contener interlineaciones, raspaduras, ni enmiendas. Los asientos deben ser continuados y datados, firmados por el capitán los del Diario de Navegación, por los Pilotos los del Cuaderno de Bitacora y por el jefe del servicio de máquinas los del Diario de Máquinas.
- 5) Los libros a que se refieren los párrafos anteriores deberán de conservarse durante un año a partir del último asiento practicado, no obstante cualquier cambio de nombre, matrícula, propiedad o pabellón del buque.
- 6) En los supuestos de cambios de propiedad o de pabellón, los libros serán depositados en las oficinas de la administración marítima del último puerto de matrícula.

Toda persona que acredite un interés legítimo podrá examinar y copiar los libros. En caso de oposición, la autoridad judicial dispondrá lo necesario para que dicha exhibición o copia pueda llevarse a cabo.

Art. 23. *Finalidad y contenido del registro de la propiedad naval.-*

- 1) El registro de la propiedad naval tiene por objeto la publicidad registral de los buques debidamente abanderados en (el Estado) a los efectos del Derecho privado patrimonial.
- 2) En el registro de la propiedad naval se inscribirá la propiedad del buque y sus modificaciones así como los actos y contratos en cuya virtud se constituyan, modifiquen o extingan derechos reales u otros gravámenes sobre el buque con trascendencia jurídico real.
- 3) El registro de la propiedad naval es público. Cualquier persona que acredite un interés legítimo tendrá acceso a su contenido y podrá obtener certificados, extractos y copias de sus asientos en los términos en que reglamentariamente se determine.

Art. 24. *Coordinación interregistral.-*

- 1) El registro de la propiedad naval estará en todo momento coordinado con el registro marítimo, de modo que se asegure una inmediata concordancia y una permanente sintonía entre las anotaciones que figuran en uno y otro.
- 2) Los buques serán primeramente inscritos y abanderados en el registro de buques. La certificación que acredite el abanderamiento será requisito necesario para el acceso al registro de la propiedad naval.
- 3) La baja en el registro de buques requerirá certificado de baja previa en el registro de la propiedad naval. Esta última deberá ser practicada por la autoridad encargada del registro de la propiedad naval a instancias de la autoridad marítima registral en los casos de baja de oficio previstos en el artículo 18 y sin perjuicio de lo establecido en el párrafo 2) del artículo 65.
- 4) Los actos y contratos, traslativos, modificativos o extintivos de la propiedad y la constitución, modificación o extinción de los derechos reales sobre los buques se inscribirán en primer lugar en el registro de la propiedad naval y de ahí pasarán al registro de buques y empresas navieras.
- 5) Las demás circunstancias modificaciones de los datos y asientos registrales se reflejarán en primer lugar en el registro de buques. El certificado de inscripción de la modificación será requisito para el acceso al registro de la propiedad naval.

- 6) Corresponde a los interesados, en todos los casos anteriormente señalados, la solicitud de la práctica de las inscripciones en ambos registros, de acuerdo con lo previsto es este Tratado. No obstante, las autoridades registrales se notificarán entre si, de oficio y por la vía más rápida posible, cuantos asientos e inscripciones sean practicados en sus respectivos registros.
- 7) El Gobierno podrá autorizar y reglamentar un sistema unificado para el registro de los buques nacionales, estableciendo al efecto una única autoridad competente sobre todos los aspectos, públicos y privados, relativos a la publicidad registral de las naves.

CAPITULO IV
PROPIEDAD Y COPROPIEDAD NAVAL

Art. 25. *Modos de adquirir la propiedad de los buques.-*

- 1) Los buques constituyen una propiedad que se puede adquirir y transmitir por cualquiera de los modos reconocidos en el Derecho.
- 2) Además de por los modos de adquirir establecidos por el Derecho común, la propiedad o dominio de un buque puede adquirirse :
 - a) Por el asegurador, en el caso de abandono validamente aceptado;
 - b) Por la persona que ha encargado su construcción, en el momento señalado a tal efecto en el contrato o, en su defecto, en el establecido en el artículo 35;
 - c) Por quien construye el buque para sí, por el hecho de la construcción;
 - d) Por el apresador o confiscador, conforme a la legislación nacional específica y las reglas del derecho internacional.
 - e) Por el poseedor del buque, en los términos señalados en el artículo 27.

Art. 26. *Requisitos formales para la adquisición de la propiedad.-*

- 1) Los actos y contratos que sirvan de título para la adquisición de la propiedad de los buques sólo serán válidos si se hacen constar en documento escrito.

- 2) Para que puedan acceder a los registros y ser oponibles a terceros, los actos y contratos traslativos del dominio de los buques deberá hacerse constar en escritura pública, sin perjuicio de lo previsto en el siguiente número.
- 3) Los actos y contratos que se otorguen en el extranjero se regirán por la Ley del lugar de su otorgamiento, pero para que la transmisión de la propiedad pueda surtir efecto en (el Estado) deberá constar, al menos, en documento escrito con las firmas de los otorgantes autorizadas por fedatario público y visadas por el cónsul (del Estado) más próximo al lugar de otorgamiento.

Art. 27. Adquisición por prescripción.-

Los buques se adquieren por usucapión mediante la posesión continuada por tres años con buena fe y justo título. Faltado alguna de las referidas condiciones la prescripción adquisitiva de la propiedad se produce a los diez años.

Art. 28. Condominio de buque.-

- 1) El condominio de buque o copropiedad naval se rige por las disposiciones del Derecho común reguladoras del condominio en todo lo que no esté modificado por el presente Tratado.
- 2) Las decisiones de la mayoría, computada de acuerdo con el valor de la parte que cada copropietario tiene en el buque, obligan a la minoría. La mayoría puede estar constituida por un sólo propietario. En caso de empate la autoridad judicial decidirá de forma sumaria.

Art. 29. Régimen de reparaciones en el condominio.-

- 1) Cuando el buque, a juicio de la mayoría, necesitare reparación, la minoría estará obligada a aceptar esa decisión, salvo su derecho a transferir las partes respectivas a los otros copropietarios, al precio que se fijare judicialmente, o a solicitar la venta de las mismas en pública subasta.
- 2) Si la minoría entiende que el buque necesita reparación y la mayoría se opone, aquélla tiene derecho a exigir que se practique una pericia judicial. Si de la pericia surge que la reparación es necesaria, están obligados a contribuir a esta todos los condueños.

Art. 30. Derecho de tanteo de los condueños.-

Si uno de los copropietarios decide enajenar su parte a un tercero debe hacerlo saber a los restantes, quienes dentro del tercer día pueden manifestar su voluntad de adquirirla, consignando judicial o extrajudicialmente el precio ofrecido por aquél. Vencido el plazo sin que se exteriorice la manifestación y consignación, el copropietario puede disponer libremente de su parte.

Art. 31. Venta del buque en copropiedad.-

- 1) Si la mayoría resuelve vender el buque, la minoría puede exigir que la venta se haga en remate público.
- 2) Cualquiera de los condueños puede ejercitar el derecho de tanteo en los términos previstos en el artículo anterior.
- 3) Si la minoría solicita la venta por innavegabilidad del buque o por otras razones graves o de urgencia para los intereses comunes y la mayoría se opone, la autoridad judicial competente decidirá de forma sumaria.

CAPITULO V
CONSTRUCCION DEL BUQUE

Art. 32. Control administrativo.-

- 1) Toda construcción, modificación o reparación de un buque nacional deberá ser notificada a la administración marítima a fin de que esta pueda velar por el cumplimiento de las prescripciones aplicables en materia de seguridad marítima y lucha contra la contaminación marina. A tal efecto las pertinentes inspecciones podrán ser realizadas directamente por la administración marítima o, en su defecto, por las entidades especializadas a que se refiere el número dos del artículo ocho del presente Tratado.
- 2) Mediante reglamento y atendiendo al tonelaje, la naturaleza y la finalidad de los servicios y o de la navegación a efectuarse, el Gobierno determinará las exigencias técnicas y administrativas a que habrá de ajustarse la construcción, modificación o reparación de las distintas clases de buques.
- 3) En caso de inobservancia de las exigencias técnicas, de seguridad o administrativas a que se refieren los párrafos anteriores, la administración marítima podrá disponer la paralización de los trabajos o la prohibición de navegar o de prestar servicios, según corresponda.

Art. 33. *Régimen de los buques en construcción.-*

- 1) Los buques que se construyan en (el Estado) deberán ser provisionalmente inscritos en los registros contemplados y regulados en el presente Tratado y en los términos que se determinen reglamentariamente.
- 2) Los buques en construcción podrán ser gravados con hipoteca u otros gravámenes análogos inscribibles una vez que hayan sido inscritos en los registros a que se refiere el párrafo anterior y siempre que se haya invertido en ellos, como mínimo, la tercera parte de su valor presupuestado.
- 3) Los buques en construcción sólo quedarán gravados con privilegios marítimos desde el momento en que se encuentren a flote.

Art. 34. *Forma del contrato de construcción.-*

- 1) El contrato de construcción de un buque, así como su modificación y extinción deberán hacerse por escrito bajo pena de nulidad.
- 2) Los actos y contratos a que se refiere el párrafo anterior sólo pueden ser opuestos a terceros desde su inscripción en el Registro de la Propiedad Naval. La falta de inscripción del contrato implica la presunción de que el buque es construido por cuenta del constructor.

Art. 35. *Propiedad del buque durante la construcción.-*

- 1) En el caso de contrato de construcción de un buque por cuenta de un comitente y salvo pacto en contrario, se entenderá que el buque es propiedad del comitente a partir del momento de la colocación de la quilla o del pago de cualesquiera de los plazos estipulados.
- 2) Esta propiedad será oponible a terceros sólo desde que se hubiera practicado la inscripción a que se refiere el artículo anterior.

Art. 36. *Garantía por vicios ocultos.-*

- 1) El constructor de un buque mercante responde de los vicios ocultos que se descubran dentro de los dos años a contar de la entrega del buque al comitente, siempre que le sean denunciados dentro del término de los sesenta días subsiguientes a la fecha de su descubrimiento. La

acción prescribe por el transcurso de un año, contado a partir de la fecha de la denuncia.

- 2) Contra esta garantía no valdrá pacto en contrario, salvo para establecer un mayor plazo de garantía o para favorecer de otro modo la posición del comitente.

Art. 37. *Régimen supletorio aplicable al contrato de construcción.-*

En todo lo no previsto en este Tratado, el contrato de construcción naval se rige por las normas del Derecho común relativas al arrendamiento de obra.

CAPITULO VI
COMPRAVENTA DE BUQUE

Art. 38. *Régimen del contrato de compraventa.-*

- 1) El contrato de compraventa de buques se regirá por las disposiciones contenidas en el presente Tratado y en todo lo no previsto en ellas por las normas del derecho común relativas a la compraventa de bienes muebles.

Art. 39. *Forma del contrato de compraventa de buque.-*

- 1) El contrato de compraventa de buque, así como su modificación y extinción deberán hacerse por escrito bajo pena de nulidad.
- 2) Los actos y contratos a que se refiere el párrafo anterior sólo pueden ser opuestos a terceros desde su inscripción en el Registro de la Propiedad Naval.

Art. 40. *Garantía por vicios ocultos.-*

- 1) El vendedor de un buque mercante responde de todos los daños y perjuicios ocasionados al comprador por los vicios ocultos que se descubran dentro de los dos años desde la fecha de su entrega del buque, con tal de que dichos vicios le sean denunciados dentro del término de los sesenta días subsiguientes a la fecha de su descubrimiento. La acción prescribe por el transcurso de un año, contado a partir de la fecha de la denuncia.
- 2) Contra esta garantía no valdrá pacto en contrario, salvo que en el mismo se establezca un mayor plazo de garantía o de otro modo se favorezca la posición del comprador.

Art. 41. *Efectos sobre los contratos de explotación del buque.-*

- 1) Si un buque mercante fuere vendido durante el curso de su explotación no se verá afectado el contrato de explotación del buque correspondiente, subrogándose el comprador en las obligaciones y derechos del vendedor.
- 2) El vendedor indemnizará al comprador de los perjuicios que se le irroguen si no le hubiera advertido de la situación de explotación en que se encontraba el buque.
- 3) Pertenerán íntegramente al comprador los fletes, alquileres o rentas que se devenguen desde el momento de la venta hasta el de la terminación del contrato de explotación.
- 4) Lo previsto en los párrafos anteriores se entiende salvo pacto en contrario.

Art. 42. *Venta bajo condición y retroventa.-*

Los buques pueden ser vendidos bajo condición suspensiva o resolutive así como con pacto de retroventa o de reventa.

Art. 43. *Venta judicial.-*

La venta judicial de un buque, sea voluntaria o forzosa, se hará en la forma y con las solemnidades establecidas en las leyes procesales para la venta judicial de bienes inmuebles, con las particularidades siguientes:

- a) Para subastar la nave se requerirá una tasación previa, que se efectuará por peritos designados conforme a las normas procesales.
- b) Los anuncios del remate deberán publicarse en los tablones de anuncios de las oficinas de las autoridades judicial y de la administración marítima competentes y además en un diario del lugar en que se sigue el juicio, o en uno de circulación en la región respectiva, si en aquel no lo hubiere. Los avisos se publicarán además en un diario del puerto de matrícula del buque.

CAPITULO VII
DERECHOS REALES DE GARANTIA SOBRE EL BUQUE

Art. 44. *Clasificación.-*

Los derechos reales de garantía sobre los buques se clasifican en gravámenes inscribibles y privilegios marítimos sobre el buque. Son gravámenes inscribibles la hipoteca, la prenda y otros de

naturaleza análoga para cuya validez resulta necesaria la inscripción en el registro de la propiedad naval. Son privilegios marítimos los que gravan especial y realmente al buque sin necesidad de publicidad registral.

SECCION 1ª
HIPOTECA NAVAL Y GRAVAMENES INSCRIBIBLES

Art. 45. *Hipoteca naval.-*

- 1) Los buques nacionales podrán ser gravados con hipoteca o con gravámenes análogos por su propietario legalmente registrado en el Registro de la Propiedad Naval, de acuerdo con las disposiciones del presente Tratado y las demás normas de aplicación supletoria.
- 2) La hipoteca naval sujeta directa e inmediatamente las naves al cumplimiento de la obligación para cuya seguridad se constituye.

Art. 46. *Requisitos formales y carácter constitutivo de la inscripción.-*

- 1) Las hipotecas y demás gravámenes del mismo género que se constituyan sobre los buques nacionales deberán hacerse constar en escritura pública e inscribirse en los registros de buques y de la propiedad naval. La hipoteca y demás gravámenes inscribibles no serán válidos ni oponibles a tercero hasta que no se haya practicado su inscripción en el Registro de la Propiedad Naval.
- 2) Será asimismo necesaria la escritura pública para la inscripción en los registros de los actos y contratos en cuya virtud se modifiquen o extingan las hipotecas y demás gravámenes a que se refiere el párrafo anterior.
- 3) La escritura pública en la que se establezca la hipoteca o gravámenes análogos deberá contener las siguientes menciones:
 - a) Nombre, apellido, nacionalidad y domicilio del acreedor y del deudor y ,si se trata de persona jurídica, su denominación o razón social, su domicilio y nacionalidad, y el registro en que se encuentre inscrita.
 - b) Nombre, número, clase, distintivo de llamada y matrícula del buque.
 - c) Arqueo bruto, eslora máxima y demás características principales del buque;

- d) Los pactos en virtud de los cuales se acuerde expresamente la extensión de la garantía a los fletes, subsidios o indemnizaciones, o en los que, de cualquier modo, se delimite el objeto de la garantía.
 - e) La fecha y la naturaleza del contrato por el que se crea la hipoteca o gravamen;
 - f) El monto o, en su caso, cantidad máxima, de la obligación para cuya seguridad se constituye la hipoteca o gravamen, así como los intereses convenidos y los plazos y forma de pago.
 - g) Los demás pactos válidos de acuerdo con el Derecho común e hipotecario.
- 4) Los actos y contratos constitutivos, modificativos o extintivos de hipoteca se registrarán por la ley del lugar de su otorgamiento pero para su inscripción en los Registros nacionales deberán contener, al menos, las menciones establecidas en el número 3) anterior y reunir los requisitos contemplados en el número tres del artículo veintiseis del presente Tratado.

Art. 46 bis. *Hipoteca de buques en construcción.-*

- 1) En la escritura o documento en que se haga constar la hipoteca de un buque en construcción deberán incluirse las mismas menciones indicadas en el artículo anterior, sustituyendo las que figuran en la letra b) de su párrafo 3) por las relativas a la individualización del astillero o lugar de construcción; la fecha en que se inició la construcción y aquella en que se espera que termine; el hecho de haberse invertido al menos un tercio del valor presupuestado; el número de construcción asignado y la matrícula correspondiente a su inscripción provisional en los registros.
- 2) Para los efectos de lo establecido en este artículo y salvo pacto en contrario, se considerarán además partes integrantes del buque y sujetos a la garantía los materiales, equipos y elementos de cualquier naturaleza, susceptibles de ser individualizados como especies o cuerpos ciertos, que se hallen acopiados o depositados en el astillero y que estuvieren destinados a la construcción, aún cuando no hayan sido todavía incorporados a la obra principal, con tal de que dichos materiales, equipos o elementos sean suficientemente identificados en la escritura de constitución de la hipoteca.

Art. 47. *Prioridad y régimen de los gravámenes inscribibles constituidos sobre buques*

nacionales.-

- 1) Las hipotecas y demás gravámenes inscribibles constituidos sobre los buques nacionales tendrán prioridad entre si atendiendo a su respectiva fecha de inscripción de modo que los primeros en tiempo serán preferidos en derecho.
- 2) En todo lo no previsto en este Tratado se aplicará a los gravámenes inscribibles sobre los buques nacionales la legislación general hipotecaria sobre bienes muebles registrables y, en su defecto, sobre bienes inmuebles.

Art. 48. *Reipersecutoriedad y realización.-*

Los titulares de hipotecas navales y demás gravámenes inscribibles del mismo genero conservan su derecho a solicitar la venta judicial del buque gravado para el pago de su crédito aunque aquel haya pasado al dominio de un tercero con justo título y de buena fe.

Art. 49. *Extinción por la venta forzosa.-*

- 1) La hipoteca y demás gravámenes inscribibles se extinguen por la venta forzosa del buque, siempre que la subasta se realice con citación personal de los acreedores hipotecarios y demás titulares de gravámenes inscritos, de conformidad con lo previsto en el artículo 61. estos, dentro del término de emplazamiento, podrán optar entre elegir el pago de sus créditos sobre el precio del remate o conservar sus derechos sobre el buque subastado. Si nada dicen dentro del término señalado se entenderá que optan por ser pagados sobre el precio de la subasta.
- 2) Para los efectos de las citaciones establecidas en el párrafo anterior, en la inscripción de la hipoteca en el Registro de la Propiedad Naval se dejará constancia del domicilio especial que el acreedor fije para recibir la notificación que dicha norma prescribe. La notificación que se practique en él será válida, aunque el acreedor no se encuentre en dicho lugar ni en otro situado en (el estado). La fijación de este domicilio podrá hacerse en la escritura o directamente, mediante declaración del interesado ante el registrador en el momento de practicarse la inscripción del gravamen.
- 3) Una vez adjudicado el buque se seguirán las prescripciones del párrafo 2) del artículo 62.

Art. 50. *Subrogación sobre créditos del deudor.-*

Salvo que el buque hubiere sido reparado, el acreedor hipotecario o

el titular de gravámenes semejantes, podrá ejercer sus derechos sobre los siguientes créditos de que sea titular el deudor:

- a) Indemnizaciones por daños materiales ocasionados al buque;
- b) Contribución por avería común por daños materiales sufridos por el buque;
- c) Indemnizaciones por daños provocados al buque con ocasión de servicios prestados en el mar, y
- d) Indemnizaciones de seguro por pérdida total o por averías sufridas por el buque.

Art. 51. *Ley aplicable a los gravámenes inscribibles sobre los buques.-*

- 1) La validez, eficacia, prelación entre sí y demás aspectos de las hipotecas y de los gravámenes inscribibles del mismo género se regirán por la ley del pabellón que tenga el buque en el momento de su constitución.
- 2) Regirá la legislación procesal nacional en todo lo relativo a la ejecución judicial de los gravámenes e hipotecas dentro de la jurisdicción (del estado).

Art. 52. *Requisitos para el reconocimiento de los gravámenes sobre buques extranjeros.-*

El reconocimiento por los tribunales nacionales de las hipotecas y gravámenes análogos constituidos sobre buques extranjeros quedará en todo caso subordinado al cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) que hayan sido constituidos e inscritos en un registro público, de conformidad con la legislación del estado de pabellón;
- b) que dicho registro sea de libre consulta por el público y que se pueda solicitar y obtener del registrador el libramiento de extractos y copias de sus asientos.
- c) que en el registro se especifique, como mínimo, el nombre y la dirección de la persona a favor de la cual se haya constituido la hipoteca o el gravamen, o el hecho de que esa garantía ha sido constituida al portador, el importe máximo garantizado, si la legislación del estado de pabellón estableciere ese requisito o si ese importe se especificará en el documento de constitución de la hipoteca o del gravamen, y la fecha y otras circunstancias que, de conformidad

con la legislación del estado de pabellón, determinen su rango respecto de otras hipotecas y gravámenes inscritos.

SECCION 2ª
PRIVILEGIOS MARITIMOS SOBRE EL BUQUE

Art. 53. Créditos marítimos privilegiados.-

- 1) Los siguientes créditos contra el propietario, el naviero o el gestor del buque estarán garantizados con un privilegio marítimo sobre el buque:
 - a) los créditos por los sueldos y otras cantidades debidos al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación del buque en virtud de su enrolamiento a bordo, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre;
 - b) los créditos por causa de muerte o lesiones corporales sobrevenidas en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;
 - c) los créditos por la recompensa pagadera por el salvamento del buque;
 - d) los créditos por derechos de puerto, de canal y de otras vías navegables y por derechos de practicaaje;
 - e) los créditos nacidos de culpa extracontractual por razón de la pérdida o el daño materiales causados por la explotación del buque distintos de la pérdida o el daño ocasionados al cargamento, los contenedores y los efectos del pasaje transportados a bordo del buque.
- 2) Ningún privilegio marítimo gravará un buque en garantía de los créditos a que se refieren los apartados b) y e) del párrafo 1 que nazcan o resulten:
 - a) de daños relacionados con el transporte marítimo de hidrocarburos u otras sustancias nocivas o peligrosas, por los que sea pagadera una indemnización a los acreedores con arreglo a los convenios internacionales en los que (ee Estado) sea parte o en las leyes nacionales que establezcan un régimen de responsabilidad objetiva y un seguro obligatorio u otros medios de garantía de los créditos; o
 - b) de las propiedades radiactivas o de su combinación con las propiedades tóxicas, explosivas u otras propiedades peligrosas del combustible nuclear o de los productos o desechos radioactivos.

Art. 54. *Prelación de los privilegios marítimos.-*

- 1) Los privilegios marítimos enumerados en el artículo anterior tendrán preferencia sobre las hipotecas y demás gravámenes inscribibles y ningún otro crédito, sea de derecho común o de derecho especial, tendrá preferencia sobre tales privilegios marítimos ni sobre tales gravámenes si se ajustan a los requisitos de publicidad señalados en el artículo 46, sin perjuicio de lo previsto en los artículos 60, 63 y 64 respecto a los derechos de retención, a las costas y gastos del procedimiento y a la extracción de restos.
- 2) Los privilegios marítimos tendrán prelación entre sí por el orden en que se enumeran en el artículo anterior; no obstante, los privilegios marítimos que garanticen créditos por la recompensa pagadera por el salvamento del buque tendrán preferencia sobre todos los demás privilegios marítimos a que se halle afecto el buque antes de efectuarse las operaciones que dieron origen a aquellos privilegios.
- 3) Los privilegios marítimos enumerados en cada uno de los apartados a), b), d) y e) del párrafo 1 del artículo anterior concurrirán entre ellos a prorrata.
- 4) Los privilegios marítimos que garanticen los créditos por la recompensa pagadera por el salvamento del buque tendrán prelación entre sí por el orden inverso al de la fecha de nacimiento de los créditos garantizados con esos privilegios. Esos créditos se tendrán por nacidos en la fecha en que concluyó cada operación de salvamento.

Art. 55. *Reipersecutoriedad y realización de los privilegios.-*

- 1) Los titulares de los privilegios marítimos gozarán de las facultades de reipersecutoriedad y de realización.
- 2) en virtud de la facultad reipersecutoria los privilegios marítimos siguen al buque no obstante cualquier cambio de propiedad, matrícula o pabellón, sin perjuicio de la extinción producida por la venta forzosa.
- 3) en virtud de la facultad de realización el titular podrá solicitar y obtener de la autoridad judicial competente la venta forzosa del buque para el pago de su crédito.

Art. 56. *Indivisibilidad.-*

- 1) el pago o la extinción parcial de la obligación garantizada con un privilegio marítimo no afectará a la

integridad de este que seguirá gravando la totalidad del buque hasta que aquella obligación se extinga completamente.

- 2) en caso de deterioro, disminución o pérdida del buque sobre el cual recae el privilegio, este se ejercitará sobre lo que reste, se salve o recupere.

Art. 57. *Accesoriedad del privilegio respecto al crédito garantizado.-*

- 1) Los privilegios marítimos son derechos accesorios al crédito al que garantizan por lo que nacen y se extinguen con el.
- 2) La cesión de un crédito garantizado con un privilegio marítimo o la subrogación en los derechos del titular del crédito entraña simultáneamente la cesión de ese privilegio marítimo o la subrogación en los derechos que éste lleva aparejados.
- 3) Sin embargo, los acreedores marítimos privilegiados no podrán subrogarse en los derechos del propietario del buque a la indemnización debida en virtud de un contrato de seguro.

Art. 58. *Extinción de los privilegios por el transcurso del tiempo.-*

- 1) Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1) del artículo anterior, los privilegios marítimos enumerados en el artículo 53 se extinguirán por el transcurso de un año, a menos que, antes del vencimiento de ese plazo, el buque haya sido objeto de embargo preventivo o ejecución conducentes a una venta forzosa.
- 2) El plazo de un año fijado en el párrafo 1 comenzará a correr:
 - a) con respecto al privilegio marítimo a que se refiere el apartado a) del párrafo 1 del artículo 53, desde el momento en que haya terminado el enrolamiento del acreedor a bordo del buque;
 - b) con respecto a los privilegios marítimos a que se refieren los apartados b) a e) del párrafo 1 del artículo...., desde la fecha de nacimiento de los créditos que esos privilegios garanticen.
- 3) este plazo no podrá ser objeto de ninguna suspensión ni interrupción. No obstante, el plazo no correrá durante el tiempo en que la ley de los países que visite el buque impida proceder a su ejecución o a su embargo

preventivo.

Art. 59. *Privilegios constituidos sobre buques extranjeros.-*

- 1) Los privilegios marítimos establecidos en los artículos anteriores, su orden de prelación y demás normas relativas a los mismos contenidas en este Tratado serán de aplicación tanto respecto a los buques nacionales como respecto a los extranjeros cuya ejecución se solicite ante los tribunales (del Estado).
- 2) La validez, eficacia y prioridad de otros privilegios, distintos de los enumerados en este Tratado y constituidos de acuerdo con el Derecho extranjero, se regirá por la ley del pabellón del buque en el momento de su constitución. No obstante, la ley relevante para la determinación de su orden prelativo será la del pabellón en el momento de la ejecución, siempre que, como consecuencia de haber cambiado de bandera, el buque esté gravado con privilegios sometidos a leyes diferentes en el momento de dicha ejecución.
- 3) Dichos privilegios serán reconocidos y ejecutados por los tribunales nacionales a condición de que:
 - a) tengan por finalidad la garantía de créditos marítimos contra el propietario, el naviero o el gestor del buque;
 - b) sean accesorios al crédito, estén dotados de reipersecutoriedad, y se sujeten a los efectos de la venta forzosa, todo ello de conformidad con las prescripciones del presente Tratado;
 - c) se extingan:
 - i) a la expiración de un plazo de seis meses contados desde el nacimiento de los créditos garantizados, a menos que, antes del vencimiento de ese plazo, el buque haya sido objeto de embargo preventivo o ejecución conducente a una venta forzosa; o
 - ii) al final de un plazo de 60 días después de la venta del buque a un comprador de buena fe, que empezará a correr desde el día en que se inscriba la venta en el registro de conformidad con la legislación del Estado del pabellón después de la venta, si este plazo venciere antes que el señalado en el inciso anterior; y
 - d) se pospongan en rango a los privilegios marítimos enumerados en el presente Tratado así como a los gravámenes inscribibles que se ajusten a los requisitos de publicidad señalados en la misma.

Art. 60. Derechos de retención.-

- 1) Gozarán de un derecho de retención sobre los buques que se encuentre en su posesión:
 - a) los constructores de buques, para garantizar créditos por al construcción del buque;
 - b) los reparadores de buques, para garantizar créditos por la reparación del buque, incluida su reconstrucción o transformación, efectuada durante el período en que esté en su posesión.
- 2) ese derecho de retención se extinguirá cuando el buque deje de estar en posesión del constructor o reparador del buques de otra manera que como consecuencia de embargo preventivo o ejecución.
- 3) el crédito del constructor o reparador gozará de preferencia sobre el del acreedor hipotecario y el de los demás titulares de gravámenes análogos inscribibles pero quedara subordinando en rango a los privilegios marítimos a que se refiere el artículo 53.
- 4) Si en el momento de la venta forzosa a que se refieren los artículos 43, 49, 61 y 62, el buque se halla en posesión de un constructor o de un reparador de buques que, de acuerdo con lo previsto en los párrafos anteriores, goce de un derecho de retención, el constructor o reparador deberá entregar la posesión del buque al adjudicatario de la compra, pero podrá obtener el pago de su crédito con el producto de la venta, una vez satisfechos los créditos de los titulares de los privilegios marítimos enumerados en el artículo 53.

Art. 61. Publicidad de la venta forzosa del buque.-

- 1) Antes de la venta forzosa de un buque en (el Estado), la autoridad competente hará que sea notificada, conforme a lo dispuesto en el presente artículo:
 - a) la autoridad encargada del registro en el Estado de pabellón;
 - b) a todos los beneficiarios de los gravámenes inscritos que no hayan sido constituidos al portador;
 - c) a todos los beneficiarios de los gravámenes inscritos constituidos al portador y a todos los titulares de los privilegios marítimos enumerados en el artículo 53 del presente Tratado, a condición de que la autoridad competente encargada de realizar la venta forzosa reciba notificación de sus créditos respectivos; y

- d) a la persona que tenga inscrita a su favor la propiedad del buque.
- 2) esa notificación deberá hacerse por lo menos 30 días antes de la venta forzosa y , como mínimo, expresará:
 - a) la fecha y el lugar de la venta forzosa y las circunstancias relativas a la venta forzosa o al proceso conducente a la venta forzosa que la autoridad que substancie el proceso estime suficientes para proteger los intereses de las personas que deban ser notificadas; o
 - b) si la fecha y el lugar de la venta forzosa no pudieran determinarse con certeza, la fecha aproximada, el lugar previsto y las demás circunstancias de dicha venta, que la autoridad que substancie el proceso estime suficientes para proteger los intereses de las personas que deban ser notificadas.
- 3) Si la notificación se hace de conformidad con el apartado b) del párrafo anterior, se notificarán asimismo la fecha y el lugar efectivos de la venta forzosa cuando fueren conocidos pero, en cualquier caso, como mínimo siete días antes de la venta forzosa.
- 4) La notificación a que se refiere el párrafo 2 de este artículo se hará por escrito y se practicará a las personas interesadas que se indican en el párrafo 1, si fueren conocidas, bien por correo certificado, bien por medio de comunicación electrónica o por cualquier otro medio idóneo que dé lugar a un acuse de recibo.
- 5) La notificación a que se refieren los párrafos anteriores se practicará sin perjuicio de las publicaciones previstas en el artículo 43 b) del presente Tratado.

Art. 62. Efectos de la venta forzosa.-

- 1) En caso de venta forzosa del buque, todos los gravámenes inscritos, salvo los que el comprador haya tomado a su cargo con el consentimiento de los beneficiarios, y todos los privilegios marítimos dejarán de gravar el buque a condición de que:
 - a) en el momento de la venta el buque se encuentra dentro del ámbito de la jurisdicción del Estado.
 - b) la venta se haya efectuado de conformidad con los requisitos previstos en el presente Tratado.
- 2) Una vez vendido el buque en la venta forzosa, la

autoridad competente librará, a instancia del adjudicatario, un certificado que acredite que el buque se vende libre de toda hipoteca, gravamen inscrito o privilegio, salvo los que el comprador haya tomado a su cargo y con la condición que se den los requisitos establecidos en los apartados a) y b) del párrafo anterior. A la presentación de ese certificado el registrador encargado del registro de la propiedad naval estará obligado a cancelar todas las hipotecas y demás gravámenes inscritos, salvo los que el comprador haya tomado a su cargo, y a inscribir el buque a nombre del comprador o a librar certificación de baja en el registro a los efectos del registro en otro en Estado, según sea el caso.

Art. 63. *Costas y gastos judiciales.-*

- 1) Las costas y gastos causados en el embargo preventivo o en la ejecución y subsiguiente venta del buque se pagarán en primer lugar con el producto de la venta. Tales costas y gastos incluyen, entre otros, el costo de la conservación del buque y la manutención de la tripulación, así como los sueldos y otras cantidades y los gastos a que se refiere el apartado a) del párrafo 1 del artículo 53, realizados desde el momento del embargo preventivo o de la ejecución.
- 2) El remanente se repartirá de conformidad con el orden prelativo establecido en el presente Tratado y, subsidiariamente, en la legislación mercantil y común reguladora de la prelación de créditos. Satisfechos todos los acreedores presentes en el procedimiento, el saldo, si lo hubiere, se entregará al propietario y, de ser necesario, será libremente transferible al extranjero.

Art. 64. *Supuesto especial de remoción de restos.-*

En el supuesto de que la venta forzosa sea la de un buque varado o hundido que haya sido objeto de remoción por parte de la autoridad competente en interés de la seguridad de la navegación o de la protección del medio ambiente marino, los gastos de esa remoción se pagarán en primer lugar con el producto de la venta antes que todos los demás créditos, estén o no garantizados con un privilegio marítimo.

SECCION 3ª

PROTECCION REGISTRAL EN CASO DE CAMBIO DE PABELLON

Art. 65. *Protección registral de los gravámenes inscribibles en caso de cambio de pabellón.-*

- 1) La autoridad encargada del registro de buques no

autorizará la baja del buque a no ser que la autoridad encargada del registro de la propiedad naval libre certificación de que se han cancelado previamente todas las hipotecas y gravámenes inscritos o de que se ha obtenido el consentimiento por escrito de todos los beneficiarios de esas hipotecas o gravámenes.

- 2) La baja de oficio a que se refiere el artículo 18 deberá ser notificada previamente, por la autoridad encargada del registro de la propiedad naval a los titulares de las hipotecas o gravámenes inscritos a fin de que puedan adoptar las medidas apropiadas para proteger sus intereses. A tal efecto y salvo que los referidos titulares consientan en ello, la baja registral no podrá ser efectuada hasta que haya transcurrido un plazo razonable que no será inferior a tres meses contados desde la correspondiente notificación a esos beneficiarios.
- 3) La autoridad encargada del registro de buques no permitirá la matrícula si no se presenta certificado acreditativo del registro de procedencia conforme al cual el buque se encuentra libre de gravámenes inscritos o ha recaído consentimiento expreso de los acreedores para el cambio de pabellón.

Art. 66. *Derechos reales sobre buques con abanderamiento provisional.-*

- 1) En los supuestos de cambio temporal de pabellón previstos en el artículo 14 del Tratado y a los efectos de los derechos reales sobre el buque, se aplicarán las siguientes reglas:
 - a) Los derechos reales sobre los buques nacionales abanderados provisionalmente en el extranjero seguirán rigiéndose por la ley nacional (del Estado) durante todo el tiempo del cambio de pabellón. Recíprocamente, la legislación del Estado extranjero de la bandera de procedencia seguirá siendo la competente para regular cuanto concierne a los derechos reales sobre el buque.
 - b) La autoridad nacional encargada del registro de buques hará constar en el registro, por nota marginal, la referencia al Estado cuyo pabellón haya sido un buque nacional autorizado a enarbolar temporalmente. Del mismo modo, la autoridad extranjera encargada del registro en el Estado cuyo pabellón haya sido autorizado el buque a enarbolar hará constar en aquel registro, por nota de referencia, que el buque procede y sigue inscrito en el registro nacional (del Estado).
 - c) La autoridad encargada del registro nacional de buques no autorizará a un buque (del Estado) a enarbolar

temporalmente el pabellón de otro Estado a menos que el encargado del registro de la propiedad naval libre certificación de que se han cancelado todas las hipotecas y demás gravámenes inscritos o que se ha obtenido el consentimiento por escrito de los titulares de dichos derechos reales.

- d) Si el buque es objeto de una venta forzosa mientras se encuentra provisionalmente abanderado en el extranjero, la notificación a que se refiere el artículo 61 del presente Tratado, se hará también a la autoridad encargada del registro del Estado extranjero.
 - e) Cuando un buque extranjero sea objeto de una venta forzosa mientras se encuentra provisionalmente abanderado en (el Estado), la autoridad encargada del registro nacional de buques librará un certificado que acredite la revocación del derecho a enarbolar el pabellón nacional, una vez que el comprador adjudicatario interesado presente su solicitud en tal sentido acompañada del certificado de baja registral a que se refiere el párrafo 2) del artículo 62 del presente Tratado.
- 2) En todos los casos en que los tribunales (del Estado) entiendan de la ejecución de derechos reales sobre un buque extranjero que haya sido abanderado provisionalmente en otro Estado extranjero se entenderá, a los efectos de Derecho internacional privado, que el Estado de pabellón es aquel en que estaba inscrito el buque y cuya bandera enarbolaba inmediatamente antes del cambio temporal.

EMBARGO PREVENTIVO CAPITULO VIII

Art. 67. *Delimitación del concepto.-*

- 1) Para los efectos del presente Capítulo se entenderá por embargo preventivo de buque toda inmovilización o restricción a la salida de un buque, impuesta por resolución del órgano judicial competente, en garantía de un crédito marítimo, cuando en la fecha de tal inmovilización o restricción ese buque se encuentre materialmente dentro de la jurisdicción (del Estado).
- 2) El embargo comprende todas las medidas cautelares que entrañen la inmovilización del buque, pero no las medidas tomadas en ejecución de una sentencia o un laudo arbitral ejecutorios.

Art. 68. *Potestad para embargar.-*

- 1) No se podrá embargar un buque, ni levantarse ese embargo, sino por resolución de la autoridad judicial competente. Sin embargo, El presente Tratado no afecta a los derechos o facultades que, con arreglo al resto de la legislación nacional y a los convenios internacionales en que el Estado sea Parte, correspondan a la Administración marítima nacional o a las demás administraciones y poderes públicos y portuarios para retener un buque o impedir de otro modo que se haga a la mar dentro de su jurisdicción.
- 2) Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 77, un buque no podrá ser embargado preventivamente por las autoridades judiciales nacionales sino en virtud de un crédito marítimo, pero ello no menoscabará la facultad de dichas autoridades para decretar medidas que afecten a la totalidad del patrimonio de un deudor.
- 3) Un buque podrá ser embargado aunque esté dispuesto para hacerse a la mar.
- 4) Un buque podrá ser embargado a los efectos de obtener una garantía aunque, en virtud de una cláusula de prórroga de competencia, una cláusula compromisoria o una cláusula de determinación de la ley aplicable, incluida en un contrato pertinente, el crédito marítimo por el que se haga el embargo deba someterse a los tribunales de otro Estado o a un tribunal de arbitraje, o deba regirse por la ley de otro Estado.

Art. 69. Procedimiento.-

En todo lo no previsto en el presente Tratado se seguirán las normas generales nacionales reguladoras del embargo preventivo de bienes muebles registrables o, en su defecto, de bienes inmuebles.

Art. 70 Capacidad para solicitar el embargo.-

- 1) Podrán solicitar el embargo todas las personas que posean capacidad procesal de acuerdo con la legislación nacional.
- 2) A tal efecto se entenderá por persona, toda persona física o jurídica, sociedad o asociación con personalidad jurídica propia o sin ella, así como los órganos y entidades de la Administración del Estado y de los demás poderes públicos.

Art. 71. Créditos marítimos que legitiman el embargo.-

- 1) El embargo preventivo de los buques procederá únicamente cuando el acreedor interesado alegue la titularidad de

un crédito marítimo.

- 2) A tal efecto se entiende por crédito marítimo todo derecho o crédito concerniente a la propiedad, la construcción, la posesión, la administración, la navegación, la explotación o el comercio de un buque, o que tenga por causa alguna de esas actividades o instituciones.
- 3) En particular son créditos marítimos los siguientes:
 - a) las hipotecas, gravámenes inscribibles, privilegios marítimos y gastos deducibles de la venta forzosa del buque, contemplados en el Capítulo VII del presente Tratado;
 - b) la obligación de pago de una indemnización u otra remuneración debida por razón de un acto o tentativa dirigida a eliminar un posible daño, o de medidas preventivas u operaciones de índole análoga, en virtud o no de un convenio internacional, de una ley o reglamento o de un contrato;
 - c) los gastos y desembolsos relativos a la puesta a flote, la remoción, la recuperación o la destrucción de restos del buque o de su cargamento;
 - d) todo contrato relativo a la utilización o al arrendamiento del buque, formalizado en póliza de fletamento o de otro modo;
 - e) todo contrato relativo al transporte de mercancías o de pasajeros en el buque, formalizado en póliza de fletamento o de otro modo;
 - f) pérdidas o daños causados en las mercancías (incluidos los equipajes) transportadas en el buque o en relación con éstas;
 - g) avería gruesa, remolque y salvamento;
 - h) las mercancías, materiales, provisiones, combustibles, equipo (incluidos los contenedores) o servicios suministrados al buque para su explotación o mantenimiento;
 - i) la construcción, reparación, transformación o equipo del buque;
 - j) los desembolsos hechos por el capitán, el propietario, el naviero del buque o los fletadores, o por cuenta de ellos, en relación con el buque;
 - k) las primas de seguro (incluidas las cotizaciones de seguro mutuo) pagaderas por el propietario o el naviero,

o por cuenta de ellos, en relación con el buque;

- l) las comisiones y corretajes de comisionistas y los honorarios de agencia, pagaderos por el propietario o el naviero, o por su cuenta, en relación con el buque.
- m) todo litigio relativo a la propiedad o la posesión del buque;
- n) todo litigio entre los copropietarios del buque acerca de su utilización o del producto de su explotación;
- ñ) todo litigio resultante de un contrato de compraventa del buque.

Art. 72. Buques que pueden ser embargados.-

- 1) Procederá el embargo de todo buque respecto al cual se alegue un crédito marítimo, siempre que:
 - a) dicho crédito estuviere garantizado con un gravamen inscribible o con un privilegio marítimo sobre el buque o consistiere en uno de los gastos deducibles a que se refiere el artículo 63;
 - b) el propietario del buque en el momento de practicarse el embargo fuere el obligado personal en la relación que generó el crédito marítimo;
 - c) el naviero del buque en el momento de practicarse el embargo fuere el obligado personal en la relación que generó el crédito, en el caso de que se puede proceder ejecutoriamente contra ese buque en virtud de sentencia dictada para la satisfacción del crédito.
- 2) Podrán embargarse también todos los demás buques que pertenezcan al obligado personal que, en el momento en que nació el crédito, era propietario, naviero, fletador por tiempo o fletador por viaje del buque respecto al cual nació el crédito. Sin embargo sólo los buques respecto a los cuales nace el crédito pueden ser embargados cuando se trate de créditos relativos a la propiedad o a la posesión del buque.

Art. 73. Levantamiento del embargo.-

- 1) El embargo de un buque se dejará sin efecto cuando se haya prestado fianza bastante y en forma satisfactoria.
- 2) A falta de acuerdo entre las partes acerca de lo que constituye fianza bastante y de la forma de esta, la autoridad judicial determinará la clase y cuantía de la fianza, que no podrá exceder del valor del buque.

- 3) La solicitud de que se levante el embargo del buque, previo afianzamiento, no se interpretará como un reconocimiento de responsabilidad ni como una renuncia a cualquier defensa o a cualquier derecho a limitar la responsabilidad.
- 4) Toda persona que haya prestado fianza podrá, en cualquier momento, solicitar su reducción, modificación o cancelación a la autoridad judicial competente, la cual decidirá lo pertinente para atender los intereses del deudor pero dejando siempre a salvo la garantía del crédito del acreedor.

Art. 74. *Derecho de reembargo y pluralidad de embargos.-*

- 1) Un buque no podrá ser reembargado por el mismo crédito marítimo cuando ya hubiese sido embargado y alzado el embargo o prestado fianza ante los tribunales nacionales o ante una autoridad judicial extranjera, a menos que:
 - a) la fianza ya obtenida para responder del mismo crédito no sea de la clase adecuada o de la cuantía suficiente, siempre que la cuantía total de la fianza no exceda del valor del buque;
 - b) no sea o no parezca posible que la persona que ha prestado la fianza pueda cumplir sus obligaciones;
 - c) se haya levantado el embargo del buque o se haya cancelado la fianza prestada anteriormente a instancias o con el consentimiento del acreedor, o sin que este haya podido impedirlo, actuando ,en uno y otro caso, con razonable diligencia.
- 2) Los demás buques pertenecientes al deudor personal y embargables de conformidad con el párrafo 2) del artículo 72, no podrán, sin embargo, ser embargados a menos que:
 - a) la fianza ya obtenida para responder del mismo crédito no sea de la clase adecuada o de la cuantía suficiente;
o
 - b) se den las circunstancias previstas en los apartados b) o c) del párrafo 1) anterior.

Art. 75. *Protección de los propietarios y navieros de buques embargados.-*

- 1) La autoridad judicial podrá, como condición para decretar o mantener el embargo de un buque, imponer al acreedor, que solicite o que haya obtenido el embargo

del buque, la obligación de prestar fianza para responder de los daños y perjuicios que puedan irrogarse al demandado como consecuencia del embargo y de los que se pueda tener como responsable al acreedor. La autoridad judicial determinará la clase, cuantía y condiciones en que deberá prestarse la fianza que, en particular, deberá servir para garantizar los daños y perjuicios ocasionados si el embargo resultare ilícito o injustificado o si la fianza solicitada y obtenida por el acreedor hubiere sido excesiva.

- 2) Corresponde a la ley nacional y a las autoridades judiciales (del Estado) la determinación de la responsabilidad del acreedor a que se refiere el párrafo anterior respecto a los buques que hayan sido embargados en (el Estado). Si conforme a lo dispuesto en el artículo 76 correspondiera a los tribunales de otro Estado resolver sobre el fondo del litigio, la sustanciación del procedimiento relativo a la responsabilidad del acreedor podrá suspenderse hasta que recaiga resolución sobre el fondo.
- 3) Toda persona que haya prestado una fianza en virtud de las disposiciones del párrafo 1) de este artículo podrá en cualquier momento solicitar a la autoridad judicial la reducción, modificación o cancelación de esa fianza, la cual decidirá lo pertinente atendiendo a las circunstancias y procurando una solución proporcionada y conciliadora entre los intereses afectados.

Art. 76. Jurisdicción sobre el fondo.-

- 1) Las autoridades judiciales nacionales serán competentes para resolver sobre el fondo de los litigios que hayan ocasionado el embargo o la prestación de fianza sustitutoria de un buque dentro de la jurisdicción (del Estado), a menos que las partes acuerden o hayan validamente acordado someter el litigio a un tribunal de otro Estado que se declare competente o a arbitraje.
- 2) No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo, los tribunales nacionales podrán declinar su competencia cuando la ley procesal general así lo autorice y el tribunal de otro Estado se declare competente.
- 3) En los supuestos en que, de acuerdo con los párrafos anteriores, no exista jurisdicción nacional para conocer sobre el fondo del asunto respecto a los buques embargados en (el Estado), la autoridad judicial que ha practicado el embargo podrá, de oficio o a instancia de parte, fijar un plazo para que el acreedor entable la demanda ante el tribunal de justicia o de arbitraje competente. Si no se presenta la demanda dentro del

plazo fijado se decretará, a instancia de parte, la liberación del buque embargado o la cancelación de la fianza prestada.

- 4) Si se entabla la demanda dentro del plazo fijado, de conformidad con el párrafo anterior, o, si no se ha fijado tal plazo, si dicha demanda se presenta ante un tribunal de otro Estado que se declara competente, toda resolución definitiva dictada en ese procedimiento será reconocida y surtirá efecto con respecto al buque embargado o a la fianza prestada para impedir el embargo u obtener la liberación del buque, a menos que tal procedimiento no reúna garantías legales suficientes.
- 5) Las disposiciones del párrafo anterior no menoscabarán cualquier otro efecto que la legislación nacional reconozca a una sentencia extranjera o a un laudo arbitral.

Art. 77. *Supuestos estrictamente nacionales.-*

- 1) El embargo de buques nacionales que se encuentren materialmente dentro de la jurisdicción del Estado y que se practique a solicitud de personas que tengan su residencia habitual o su establecimiento principal en (el Estado), o por sus subrogados o cesionarios, podrá ser acordado tanto por créditos marítimos como por cualesquiera otros créditos contra el deudor al que pertenezca el buque o buques.
- 2) Con la excepción del artículo 71, los embargos a que se refiere el párrafo anterior se regirán por las disposiciones de esta Tratado, con la particularidad de que el embargo podrá ser sustituido, a juicio del tribunal competente, por la anotación de la medida y de la prohibición de enajenar el buque en los asientos correspondientes de los Registro de buques y de la Propiedad Naval.

CAPITULO IX
INFRACCIONES Y SANCIONES ADMINISTRATIVAS

Art. 78. *Empleo ilícito de la matrícula o pabellón nacional.-*

- 1) La navegación por los buques, o prestación de los servicios a que se dediquen, utilizando la matrícula o el pabellón nacional sin estar legitimados para ello de acuerdo con las prescripciones del presente Tratado, será sancionado con una multa de..... a.....
- 2) Además de la sanción que corresponda, la autoridad competente adoptará las medidas necesarias para impedir la navegación o servicio, pudiendo detener, apresar y conducir el buque a puerto hasta que sean esclarecidas

las responsabilidades que correspondan.

Art. 79. *Incumplimiento de los deberes relativos al registro y documentación de buques.-*

El incumplimiento de los deberes contenidos en el presente Tratado y relativos al registro de buques y a los documentos que deben ser llevados a bordo de los buques nacionales, será sancionado del siguiente modo :

a).....
.....

Art. 80. *Personas responsables.-*

- 1) De las infracciones contenidas en el presente Tratado serán responsables las personas a las que sea imputable a título de dolo o culpa la conducta constitutiva de infracción.
- 2) En todo caso, de las sanciones impuestas a los capitanes o personas que ejerzan el mando de los buques responderán siempre sus navieros con carácter subsidiario.

Art. 81.-*Autoridades competentes para sancionar.-*

- 1) La administración marítima será la competente para instruir los expedientes e imponer las sanciones previstas en el presente Tratado, sin perjuicio de las actas sumarias que corresponde instruir a los mandos de los buques de Estado que realicen las detenciones y apresamientos a que se refiere el artículo 78.
- 2) Los distintos órganos concretos de la administración marítima a los que queda atribuida la competencia sancionadora prevista en este Tratado serán determinados por el Gobierno, mediante reglamento, atendiendo a la gravedad de los hechos, a la cuantía de la multa o importancia de la sanción y a la naturaleza de la infracción cometida.

Art. 82.-*Procedimiento sancionador.-*

- 1) Para la instrucción de los expedientes administrativos sancionadores y para la imposición de las sanciones que correspondan se seguirán las normas previstas para tales casos en la legislación administrativa general.
- 2) Los recursos administrativos y judiciales que procedan contra las resoluciones sancionadoras se regirán por la legislación común del Estado.

Art. 83.- Suspensión del procedimiento sancionador.-

- 1) Cuando, a juicio de la autoridad competente, la infracción pudiera ser constitutiva de delito se dará traslado de las actuaciones practicadas a los órganos de la jurisdicción penal, suspendiéndose el procedimiento sancionador mientras la autoridad judicial no hubiera dictado sentencia firme o resolución, que ponga fin al proceso.
- 2) La sanción penal excluirá la imposición de sanción administrativa. De no haberse estimado la existencia de delito, la autoridad administrativa continuará el expediente sancionador, teniendo en cuenta, en su caso, los hechos declarados probados en la resolución del órgano judicial competente.
- 3) En todo caso se mantendrá la detención del buque en los casos que proceda y la suspensión del procedimiento no se extenderá a la ejecutividad de las medidas para restablecer el orden jurídico vulnerado.

4. CONTRATOS DE EXPLOTACIÓN DE BUQUES

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El activo aprovechamiento de los buques trajo como consecuencia la concertación de numerosos y variados convenios para su explotación. El transporte de personas o cosas, remolque, salvamentos, pesca,

tendido de cables submarinos, actividades científicas, deportivas, etc., son quehaceres que permiten el aprovechamiento, utilidad, o "explotación" del buque por terceras personas distintas de su propietario, mediante su navegación.

El presente Tratado tiene por objeto dar una regulación global a los contratos de explotación de buques, y esta regulación pretende resolver mediante soluciones que, simultáneamente, tuvieran presente las dimensiones tradicionales que concurren en la regulación del tráfico marítimo y las coordinadas internacionales de este tráfico. El tráfico marítimo ha tenido siempre una naturaleza supranacional, y recientemente, se ha acentuado este tradicional carácter como consecuencia de una intensificación de los cambios internacionales, intensificación propiciada por la mejora de los avances técnicos aplicados a la actividad de la navegación y, en último extremo, por el creciente proceso de internacionalización de los intercambios económicos.

Las normas de este Tratado han tenido siempre presente la necesidad de insertarse en el ordenamiento Centroamericano, y al mismo tiempo la de captar las novedades surgidas por los cambios de tráfico, que se contienen en los documentos legislativos internacionales

Para la elaboración de este texto se han recurrido esencialmente a textos modernos, en los cuales las actividades marítimas han encontrado una regulación adecuada en que tales actividades se desarrollan en la actualidad.

Igualmente se han tenido presente los textos de derecho uniforme en especial las denominadas Reglas de Hamburgo (Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978).

Además, se ha tenido en cuenta el Convenio de Atenas para la redacción de las normas que regulan el contrato de pasaje.

En este mismo orden de consideraciones deben mencionarse las aportaciones del Case-Law. Si en un primer momento el fondo o marco de referencia de los formularios es el derecho anglosajón, en un segundo momento los Tribunales ingleses han ido interpretando las cláusulas y pactos del derecho contenido en los formularios en casos concretos, originando una interpretación autorizada, con influencia más allá de sus fronteras, que en ocasiones, ha hecho que en el tráfico aparezcan nuevas cláusulas, pactos o formularios para confirmar dicha interpretación, o en otras ocasiones, para quedar sometido los operadores económicos a las consecuencias no deseadas de la interpretación establecida judicialmente. Así la jurisprudencia del case-law y la práctica comercial se convierten en fuente imprescindible para el conocimiento de la realidad jurídica de la explotación de buques. Pero su origen exige un correcto uso de esa fuente, para distinguir lo que en cada decisión puede ser considerado expresión de los principios generales y las afirmaciones que no son más que excepciones o matizaciones a tales principios como consecuencia de los pactos concretos que, en cada supuesto, fueron sometidos al conocimiento de los tribunales.

Los contratos de explotación de buques poseen una singularidad que se manifiesta en el reconocimiento de los siguientes caracteres a estos contratos: a) la necesidad del empleo del buque en la navegación; b) sometimiento del contrato respectivo a la normativa del Derecho de la Navegación y c) la publicidad del contrato para poder ser opuesto a terceros.

La adopción de una moneda de cuenta ideal en las convenciones internacionales que prevén sumas indemnizatorias, pretende eliminar los grandes escollos que podrían impedir su ratificación o, aun, su normal aplicación. Las Reglas de Hamburgo, aprobadas en 1978 y vigentes desde 1992, disponen la utilización del derecho DEG como unidad de cuenta de las sumas indemnizatorias.

El presente Tratado consta de 108 artículos divididos en tres capítulos.

El Art 1^a trata el primer tipo de los contratos de explotación de buques que es el Arrendamiento de buques.

Su tipificación no puede escapar a la de la locatio rei del derecho común, ya que contiene sus tres notas distintivas: a) cesión del uso y goce de un buque designado expresamente (para ser destinado a la navegación b) precio cierto y c) tiempo determinado.

Aquí, el precio será la contraprestación debida por el arrendatario y el tiempo será la nota limitativa del uso y goce del buque.

Ello justifica que el Tratado, al referir a su concepto, repita la caracterización del arrendamiento de cosas con el agregado de su nota limitante: uso y goce de un buque determinado "para destinarlo a su navegación", exteriorizando así su concepto-función.

Además, no se hace referencia a la "trasferencia de la tenencia", como expresan algunos códigos civiles sobre el arrendamiento, porque dicho acto está ínsito en el contrato, ya que no podría haber "uso y goce" sin la tenencia de la cosa arrendada.

El arrendamiento referido (Art. 2^a) se caracteriza por encontrarse sometida a un doble régimen normativo: el propio y específico contenido en el Tratado que se proyecta y, subsidiariamente, el genérico del arrendamiento de cosas, en cuanto no resulte modificado por aquél.

Como en la especie no se encuentran interesadas cuestiones de orden público, los partícipes pueden convenir someter este arrendamiento a reglas específicas. En la práctica, el empleo generalizado del formulario "Bareboat charter" refleja esa intención y somete esta figurae juris a sus reglas.

Pese a la referencia (Art. 3^a) de no estar interesado el orden público en la cuestión, el arrendamiento de buques revela su tinte publicístico al resultar investido el arrendatario en la calidad de naviero del buque, por el sólo hecho de hacerlo navegar.

Las obligaciones del arrendador y del arrendatario referidas (Arts. 4^a, 5^a, 6^a) son las corrientes y usuales, insistiéndose en el empleo del buque en la navegación.

Respecto del arrendador, esas obligaciones pueden ser derogadas por pacto en contrario al no afectarse el orden público.

El Tratado se aparta de la obligación del arrendador que le impone el derecho común, de mantener al arrendatario en el uso y goce convenidos durante la vigencia del arriendo. Por la misma, el arrendador tendría que tomar a su cargo los gastos necesarios para mantener el bien arrendado (en este caso, el buque) en buen estado de conservación y uso, para lo cual debería repararlo, aunque los daños derivaran de caso fortuito o fuerza mayor, como disponen el art. 379 del Codice y el art. 223 de la L.N. argentina.

Se estima que la llamada "obligación de garantía" del arrendador debe ser derogada al tratarse de buques por resultar de cumplimiento imposible ya que le obligaría a la vigilancia permanente del buque durante todo el tiempo del arriendo y en cualquier lugar donde se encontrare.

El art. 28 del decreto francés 66-1078 y el art. 7 del formulario "bareboat charter" trasladan al arrendatario esa obligación, que Rodière comparte.

También se impone al arrendatario la genérica obligación de denunciar al arrendador, "en el menor tiempo posible", las acciones dañosas de terceros sobre el buque (por embargo, incautación, privilegios, etc.), derivados de su explotación, para evitar su indefensión.

En el arrendamiento de buque armado y tripulado se reconoce expresamente la facultad del arrendatario de impartir órdenes a la tripulación, a través del capitán y oficialidad, que el ius variandi le reconoce en tanto no sean injuriosas.

Indirectamente y a través de la normativa propuesta, el Tratado no participa de la opinión que afirma que con el arrendamiento del buque, se ceden los contratos laborales.

Es comprensible el reconocimiento normativo de la prórroga del arriendo (Art. 7^a) de un buque por terminar su vigencia contractual durante un viaje, evitando posibles desacuerdos, y el derecho del arrendador a percibir un mayor precio.

La prohibición de la cesión del arriendo de un buque o de su subarriendo, (Art. 8^a) derivan de considerarse contratos "in personae", al devenir el arrendatario naviero del buque.

El plazo prescriptivo (Art. 9^a) es razonable, y similar al del Codice (art. 383) y L.N. argentina (art. 226). Sobre los códigos centroamericanos se destaca su inadecuación normativa.

La sección II trata del fletamento de buque y que consiste en una compleja prestación que no se limita al ofrecimiento del uso y goce de un buque, ya que, entonces, se reduciría a la tradicional locación del mismo, sino de su navegabilidad, realizando los viajes convenidos o los que determine el fletador, con el aprovechamiento de las bodegas y espacios útiles del buque.

La doctrina ha visto en esa compleja prestación la suma de un arrendamiento de obra (por la navegabilidad del buque), con la de un arrendamiento de servicios (por la labor de la tripulación) y la de una locación de cosa (por la utilización de las bodegas y espacios útiles).

En consecuencia, el aprovechamiento del fletador (uso y goce) es de la navegabilidad del buque, con la ocupación de sus bodegas y espacios útiles. La norma proyectada destaca esa perspectiva.

Como en la especie no está interesado el orden público, al punto que se dice que las partes "discuten" libremente sus términos en un mercado competitivo, aunque en verdad se utilizan formularios-tipo y las líneas contractuales son conocidas anticipadamente por los interesados, el Tratado destaca que su normativa es subsidiaria o complementaria de dicho acuerdo o se aplicará por ausencia del mismo.

El objetivo perseguido con el contrato de fletamento (uso y goce de la navegabilidad del buque y de sus bodegas y espacios útiles) conlleva a las pertinentes obligaciones genéricas del fletante (Art.11^a).

La primera y principalísima es mantener al buque en buen estado de navegabilidad (seaworthiness), tanto absoluta como relativa, para poder efectivizar la navegabilidad ofrecida, que los formularios-tipo traducen exigiendo que el buque sea estanco, marinerero y fuerte (tight, staunch y strong).

Sobre el particular, algunas legislaciones imponen esa obligación sólo al momento de la zarpada del buque, como el art. 118 de la ley yugoslava de 1957, en tanto que la doctrina generalizada y las expresas estipulaciones de los formularios en uso ratifican aquella obligación durante toda la vigencia del contrato de fletamento (art. 3 del formulario "Baltim", la cláusula 2 de la póliza "Gencon", etc.). Por ello, el Tratado adopta este criterio.

La expresión del artículo proyectado de "poner el buque ...sobre seguro y siempre a flote" equivale a que pueda entrar, salir o permanecer del y en el puerto, sea por su tonelaje o calado, evitando quedar en seco o no a flote, sea porque el puerto estuviera bloqueado por hielos o por hechos de armas, etc.

Los formularios-tipo insertan las fórmulas "puerto seguro" (safe port) o "lo más próximo que pueda llegar seguro" (so near as she can safety get) que para algunos doctrinarios equivalen a verdaderas cláusulas resolutorias.

La obligación genérica del fletante de abonar las primas del seguro y reparaciones del buque, salarios a la tripulación, etc., consiste en asumir las cargas y expensas propias para poder cumplir su obligación principal de poner a disposición del fletador la navegabilidad del buque, ofreciendo el aprovechamiento de sus espacios disponibles para la carga y del quehacer de la tripulación.

La obligación de "dar aviso al fletador del alistamiento del buque (notice of readiness) implica notificarle que el buque se encuentra preparado y listo para aprovechar su navegación.

Las obligaciones genéricas del fletador (Art. 12^a) derivan del llamado "empleo comercial del buque" por los viajes que disponga realizar y por el transporte, carga y descarga de mercancías, o, en su caso, por los inherentes al transporte de pasajeros. Deben incluirse entre las mismas los perjuicios que provoquen al fletante las disposiciones del capitán relativas al viaje y a la carga en cumplimiento de órdenes del fletador.

Los Arts. 13^a 14^a figuran en los distintos formularios en uso y están motivadas en razones de practicidad y celeridad.

La primera requiere que el buque no haya sido determinado in specie en el contrato, es decir, por su nombre, porte, matrícula y demás datos que lo identifiquen, sino por sus caracteres genéricos. Con ello, permitirá que el fletante pueda presentar un buque que reúna esas particularidades, y cumplir el contrato, aunque su capacidad sea mayor o menor hasta en un cinco por ciento del tonelaje convenido.

La segunda, conocida como cancelling clause, permite al fletador dar por rescindido el convenio ante el incumplimiento del fletante, sin tener que iniciar una acción judicial para que se fije el plazo del cumplimiento contractual, y así, para poner en mora al fletante ante su renuencia a acatarlo.

Aunque ambos fletamentos (Art. 15^a y 16^a) participan de las notas comunes referidas, el fletamento por tiempo (time charter) y el fletamento por viaje (voyage charter) tienen sus particularidades que se traducen en las obligaciones resultantes.

Cada uno de los artículos propuestos trata de destacar la singularidad de cada fletamento, a la que deberán agregarse las obligaciones pertinentes, especialmente en el fletamento por viaje cuando deba regularse el tiempo (lay time) o "días de plancha", en que el buque deberá permanecer en puerto para la carga o descarga de las mercancías.

Por su tipicidad, tan sólo el fletamento por viaje podrá comprender la utilización de todas o de algunas de las bodegas del buque y de sus espacios útiles, ya que en el fletamento por tiempo, necesariamente, el aprovechamiento de los espacios del buque debe ser total.

Las obligaciones genéricas (art. 12) y específicas (art. 18) del fletador derivan de los viajes que disponga debe hacer el buque por su "empleo comercial" y las sobrevinientes del transporte, carga y descarga de las mercancías. Las puestas en cabeza del fletante (arts. 11 y 19) resultan de la navegación que debe realizar el buque.

Como en la especie no se encuentra interesado el orden público, se acostumbra instrumentar los fletamentos en formularios-tipo o pólizas especializadas que varían según las cargas y sus destinos ("Dancon" para cereales del Danubio, "Ore-voy" para minerales de Africa del Norte, "Welsh Coal" para carbón de Inglaterra, "Centrocon" para cereales del Río de la Plata, "Baltime" preparado por la asociación de navieros del Báltico, o los conocidos como "Bovertime", "Slothire". "Nor-grain", "Gencon", etc.) y según hayan sido redactados o preferidos por los nacionales de diversos países: ("Lutetia" en Francia, "Nipornvoy" en Japón, "Nuvoy" en Polonia, "Tanker Voyage", "Government-Form" (NYPE) y otros en Estados Unidos).

Esta resultante justifica que en los arts. 18 y 19 se haya condicionado la aplicación de sus reglas con la expresión "salvo estipulación en contrario".

El múltiple opus que deriva de un fletamento se particulariza porque el fletante inviste la calidad jurídica de "naviero" del buque, conservando su gestión náutica. (art 83 y sgts)

Por ello, en el art. 20 se definió al fletamento expresando que su realización tendrá lugar "cuando el naviero de un buque ... convenga", porque el fletante siempre asume esa investidura

En la mutua relación fletante-fletador, no se confunden sus relaciones con el capitán del buque ya que su dependencia jurídica será siempre con aquél, sin perjuicio de la representación que tiene del fletador por el "empleo comercial del buque" que éste hace.

Las particularidades referidas en el art 21^a, que sólo pueden darse en el fletamento por viaje, alargando o reduciendo el tiempo total de navegación, son las conocidas como estadías o tiempo de plancha (lay-time), sobreestadías por demora (demurrage) y "despatch-money".

Sus resultantes se reflejan en el pago de mayores o menores tasas de puerto, en la prolongación o acortamiento del tiempo del viaje y en la disposición del buque con anticipación al plazo concertado. Ello justifica los mayores montos o compensaciones que deben considerarse.

Las previsiones legales de los arts. 22, 23, 24 y 25 que se proyectan derivan de resultantes jurídicas, como es la venta del buque, y de las recogidas por la práctica internacional en la materia.

La prohibición señalada en el art 26 tienen base jurídica porque se estaría cediendo o comprometiendo el hecho y las cargas de un tercero, el fletante, quien debiera dar expresa conformidad para convalidar esa circunstancia.

Además, el fletador no podría transformarse en fletante del subfletador porque no invertiría la calidad de naviero.

En casi todas las legislaciones, (art. 27) esta prescripción es corta y se fija en un año.

Algunas normativas distinguen según que los fletamentos sean por tiempo o por viaje (leyes italiana, francesa, argentina, etc.) y el art. 395 del Codice italiano dispone que se computa desde la cancelación de la matrícula del buque, si se presume su pérdida.

Las referencias habidas corresponden, en general, a las previsiones de los distintos formularios.

No se han considerado los códigos centroamericanos por derivar del francés y acopiar sus defectos.

El transporte, en general y también el que se realiza por agua, deviene en un resultado u opus: el traslado de los bienes transportados.

Pero ese traslado debe ir acompañado de la custodia o conservación del bien transportado por parte del, similar a la obligación que asume un depositario, y a su entrega en destino en el mismo estado en que los había recibido, como derivación de la pertinente obligatio ex receptum.

Consecuentemente, la individualización del buque no es necesaria ni corriente, sobre todo en los transportes de líneas regulares (liners).

El Art 29 sigue al Art 4 de las Reglas de Hamburgo. El artículo 30 comienza estableciendo que las normativas correspondientes "serán de aplicación obligatoria", con lo cual evita que el transporte por agua pueda verse sometido a otra legislación aplicable y juzgado por otros tribunales, como se pretende con la inserción en los conocimientos de embarque de las pertinentes cláusulas de sometimiento a otras leyes y de prórroga de jurisdicción.

Por su carácter imperativo, esa aplicación obligatoria posibilitará la personalización de la actitud tuitiva de la norma en favor de la parte más débil, en la ecuación -cargador. Precisamente, como esa relación se manifiesta a través del contrato de transporte y en éste, como contrato de adhesión, de antiguo el porteador inserta cláusulas compromisorias para la aplicación de cierta normativa específica (cláusula paramount) y para su juzgamiento por tribunales de sistema jurídicos distintos, la aplicación obligatoria de la normativa que se proyecta posibilitará la vigencia de los factores que impulsan la sanción de una legislación

local.

La norma pretende su aplicación cuando así se hubiera previsto en el mismo contrato de transporte.

También, cuando el puerto final de descarga de los bienes transportados estuviera situado en el país, como destino final o alternativo, y ambos figuraran señalados expresamente en el contrato de transporte.

Al respecto, pueden preverse distintas alternativas: su sometimiento a la ley de la bandera del buque (como determina la legislación inglesa), o a la del puerto de carga (lex loci contractus) o a la del puerto de conclusión del contrato (lex loci executionis).

La elección de la última alternativa tiene fundamento jurídico pues supone el lugar donde se efectivizará la materialización del transporte con la entrega de la carga y donde sus partes, y cargador-consignatario, prevén el cumplimiento final de sus respectivas obligaciones, como perfeccionamiento del contrato.

Además, y por extensión, el reconocimiento de la ley donde deba cumplirse la obligación determina la competencia del tribunal juzgador (forum executionis).

La norma proyectada sigue a los arts. 2,2 y 2,4 de las Reglas de Hamburgo.

En el art. 31. se ha considerado y aplicado el art. 2,3 de las Reglas de Hamburgo.

El art. 32 completa al art. 30, que dispone la aplicación obligatoria de la normativa de este Tratado.

La enumeración del art 33 de las obligaciones del transportista reflejan la caracterización del contrato de transporte y pueden agruparse según refieran al buque o a los bienes.

Sobre las primeras se destaca su obligación de poner el buque en estado de navegabilidad (absoluta y relativa) "durante todo el tiempo del transporte", según dispone el art. 4,1 de las Reglas de Hamburgo. En cambio, el art. 3,1 de la Convención de Bruselas de 1924 le imponía la debida diligencia (due diligence) sólo "antes y al principio del viaje".

Sobre los bienes, el debe disponer su adecuada estiba y arrumaje a bordo (trimmed y stowage) para su conservación y cuidado y, aún, para la seguridad del buque.

Salvo estipulación en contrario, los bienes deben ser entregados al porteador al costado del buque (alongside). La inclusión de las cláusulas F.I.O. (free in and out) o las más específicas F.I.O.S. (f.i.o. stowed) o F.I.O.S and trimmed, no derogan la responsabilidad del transportador por las operaciones de carga y

descarga pues dichas cláusulas sólo imponen al cargador-consignatario el pago del gasto que originen, sin relevar de aquella obligación al porteador.

La obligación de dar aviso al consignatario del arribo del buque (notice of arrival) se cumplimenta con avisos en los periódicos o, directamente, por otros medios.

Con la entrega de los bienes en destino culmina el contrato de transporte. Debe distinguirse esta operación del simple desembarco de las mercancías.

Las obligaciones del art 34 son las genéricas del cargador, previstas en los art. 12, 13 y 17 de las Reglas de Hamburgo.

Los derechos referidos (art. 35) del transportador sobre la imposibilidad de iniciar el viaje o de continuarlo o de sustituir el buque deben responder a obstáculos insuperables y definitivos. La cláusula "with liberty to transship", incluida en los conocimientos, enumera esos derechos. Se recogen, además las previsiones del art. 13 de las Reglas de Hamburgo sobre las mercancías peligrosas. Por otro lado, la entrega de los bienes en destino puede verse alterada si, por razones fiscales, deben ser transpasados a las autoridades aduaneras, o no se presentara su destinatario o fueran reclamados por varias personas. Su entrega a las autoridades correspondientes o judiciales hará cesar la responsabilidad del porteador.

El art. 36 determina dogmáticamente que los bienes "deben ser transportados bajo cubierta", implicando incumplimiento contractual su inobservancia, que se reflejará al tratarse la responsabilidad del transportista. El resto de la norma es razonable y sigue a los arts. 9,1 y 9,2 de las Reglas de Hamburgo.

El art. 37 corresponde con el art. 25,3 de las Reglas de Hamburgo.

Los arts 38 y 39 han seguido el art. 20 de las Reglas de Hamburgo.

El contrato de pasaje es, fundamentalmente, un contrato de transporte en el cual la cosa a transportar es, nada menos, que una persona, con toda su secuela de consideraciones y proyecciones por su esencia humana y por la movilidad e iniciativa que puede adoptar durante el transcurso del viaje. De allí su gran diferencia con respecto al contrato de transporte de bienes, que se traduce en cuidados personales hacia el pasajero, incluyendo alimentos y alojamiento adecuados, si la extensión temporal del viaje lo determina.

Esos cuidados in persona se reflejan en la lógica inclusión en el contrato de pasaje del equipaje de uso personal que puede acompañar al pasajero para su diaria existencia a bordo: ropas para cambiarse, elementos de higiene, libros, remedios, etc., que constituyen el llamado "equipaje de camarote" al tenerlos bajo su inmediata custodia y posesión, por lo que merece una protección normativa diferenciada.

También pueden acompañar al pasajero otros bienes que, por sus dimensiones, y por no resultarles de inmediata necesidad durante el viaje, generalmente se transportan bajo cubierta, amparados por un conocimiento de embarque específico. Los vehículos automotores siguen esa suerte, aunque se transporten sobre cubierta.

La regulación normativa del contrato de pasaje, junto a la del equipaje, es relativamente reciente y resultó aprobada en Atenas, en 1974, conocida como "Convención de Atenas relativa al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar". Reconoce sus antecedentes en un proyecto inmediato de OMI y en otros más lejanos de Madrid de 1956 y de Bruselas de 1961.

La generalizada aceptación y vigencia de la Convención de Atenas de 1974 hacen que este Tratado observe y siga sus principales directivas.

Con la lógica diferencia entre ambas normativas, este artículo 41 sigue al art. 2 de esa Convención, y sigue la intencionalidad contenida en el art. 18 de la Convención titulado, precisamente, "nulidad de estipulaciones contractuales".

La obligación del art. 42 del de "poner y mantener el buque en buen estado de navegabilidad" se extiende durante todo el viaje porque hace a la esencia del cuidado del pasajero y así se dispone en este Tratado. La Convención de Atenas incluye esa obligación, aunque sin decirlo expresamente, cuando extiende la responsabilidad del transportador "durante la realización del transporte" (art. 3,1) y "en el transporte completo" (art. 4,1).

Además, la inderogabilidad de sus disposiciones que determina el art. 18 de la Convención de Atenas, confiere una suerte de orden público internacional para los Estados que ratifiquen, adhieran o incorporen sus normas.

Son genéricas las obligaciones del transportista que inciden sobre el viaje, sus escalas, rutas y tarifas. En cambio, caracterizan al contrato las obligaciones que debe asumir el transportista referidas a la persona del pasajero. La obligación de brindarle alojamiento, alimentos y asistencia médico-farmacéutica, cuando por la extensión temporal del viaje se requirieran, motivan esa tipificación, que incluye, además y dentro del mismo precio, el transporte del equipaje "de camarote" o equipaje "acompañado" del pasajero.

La extensión de las obligaciones del transportista, según que el pasajero y su equipaje estuvieran a bordo del buque o en tierra o en un muelle, etc., coinciden con las previsiones del art. 1,8 de la Convención de Atenas.

El art. 43 pretende sistematizar en forma coherente las diversas obligaciones del pasajero y las sanciones pertinentes, ante su incumplimiento. Para ello se vale de los precedentes del Tratado de Madrid sobre la obligación del pasajero de notificar al

transportista las pérdidas sufridas, que retoma el art. 15 de Atenas de 1974. La sanción al incumplimiento del pasajero es lógica y razonable: hace presumir que desembarcó sin lesiones personales y sin daños o pérdidas en su equipaje, salvo prueba en contrario (art. 15 Conv. de Atenas).

El art. 344 de la L.N. argentina también reconoce un derecho de retención en favor del transportador sobre "todos los objetos que el pasajero tenga a bordo". Estímase que esa fórmula es muy genérica, ya que "los bienes que integran el equipaje", como se propone, es más definida. Además, esa norma argentina termina por resultar inconducente ya que no se la puede implementar con las que integran el capítulo "del embargo y del depósito judicial de efectos" (arts. 542 a 547) porque no prevén esa retención. Para obviar esas consecuencias, el artículo 43 propone la natural obligación del porteador de consignar judicialmente los bienes retenidos dentro de las 24 horas del desembarco del pasajero, para evitar que aquél "se haga justicia por mano propia" y para que el pasajero pueda recuperar sus bienes en un plazo brevísimo.

Se completan esas disposiciones haciendo caducar el derecho de retención establecido ante el incumplimiento de la consignación que se impone en el referido plazo de 24 horas.

Los derechos que se detallan en favor del pasajero en el art 45 son lógicos y consecuenciales de la obligación principal del transportista.

El trasbordo, alojamiento, alimentos, resolución del contrato de pasaje con su secuela de devolución del precio y, llegado el caso, del reclamo de los perjuicios pertinentes, son derechos paralelos al principal del traslado pero, no por ello, de menor significación.

Las disposiciones precedentes son de derecho común, aún para determinar la no-cesión del billete nominativo, por el carácter intuitu personae observado para su emisión.

La remisión a los convenios nucleares refiere a los de París de 1960 y 1964 y Viena de 1963. La consecuente irresponsabilidad de los transportadores marítimos de pasajeros por incidentes nucleares repite al art. 20 de la Convención de Atenas.

Se han adoptado el plazo y las modalidades (art 49) que establece el art. 16 de la Convención de Atenas.

Los arts. 352 y 353 de la L.N. prevén estas variantes (art.51) en los transportes de pasajeros. Su reconocimiento normativo se hace en razón de su diaria realización y con el convencimiento que deben merecer su resguardo legal, aunque sea por sumas menores que para el transporte de pasajeros tradicional.

A pesar de su importancia, el contrato de remolque aparece en forma orgánica y sistematizada recién en el Codice de 1942, la ley francesa 69-8 y en la L.N. argentina de 1973. Al no haber tenido

tratamiento legislativo en la Ordonnance de Colbert ni en el Code francés, consecuentemente, los Libros III de los códigos latinoamericanos sólo lo consideraron en forma referencial.

De ahí surge de la necesidad de tener que distinguir que el remolque que interesa a la normativa navegatoria es el que se presta por la tracción de un buque a otro buque y no a cualquier elemento flotante, como pueden ser pontones, muelles, diques flotantes y hasta plataformas off-shore. De la misma forma, tampoco le interesa el remolque que se hace arrastrando un buque desde las orillas, mediante un cabo, tirado por hombres o animales (a la sirga o halaje) o por medios mecánicos (atoaje).

De tal forma, remolcador y remolcado deben cumplimentar la noción jurídica que se tenga del buque para conformar el concepto del remolque.

Pero esa noción (art. 51) debe ser complementada, también, con la consiguiente obligación de custodia sobre el buque remolcado que el capitán del remolcador debe observar, en mayor o menor medida, según las circunstancias y tipo de remolque.

Las obligaciones del titular del buque remolcador podrán variar según se convengan y según la tipificación que se tenga del remolque como instituto jurídico. Así, se lo ha considerado como una variedad del contrato de transporte o de fletamento y, aún, como un arrendamiento de obra o de servicio. Lo cierto es que participa de algunas de todas esas caracterizaciones, por lo que resulta útil fijarlas en la norma, aunque no resulte de orden público.

Pese a ello, el Tratado (art. 52) no puede dejar de señalar, expresamente, que la obligación del naviero del remolcador de mantener a éste en buen estado de navegabilidad se extiende durante todo el tiempo que dure la operación de remolque.

Además, aunque signada por las circunstancias pactadas, no debe dejar de considerarse la consiguiente obligación de custodia que tiene el capitán del remolcador sobre el remolcado, que podrá variar según permanezca en éste personal del mismo remolcado o del remolcador, con funciones de vigilancia sobre los efectos cargados o sobre aspectos marineros, etc.

De cualquier forma, siempre subsistirá esa obligación de custodia, aún en la "obligación implícita" de "no poner en peligro al otro buque", como dispone el art. 356 de la L.N. argentina, desde el momento del receptum del remolcado a través de su cabo de remolque o de su efectiva tracción, en el remolque por empuje.

Las obligaciones enumeradas en el art. 52 resultan del objeto pretendido en el contrato, destacándose, además, cierta similitud con las propias del transportador.

Las obligaciones del naviero del buque remolcado son genéricas (art.53). Con todo, ese naviero debe cumplimentar el requisito de

ponerlo en condiciones de navegabilidad para posibilitar su remolque. Excepcionalmente, si esa circunstancia no pudiera lograrse, será necesario que se encuentre en condiciones de "flotabilidad", como se expresa, para poder concretar el remolque y, sobre todo, para que no constituya un peligro para el mismo remolcador.

El derecho del titular del remolcador dispuesto en el inciso a) del art 54, dependerá de la circunstancia de haberse designado al remolcador por su calidad intuitu remulci. La ausencia de individualización en el contrato posibilitará su sustitución por otro de idénticas características técnicas y de similar poder de tracción.

En cambio, excede ese ámbito la fuerza mayor admisible para que el capitán del remolcador pueda no iniciar o dar por terminado el compromiso del remolque. Para su procedencia y reconocimiento, esa fuerza mayor debe impedirle continuar con la tracción y, paralelamente, poner en "real peligro" a ambos buques. Tempestades, mar gruesa, etc., y los peligros de la ruta a seguir (estrechos, canales, lecho rocoso, restos sumergidos, etc.) pueden sobrepasar los normales peligros a los que, de ordinario, se ven expuestos los buques en navegación y para los que están capacitados para enfrentar. Si así ocurriera, el real y extraordinario peligro que pueda sobrevenir a las dos embarcaciones constituye motivo justificado para la ruptura del contrato de remolque.

Va de suyo que la resolución del contrato de remolque, como consecuencia de la fuerza mayor referida, determina que el auxilio que pudiera brindarse al buque remolcado desde el remolcador, confiere a su naviero el derecho al pertinente salario de salvamento, si se cumplimentaran las disposiciones contenidas en el Capítulo sobre "salvamento".

La imposibilidad de efectuar la "entrega" en destino del buque remolcado por el común y extraordinario peligro a que puedan verse sometidos el remolcador y el remolcado, da sustento a la norma proyectada. Las situaciones fácticas que se presenten deberán ser analizadas según los parámetros normativos señalados.

La situación prevista en el inciso d) puede ocurrir en un supuesto de arribada forzosa a un puerto por un tren de remolque dispuesta por el capitán del buque remolcador para la salvaguardia común. Esa u otras situaciones similares hacen procedente la norma que justifica las contribuciones en avería gruesa que debieran asumir el naviero del buque remolcado y el consignatario de su carga.

Se estima que art 55 facilita la resolución de los convenios incumplidos, como se prevé para el fletamento.

La división del remolque en remolque-transporte y en remolque-maniobra, (art. 56) según configuren una locación de obra o de servicio, es tradicional y ha sido receptada por la doctrina más prestigiosa.

Como al remolque-transporte se le asigna la finalidad del transporte del buque remolcado, sus consecuencias jurídicas llevan a que su capitán, además de la tracción convenida, deba asumir el traslado, custodia, dirección del convoy y la entrega en destino del buque remolcado, como consecuencia de su oportuno receptum.

Este tipo de remolque (art. 57) es el que se observa para el ingreso o salida de los buques de los puertos, por su atraque o desatraque a los muelles, etc. En esos casos, el capitán del buque remolcado tiene la dirección de la maniobra y el remolcador sólo proporciona su fuerza motriz y su capitán obedece las órdenes de aquél.

Las características del fletamento imponen que su instrumentación (arts. 59, 60 y 61) deba hacerse por escrito, para sus efectos ad probationem.

A pesar de la casi universal costumbre del uso de formularios-tipo que prevén el cumplimiento de los contenidos exigibles, las normativas legales no pueden dejar de señalar los enunciados mínimos de las pólizas de fletamento, para refirmar el contrato que instrumentan. Por ello, se prevé que la omisión de alguno de sus enunciados no invalidará el contrato, si pudiera probar la voluntas contractus de las partes. Se prevé, también, que el fletante pueda sustituir el buque con el que habrá de cumplirse el fletamento, para lo cual deberán consignarse sus datos técnicos y capacidad de carga (inciso b).

La instrumentación del contrato de transporte de mercancías (art. 62) se encuentra prolijamente regulada en los arts. 14, 15, 16, 17 y 18 de las Reglas de Hamburgo, cuyas directivas se siguen en el presente capítulo.

No obstante, se admite la emisión de un recibo provisorio por el porteador (mate's receipt), según las prácticas habituales, en razón de las numerosas y complejas tareas que la actividad origina, para ser canjeado en un tiempo breve por el "conocimiento embarcado". Con ello, se recepta la posibilidad de modificación prevista en el art. 15,2 de las Reglas de Hamburgo.

La caracterización que se hace en el art. 63 de las funciones del "conocimiento embarcado" posibilitará el adecuado reconocimiento de las mutuas ventajas para el porteador (cobrar el flete y acumular la carga) y para el cargador (concertar el transporte y negociar el conocimiento).

También prevé el Tratado la emisión de conocimientos de embarque "no negociables" por expreso pedido del cargador. Son los llamados liner waybills o seawaybills que, si bien son documentos paralelos a los tradicionales, devienen asimilables a los conocimientos nominativos, aunque resulten "no negociables". Esta nueva forma de instrumentación se encuentra contemplada en los "Incoterms 1990", aprobados por la Cámara Internacional de Comercio (I.C.C.).

En los Arts. 67, 68, 69, 70, 71, 72 y 73 se ha seguido a las Reglas

de Hamburgo.

Se destaca la incorporación al Tratado de la instrumentación del conocimiento por medios electrónicos y la responsabilidad del transportador por el posible tempering.

El flete o precio del fletamento o del transporte integra los contratos que los instrumentan constituyéndose en uno de sus elementos tipificantes. Por ello, su tratamiento legislativo en este Título del Código que se proyecta. Los arts. 77 y sgts. son de aplicación habitual aunque, lamentablemente, no han recibido generalizada proyección legislativa.

La adopción del DEG en el presente Tratado, quedando librado a la pertinente organización financiera nacional determinar el valor de cambio de la unidad de cuenta cuando le sea requerido, que se ha fijado en el del día anterior al de la dación en pago para evitar perjuicios al acreedor, como ocurre cuando se dispone la fecha de la sentencia o de la liquidación pertinente.

Se ha seguido el criterio de las convenciones internacionales aeronáuticas (Acuerdo de Montreal de 1966, Protocolos de Guatemala de 1971 y de Montreal de 1975) que separan los intereses y costas judiciales de las sumas indemnizatorias, haciendo que los montos indicados en el texto del convenio reflejen, solamente, las cuantías indemnizatorias.

En el Tratado se determinan las causales de responsabilidad que incumben al transportador de bienes. En su desarrollo se sigue la normativa del "Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías 1978", conocido como "Reglas de Hamburgo", por encontrarse en plena vigencia y por el propósito de uniformidad

El art. 85 ha seguido al art. 5 de las Reglas.

El art. 5,1 de las Reglas de Hamburgo, y dicha norma obliga al transportador a mantener el estado de navegabilidad del buque durante todo el tiempo del transporte y a probar haber adoptado todas las medidas razonables para evitar los daños y sus consecuencias.

No obstante, subsiste el régimen de responsabilidad basado en la culpa del transportador, de sus empleados o agentes.

Aunque genérica, la responsabilidad por deterioros (daños), deriva de la obligato ex receptum.

El art. 5,3 de Hamburgo, al señalar que el plazo de 60 días que constituye una mora agendi para la iniciación de reclamos, que deberá observarse como requisito quid iuris

El art. 5,4 de las Reglas, que invierten el onus probandi genérico.

Si bien el Art 86 completa al art. art. 35 de este Tratado, su ubicación en esta sección deriva de razones metodológicas.

Los arts. 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, y 95 siguen a las Reglas de Hamburgo.

En los arts 96, 97, 98, 99, 100, se ha seguido a los arts.7, 8, 4, 11, 12, 10 y 13 del Convenio de Atenas de 1974, respectivamente.

La variación que se proyecta en el presente Tratado deriva del hecho que el transporte amistoso es ocasional y no tiene la estructura empresarial que debe tener un transportador habitual, que es quien puede prestar un transporte gratuito.

La solución del art. 108 fue propiciada por Ripert ante la lógica actitud del perjudicado de no tener que averiguar quién es, en el tren de remolque, el responsable de la maniobra que llevó a que uno de sus buques abordara a otro o produjera daños.

La fórmula "the tug and her tow being in law one ship" es usada a ese efecto.

Capitulo I

Contratos de explotación de buques

Sección I - Arrendamiento

- Art. 1. Concepto
- Art. 2. Régimen normativo
- Art. 3. Publicidad
- Art. 4. Obligaciones del arrendador
- Art. 5. Obligaciones del arrendatario
- Art. 6. Arriendamiento de buque armado y tripulado.
- Art. 7. Prórroga
- Art. 8. Cesión. Subarriendamiento
- Art. 9. Prescripción

Sección. II - Fletamento

- Art. 10. Concepto
- Art. 11. Obligaciones genéricas del fletante.
- Art. 12. Obligaciones genéricas del fletador
- Art. 13. Derecho genérico del fletante
- Art. 14. Derecho genérico del fletador.
- Art. 15. Fletamento por tiempo
- Art. 16. Fletamento por viaje
- Art. 17. Fletamento total o parcial
- Art. 18. Obligaciones específicas del fletador en el fletamento por tiempo
- Art. 19. Obligaciones específicas del fletante en el fletamento por viaje.
- Art. 20. Particularidades que deberán observarse en el fletamento por tiempo
- Art. 21. Particularidades que deberán observarse en el fletamento por viaje.
- Art. 22. Embargo de la carga
- Art. 23. Venta del buque
- Art. 24. Salvamento
- Art. 25. Avería gruesa
- Art. 26. Subfletamento. Cesión.
- Art. 27. Prescripción

Sección. III - Transporte de bienes

- Art. 28. Definiciones
- Art. 29. Período de responsabilidad
- Art. 30. Disposiciones obligatorias
- Art. 31. Inaplicabilidad a los fletamentos
- Art. 32. Interpretación
- Art. 33. Obligaciones del transportista
- Art. 34. Obligaciones del cargador
- Art. 35. Derechos del porteador
- Art. 36. Transporte bajo y sobre cubierta
- Art. 37. Daños nucleares
- Art. 38. Prescripción
- Art. 39. Acción de repetición

Sección. IV - Transporte de pasajeros y sus equipajes

- Art. 40. Caracteres
- Art. 41. Disposiciones obligatorias
- Art. 42. Obligaciones del transportista
- Art. 43. Obligaciones del pasajero
- Art. 44. Derechos del transportista
- Art. 45. Derechos del pasajero
- Art. 46. Mercancías valiosas del pasajero
- Art. 47. Contrato de pasaje. Cesión
- Art. 48. Daños nucleares
- Art. 49. Prescripción
- Art. 50. Transporte gratuito y amistoso

Sección. V - Remolque

- Art. 51. Concepto
- Art. 52. Obligaciones del naviero (y del capitán) del buque remolcador
- Art. 53. Obligaciones del naviero del buque remolcado
- Art. 54. Derechos del naviero [y del capitán] del buque remolcador
- Art. 55. Derecho del naviero del buque remolcado
- Art. 56. Remolque transporte
- Art. 57. Remolque maniobra
- Art. 58. Prescripción

Capítulo II

Instrumentación de los contratos

Sección. I - Póliza de fletamento

- Art. 59. Noción
- Art. 60. Enunciados de la póliza
- Art. 61. Omisión

Sección. II - Conocimiento de embarque

- Art. 62. Emisión del conocimiento
- Art. 63. Conocimiento embarcado
- Art. 64. Firma
- Art. 65. Modificación y transformación
- Art. 66. Denuncia del cargador
- Art. 67. Garantía del cargador
- Art. 68. Contenido del conocimiento de embarque
- Art. 69. Utilización de medios electrónicos
- Art. 70. Presunciones
- Art. 71. Cláusulas de reserva

- Art. 72. Cartas de garantía
- Art. 73. Documentos distintos del conocimiento de embarque
- Art. 74. Conocimiento con entregas fraccionadas
- Art. 75. Clases y cesión
- Art. 76. Ejemplares

Sección. III - Flete

- Art. 77. Flete o precio
- Art. 78. Acción judicial
- Art. 79. Obligación de pago

Capítulo III Responsabilidad

Sección. I - Disposiciones comunes

- Art. 80. Unidad de cuenta
- Art. 81. Organismo competente
- Art. 82. Exclusión de los intereses y costas
- Art. 83. Conducta que acarrea la pérdida del beneficio de la limitación

Sección II

Responsabilidad del transportista de pasajeros

- Art. 84. Monto limitativo en los buques de pasajeros

Sección. III - Del porteador de mercancías

- Art. 85. Fundamento de la responsabilidad
- Art. 86. Limitación de responsabilidad
- Art. 87. Aplicación a reclamaciones extracontractuales
- Art. 88. Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad
- Art. 89. Responsabilidad del porteador y del porteador efectivo
- Art. 90. Transporte directo
- Art. 91. Verificación de daños
- Art. 92. Aviso de pérdida, daño o retraso
- Art. 93. Prueba pericial

Sección IV - Responsabilidad del cargador

- Art. 94. Norma general
- Art. 95. Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas

Sección V - Del Transportador de pasajeros

- Art. 96. Determinación de la responsabilidad
- Art. 97. Responsabilidad del transportista
- Art. 98. Acreditación
- Art, 99. Presunciones
- Art. 100. Culpa del pasajero
- Art. 101. Montos limitativos de responsabilidad
- Art. 102. Transportista contratante y transportista efectivo
- Art. 103. Aplicación de las defensas y montos limitativos
- Art. 104. Acumulación de reclamaciones
- Art. 105. Aumento de los montos limitativos
- Art. 106. Pérdida de las limitaciones
- Art. 107. Transporte gratuito y amistoso

Sección. VI - En el remolque

- Art. 108. Responsabilidad solidaria

Capítulo I

Contratos de explotación de buques

Sección I

Arrendamiento de buques

Art. 1. Concepto

Habrà arrendamiento de un buque determinado, cuando una persona, el arrendador, se obliga a ceder a otra, el arrendatario, el uso y goce del mismo para destinarlo a la navegación, por un tiempo prefijado y mediante el pago de un precio.

Art. 2. Régimen normativo

Salvo pacto en contrario, el arrendamiento de buques se regirá por las disposiciones de este Tratado y, en subsidio, por las del derecho común.

Art. 3. Publicidad

El arrendamiento de un buque debe probarse por escrito. Para ser opuesto a terceros, el convenio que lo instrumente deberá inscribirse en el Registro Nacional de Buques y asentarse en el certificado de matrícula de a bordo.

Art. 4. Obligaciones del arrendador

Salvo pacto en contrario, son obligaciones del arrendador:

- a) entregar el buque en estado de navegabilidad, en el tiempo y lugar convenidos, con sus pertenencias fijas o sueltas y con la documentación pertinente para su uso (destino) en la navegación concertada;
- b) tomar a su cargo los gastos correspondientes para volver a poner al buque en condiciones de navegabilidad, si la hubiere perdido por un vicio oculto al tiempo de celebrarse el contrato.

Art. 5. Obligaciones del arrendatario

Son obligaciones del arrendatario:

- a) destinar el buque a la navegación y en el empleo convenido, bajo pena de nulidad;

- b) pagar el precio de la arrendamiento en el lugar y plazos estipulados;
- c) tomar a su cargo los gastos del buque por su navegación, y los que demande la carga transportada;
- d) tomar a su cargo los daños y pérdidas que sufriera el buque derivados de su uso o por caso fortuito o fuerza mayor;
- e) devolver el buque en lugar seguro del puerto fijado, a la expiración del convenio, con la documentación, tripulación y en el estado en que lo había recibido;
- f) restituir el buque libre de todo gravamen o crédito privilegiado que lo afectara, derivado de su uso o explotación;
- g) poner en conocimiento del arrendador, en el menor tiempo posible y durante todo el tiempo de la arrendamiento, cualquier novedad dañosa a su derecho, como toda acción legal que terceros dirijan sobre la propiedad, uso o goce del buque, bajo pena de responder por los perjuicios consiguientes.

Art. 6. Arrendamiento de buque armado y tripulado.

En caso de arrendamiento de buque armado y tripulado, el arrendatario tiene derecho a impartir a la tripulación las órdenes correspondientes para el empleo del buque en el uso convenido.

Asimismo y salvo estipulación en contrario, tendrá la facultad de devolver el buque con la tripulación que hubiera reemplazado a la que originariamente había recibido, por rescisión o resolución de sus contratos laborales.

Art. 7. Prórroga

Si el arrendamiento finalizara su vigencia durante un viaje, se entenderá automáticamente prorrogada por el tiempo normal y razonable que el buque arrendado deba emplear para realizarlo, facultando al arrendador al cobro del mayor precio proporcional correspondiente

Art. 8. Cesión. Subarrendamiento

No podrá cederse el arrendamiento de un buque, ni subarrendarlo, sin previo consentimiento expreso del arrendador.

Dichos actos deberán celebrarse observando los requisitos establecidos en el presente capítulo.

Art. 9. Prescripción

Las acciones derivadas del arrendamiento de buques prescriben en el término de un año a contar del fin de su vigencia o de la fecha en que fuera resuelto o de la devolución del buque, si fuera posterior a las anteriores.

Si el buque se hubiera perdido, el plazo deberá computarse desde la fecha en que debería haber sido devuelto.

Sección. II - Fletamento

Art. 10. Concepto

Habrá fletamento cuando el naviero de un buque, nominado fletante, convenga poner su navegabilidad a disposición del fletador, percibiendo un precio llamado flete, para realizar los viajes que el mismo [éste] disponga, con el aprovechamiento de sus bodegas y espacios útiles apropiados.

Las disposiciones del presente capítulo serán aplicables sólo en subsidio o como complemento del acuerdo que hubieren concertado las partes o a falta del mismo.

Art. 11. Obligaciones genéricas del fletante.

En el fletamento, son obligaciones genéricas del fletante:

- a) poner el buque a disposición del fletador en el lugar y tiempo convenido, sobre seguro y siempre a flote;
- b) mantener el buque en buen estado de navegabilidad durante toda la vigencia del fletamento, sea en su aptitud náutica como en su acondicionamiento y armado para el servicio a prestar, con la dotación de la tripulación el número y capacidades reglamentarias y con la documentación y certificados habilitantes para poder realizar la navegación y el transporte convenidos;
- c) pagar las primas correspondientes por el seguro del casco del buque y los gastos para su mantenimiento en la clasificación que se le hubiera reconocido al inicio del fletamento;
- d) tomar a su cargo el pago de los haberes (salarios) de la tripulación y las consecuentes obligaciones con la misma (alimentación, vestimenta, atención médico-farmacéutica, etc.) y las reparaciones del buque y sus gastos generales;

- e) notificar al fletador su imposibilidad de cumplir el convenio, si así ocurriera, quien podrá resolverlo. Si el fletante invocara que su incumplimiento se debiera a fuerza mayor o caso fortuito, podrá quedar exento de responsabilidad si acreditara esas circunstancias;
- f) dar aviso al fletador del alistamiento del buque cuando se encontrare listo para recibir o entregar la carga, según corresponda.

Art. 12. Obligaciones genéricas del fletador

En el fletamento, son obligaciones genéricas del fletador:

- a) pagar el flete estipulado en los plazos convenidos;
- b) emplear la navegabilidad y espacios del buque en el objeto comprometido en la póliza (para el transporte de personas o cosas);
- c) pagar los daños y gastos que deriven de esa navegabilidad y transporte;
- d) indemnizar al fletante por los perjuicios que sufra por disposiciones tomadas por el capitán sobre el buque y la carga [sobre operaciones del buque y de la carga], en cumplimiento de órdenes del fletador.

Art. 13. Derecho genérico del fletante

Si no se hubiera identificado expresamente el buque con el que cumplirá el fletamento, el fletante podrá presentar otra embarcación con las características técnico-constructivas estipuladas, pudiendo tener una capacidad neta de carga mayor o menor de hasta un cinco por ciento de la convenida; en tal caso, se deberá aumentar o disminuir el costo del flete en esa proporción, respectivamente.

Art. 14. Derecho genérico del fletador.

Si el fletante no pusiera el buque a disposición del fletador en la época y lugar convenidos o dentro del plazo de tolerancia que se hubiera pactado, el fletador tiene derecho de resolver el contrato, notificándolo al fletante, sin necesidad de intimarle su cumplimiento ni ponerlo en mora.

Art. 15. Fletamento por tiempo

El convenio referido en el art. 10 será considerado fletamento por tiempo cuando se estipule su cumplimiento por un período temporal, con los mutuos derechos y obligaciones resultantes para cada parte.

Art. 16. Fletamento por viaje

El convenio referido en el art. 10 será considerado fletamento por viaje cuando se estipula por uno o más viajes determinados, para el transporte de personas o cosas.

Art. 17. Fletamento total o parcial

El fletamento por viaje puede ser total o parcial según se convenga que el fletador tenga a su disposición y pueda utilizar todas las bodegas y espacios útiles del buque, o, tan sólo, las bodegas o espacios prefijados, respectivamente.

Art. 18. Obligaciones específicas del fletador en el fletamento por tiempo

En el fletamento por tiempo y salvo estipulación en contrario, además de las obligaciones genéricas previstas en el art. 12^a, el fletador debe tomar a su cargo el pago de los gastos portuarios y del combustible del buque así como los originados por la carga y descarga de las mercancías, las limpiezas de las bodegas y el lastre, si fueran necesarios, y de las comisiones y gastos consulares y demás derivados de las mercancías cargadas.

Asimismo, deberá disponer que la carga y descarga de las mercancías se haga en puerto seguro y siempre a flote, debiendo dar aviso al fletante, con la debida anticipación, sobre la fecha y puerto de finalización del fletamento, si no se hubiera pactado.

Art. 19 Obligaciones específicas del fletante en el fletamento por viaje.

En el fletamento por viaje y salvo estipulación en contrario, además de las obligaciones genéricas previstas en el art. 11, el fletante debe tomar a su cargo el pago de los gastos por la carga y descarga de las mercancías que se transporten, la limpieza de las bodegas y el lastre, si fueran necesarios, y de las comisiones y gastos de puerto.

El fletante no podrá cargar mercancías de terceros sin consentimiento expreso del fletador.

Art 20. Particularidades que deberán observarse en el fletamento por tiempo

En el fletamento por tiempo deberá observarse que:

- a) el fletante toma a su cargo la gestión náutica del buque y, a esos efectos, tiene bajo su dependencia al capitán;

- b) el capitán podrá recibir órdenes del fletador para cumplimentar los viajes que a éste le interese realizar, dentro de los términos convenidos, y por el uso de las bodegas y espacios del buque, así como sobre la carga, transporte y entrega de las mercancías;
- c) el capitán podrá firmar los conocimientos y documentación pertinente sobre la carga, en nombre y representación del fletador, sin perjuicio de su dependencia del fletante, según los términos concertados en la póliza de fletamento;
- d) si el buque debiera permanecer inactivo en puerto por reparaciones o recorridas en su casco, el flete dejará de ser debido después de las primeras 24 horas de detención.

Art. 21. Particularidades que deberán observarse en el fletamento por viaje.

En el fletamento por viaje deberá observarse que:

- a) el plazo y cómputo de los días de trabajo para realizar la carga o descarga de las mercancías del buque, según corresponda, llamado estadía, se extenderá por el lapso convenido o según los usos del puerto donde se realicen;
- b) vencido ese plazo sin haberse completado la carga o descarga, según corresponda, se prorrogará otro plazo igual, nominado sobreestadía, debiendo el fletador abonar por el mismo el monto fijado contractualmente o, en su defecto, el de práctica en el uso local del puerto;
- c) si vencido este plazo de sobreestadía, el fletador no completara la carga o descarga correspondiente, el fletante podrá resolver el contrato o continuar el viaje, debiendo el fletador abonarle el flete íntegro;
- d) si la carga o descarga, según corresponda, se cumpliera en un plazo menor del señalado, el fletante deberá reconocer al fletador una compensación o devolución del flete proporcional al menor tiempo empleado.

Art. 22. Embargo de la carga

El fletante tiene derecho de embargar las mercancías cargadas en el buque por el flete debido y por las demoras producidas en los puertos de carga y descarga.

Art. 23. Venta del buque

Si durante la vigencia de un fletamento fuera vendido el buque con el que se cumple dicho contrato, el mismo no podrá ser desconocido o rehusado por los nuevos propietarios [por los adquirentes], que deberán cumplirlo en todas sus especificaciones.

Art. 24. Salvamento

En caso de prestarse un salvamento durante la vigencia de un contrato de fletamento, el salario pertinente corresponderá por partes iguales al fletante y al fletador después de haberse deducido los gastos, indemnizaciones, participación proporcional en favor del capitán y tripulantes y el importe del flete por los días [el tiempo] durante los cuales se prestó el salvamento.

Art. 25. Avería gruesa

Si se declarara avería gruesa durante el cumplimiento de un fletamento por tiempo, será valor contribuyente el del flete de la carga y no el del flete que abone el fletador, salvo que se tratara de mercancías de su propiedad [de propiedad del mismo].

En cambio, si se declarara avería gruesa durante un fletamento por viaje, la carga contribuirá por su valor total, si fuera completa, o por el valor de la parte embarcada, si fuera parcial, en tanto que las mercancías no cargadas contribuirán proporcionalmente por los dos tercios de su valor.

Art. 26. Subfletamento. Cesión.

No podrá subletarse ni cederse un fletamento, sin previo consentimiento expreso del fletante.

Art. 27. Prescripción

Las acciones derivadas de un contrato de fletamento prescriben por el transcurso de un año a contar del término de su vigencia o de la fecha en que fuera resuelto el convenio o desde la terminación del último viaje, debiendo considerarse el hecho que resultara posterior.

Si el buque se hubiera perdido, el plazo deberá considerarse desde que debía haber finalizado el contrato.

Sección. III - Transporte de mercancías

Art. 28. Definiciones

En el presente Tratado:

1. Por "porteador" se entiende toda persona que por sí o

por medio de otra que actúe en su nombre ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador.

2. Por "porteador efectivo" se entiende toda persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de las mercancías, o de una parte del transporte, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución.
3. Por "cargador" se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador, o toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta entrega efectivamente las mercancías al porteador en relación con el contrato de transporte marítimo.
4. Por "consignatario" se entiende la persona autorizada para recibir las mercancías.
5. El término "mercancías" comprende los animales vivos; cuando las mercancías se agrupen en un contenedor, una paleta u otro elemento de transporte análogo, o cuando estén embaladas, el término "mercancías" comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje si ha sido suministrado por el cargador.
6. Por "contrato de transporte marítimo" se entiende todo contrato en virtud del cual el porteador se compromete, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro; no obstante, el contrato que comprenda transporte marítimo y también transporte por cualquier otro medio se considerará contrato de transporte marítimo a los efectos del presente Tratado sólo por lo que respecta al transporte marítimo.
7. Por "conocimiento de embarque" se entiende un documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación del documento. Constituye tal compromiso la disposición incluida en el documento según la cual las mercancías han de entregarse a la orden de una persona determinada, a la orden o al portador.
8. La expresión "por escrito" comprende, entre otras cosas, el telegrama y el télex.

Art. 29. Período de responsabilidad

La responsabilidad del porteador por las mercancías en virtud de la presente sección abarca el período durante el cual las mercancías

están bajo la custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.

A los efectos del párrafo anterior de este artículo, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del porteador:

- (a) Desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas:
 - (i) Del cargador o de la persona que actúe en su nombre; o
 - (ii) De una autoridad u otro tercero en poder de las cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de carga, se hayan de poner las mercancías para ser embarcadas;
- (b) Hasta el momento en que las haya entregado:
 - (i) Poniéndolas en poder del consignatario; o
 - (ii) En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del porteador, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el puerto de descarga; o
 - (iii) Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.

En los párrafos 1 y 2 de este artículo, los términos "porteador" o "consignatario" designan también a los empleados o agentes del porteador o del consignatario, respectivamente.

Art. 30. Disposiciones obligatorias

Las disposiciones de la presente sección y las del capítulo III serán de aplicación obligatoria cuando:

- a) el contrato de transporte u otro documento que lo acredite, disponga que se regirá por sus normas;
- b) el puerto efectivo de la descarga de las mercancías estuviera situado en el país, sea como destino final o alternativo y así figurara en el contrato.
- c) el puerto de descarga esté situado en el país

En los casos señalados, las normas pertinentes de dicho capítulo deberán aplicarse sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, del porteador efectivo, del cargador, del consignatario o de cualquier otra persona interesada.

Si una misma carga fuera objeto de sucesivos embarques, las disposiciones de este capítulo deberán aplicarse a cada uno de ellos.

Art. 31. Inaplicabilidad a los fletamentos

Las presentes disposiciones sobre transporte de mercancías no serán aplicables a los contratos o pólizas de fletamento. No obstante, cuando se emita un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato de fletamento, las disposiciones de esta sección se aplicaran a ese conocimiento de embarque si éste regula la relación entre el porteador y el tenedor del conocimiento que no sea el fletador.

Art. 32. Interpretación

Bajo pena de nulidad, las disposiciones [cláusulas] de los contratos de transporte [conocimientos de embarque], no podrán contradecir ni derogar o disminuir las garantías y responsabilidades previstas en este Tratado.

Art. 33. Obligaciones del porteador

Son obligaciones del porteador:

- a) poner y mantener el buque en buen estado de navegabilidad durante todo el tiempo del transporte, sea por su aptitud náutica, por su acondicionamiento para el tipo de mercancías a transportar y por el número y capacidad de los miembros de su tripulación;
- b) iniciar y cumplir el viaje en los plazos, con las escalas y por la ruta publicitados;
- c) mantener y percibir las tarifas como fueran publicadas, por los fletes correspondientes;
- d) trasladar las mercancías recibidas para su transporte, obligándose a su custodia y cuidado, disponiendo su adecuada estiba, arrumaje y a su carga y descarga del buque;
- e) dar aviso al consignatario [destinatario] de la llegada del buque al puerto de destino de las mercancías;
- f) entregar las mercancías en el mismo estado en que los recibiera.

Art. 34. Obligaciones del cargador

Son obligaciones del cargador:

- a) pagar el flete convenido;

- b) entregar las mercancías para su transporte en el lugar y tiempo convenidos o, subsidiariamente, al costado del buque, los que no deben encontrarse impedidos o prohibidos de ser exportados o importados, respectivamente;
- c) declarar su naturaleza, calidad y cantidad, así como el número de bultos que los contengan;
- d) denunciar al transportador las mercancías peligrosas, señalándolo en los bultos mediante marcas y leyendas;
- e) entregar las mercancías debidamente [adecuadamente] embalados, según sus características y viaje a realizar;
- f) estampar sobre los bultos las marcas y números que los identifiquen, que deberán conservarse hasta el término del viaje;
- g) entregar al porteador la documentación correspondiente sobre las mercancías a transportar;

El incumplimiento por el cargador de la obligación determinada en el precedente inc. b) le obliga al pago íntegro del flete. Será también responsable por las restantes obligaciones enumeradas, que el transportista podrá exigir.

Art. 35. Derechos del Porteador

El porteador tiene derecho de:

- a) dar por terminado el viaje cuando razones de fuerza mayor o caso fortuito le imposibiliten continuarlo, ganando, en tal supuesto, el flete íntegro;
- b) sustituir el buque indicado para el transporte, antes de su partida, o trasbordar la carga a otro buque, si el viaje se hubiera iniciado, no pudiendo, entonces, rescindir el contrato;
- c) impedir el embarque o hacer desembarcar las mercancías peligrosas o explosivas por razones de higiene, salubridad o seguridad, pudiendo hacerlas destruir o tornarlas inofensivas, sin tener que indemnizar a su propietario;
- d) entregar, depositar o consignar las mercancías transportadas a las autoridades correspondientes o al juez competente si su destinatario no se presentara o se negara a recibirlas o si fueran reclamadas por varias personas, en cuyo caso cesará su responsabilidad.

Art. 36. Transporte bajo y sobre cubierta

- 1.- El porteador podrá transportar mercancías sobre cubierta sólo si ello esta en conformidad con un acuerdo celebrado con el cargador o con los usos del comercio de que se trate, o si lo exigen las disposiciones legales vigentes.
- 2.- Si el porteador y el cargador han convenido en que las mercancías se transportaran o podrán transportarse sobre cubierta, el porteador incluirá una declaración a tal efecto en el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo. A falta de esa declaración, el porteador deberá probar que se ha celebrado un acuerdo para el transporte sobre cubierta; no obstante, el porteador no podrá invocar tal acuerdo contra un tercero, incluido un consignatario, que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.
- 3.- Cuando las mercancías hayan sido transportadas sobre cubierta en contravención de lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo o cuando el porteador no pueda invocar, en virtud del párrafo 2 de este artículo, un acuerdo para el transporte sobre cubierta, el porteador, no obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 85, será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, que provengan únicamente del transporte sobre cubierta, y el alcance de su responsabilidad se determinara de conformidad con lo dispuesto en el artículo 86 o el artículo 87 del presente Tratado, según el caso.
- 4.- El transporte de mercancías sobre cubierta en contravención del acuerdo expreso de transportarlas bajo cubierta se considerara una acción u omisión del porteador en el sentido del artículo 86.

Art. 37. Daños nucleares

Las disposiciones de este tratado no impiden la aplicación de las normativas internacionales correspondientes si un transporte por agua sufriera un incidente nuclear [por fusión o fisión nuclear].

Art. 38. Prescripción

Las acciones derivadas de un contrato de transporte por agua prescriben al término de dos años contados desde [a partir] del día de la terminación de la descarga del buque trasportador o de la fecha en que debieron ser descargadas, si el buque o las mercancías no llegaron a destino.

Dicho plazo podrá ser prorrogado por acuerdo de partes.

Art. 39. Acción de repetición

La acción de repetición de quien fuera declarado responsable que corresponda a la persona declarada responsable por daños en un transporte por agua, sólo podrá ejercerse hasta los noventa días contados desde la fecha en que fuera satisfecho el reclamo, aún después de vencido el plazo de prescripción.

Sección. IV - Transporte de pasajeros y sus equipajes

Art. 40. Caracteres

En el transporte de pasajeros y mediante el cobro de un precio, el transportista se obliga a su traslado por agua hasta el destino convenido, proporcionándoles cuidados a su persona y, si correspondieran por la extensión temporal del viaje, alimentos y alojamiento adecuados.

Esa obligación se extiende al equipaje que se encuentre en posesión del pasajero, bajo su custodia y en su camarote, como a cualquier otro bien que lo acompañe y que haga transportar bajo un conocimiento de embarque, incluyendo vehículos automotores.

Art. 41. Disposiciones obligatorias

Las disposiciones del presente Capítulo y las del capítulo III del presente Tratado, serán de aplicación obligatoria cuando:

- a) el buque en el que se realice el transporte, enarbole pabellón nacional;
- b) el lugar de la partida o del destino convenidos, estén situados en el país;
- c) Cuando el contrato de transporte se haya concertado en el país.

Bajo pena de nulidad, las disposiciones [y cláusulas] de los contratos de pasaje no podrán contradecir ni derogar o disminuir las garantías y responsabilidades previstas en este Tratado, a las que se reconoce carácter de orden público.

Sólo podrán dejarse de observarse estas disposiciones cuando sean aplicables otras normativas que resulten más beneficiosas para el pasajero.

Art. 42. Obligaciones del transportista

Son obligaciones del :

- a) poner y mantener el buque en buen estado de navegabilidad durante todo el tiempo del transporte, sea en su aptitud

náutica como en el número y capacidad de la dotación que conforma la tripulación;

b) mantener en buen estado de habitabilidad e higiene los lugares destinados al alojamiento de los pasajeros, permitiéndoles mantener bajo su custodia y vigilancia en el camarote el equipaje acompañado;

c) iniciar y cumplir el viaje en los plazos, con las escalas y por la ruta publicitados;

d) proporcionar al pasajero alojamiento, asistencia médico-farmacéutica y alimentos a bordo, si correspondieran por la extensión temporal del viaje y en la cantidad y calidad adecuados. La asistencia médico-farmacéutica deberá ser gratuita si fuera prestada por enfermedades o accidentes ocasionados por la navegación;

e) mantener y percibir las tarifas por el precio del pasaje, como fueran publicadas.

Las obligaciones del se extienden desde que el pasajero y su equipaje se encuentren a bordo del buque hasta su desembarque en destino.

Se incluye, también, el período en el cual el pasajero y su equipaje sean trasladados desde tierra al buque o vice-versa, si este traslado [si ello] estuviera incluido en el contrato [convenio] de pasaje o si el medio utilizado hubiera sido puesto a disposición

Art. 43. Obligaciones del pasajero

El pasajero está obligado:

a) a pagar el precio del pasaje;

b) a presentarse el día, hora y lugar fijados para su embarque, sea al inicio del viaje o en los lugares donde el buque hiciera escala;

c) a cumplir los reglamentos vigentes durante el viaje y las órdenes que reciba a bordo, quedando sometido a las sanciones disciplinarias que dicte el capitán, en cumplimiento del reglamento en vigencia;

d) a no introducir en el buque material peligroso o explosivo o en infracción fiscal o prohibido de ser exportado o importado;

e) a informar por escrito al capitán, durante la navegación, o al , una vez realizada la misma, las lesiones personales que hubiera sufrido en el transcurso del viaje o hasta quince días después de su desembarco, si

no le resultara posible o no se exteriorizaran sus secuelas;

- f) a informar por escrito al capitán o al , antes o al momento de desembarcar, los daños visibles que hubiera sufrido el equipaje, mientras que los daños no visibles deberán ser denunciados hasta [dentro] de los quince días después del desembarco.

El incumplimiento por el pasajero de las obligaciones señaladas en el precedente inciso b), autoriza al capitán a emprender o proseguir el viaje sin la presencia a bordo de aquél, que no tendrá derecho para reclamar devolución alguna del precio del pasaje o perjuicio por tal motivo.

A su vez, el incumplimiento por el pasajero de las obligaciones previstas en los precedentes incisos e) y f), hará presumir, salvo prueba en contrario, que el mismo desembarcó sin lesiones personales y que el equipaje llegó o fue recibido en buen estado.

Art. 44. Derechos del transportista

El Transportista tiene derecho:

- a) de cancelar el viaje, debiendo restituir el precio proporcional de los pasajes, y reconocer las indemnizaciones que correspondieran, salvo casos de fuerza mayor;
- b) de retener los bienes que integran el equipaje de camarote y de bodega por el pago del pasaje y de los gastos que el pasajero hubiera realizado a bordo, debiendo consignarlos ante el Tribunal competente, dentro de las 24 horas de su desembarco, dando cuenta de la retención ejercida y de la suma reclamada, para su cobro por la vía ejecutiva correspondiente.

El incumplimiento de esa consignación en el tiempo establecido, hará caducar el derecho del para retener los mercancías del equipaje.

Art. 45. Derechos del pasajero

El pasajero tiene derecho:

- a) a utilizar los servicios de trasbordo que resulten necesarios durante el viaje, sin tener que abonar precio suplementario alguno;
- b) a ser alojado y alimentado a bordo, en caso de encontrarse incluidos esos servicios en el pasaje, si el viaje se interrumpiera transitoriamente, como también en caso de retardo en la partida del buque, si la misma

fuera por más de [superior a] 12 horas;

- c) a resolver el contrato y reclamar los perjuicios sufridos, en caso de ser cancelado el viaje por culpa del, no pudiendo reclamar esos perjuicios si la cancelación se debiera a hechos de fuerza mayor o caso fortuito. En ambos supuestos, el pasajero tendrá derecho a la devolución del precio que hubiera abonado;
- d) a resolver el contrato por el retardo del buque en iniciar el viaje durante más de 6 horas, si el mismo tuviera una duración normal inferior a las 24 horas. Si el viaje tuviera una duración normal superior a las 24 horas, sólo podrá resolverlo cuando el retardo fuera mayor de 12 horas.

En ambos casos, el pasajero tendrá derecho de reclamar la devolución del pasaje y los perjuicios pertinentes.

Art. 46. Mercancías valiosos del pasajero

El transportista sólo será responsable por mercancías de gran valor del pasajero si se los entregara en depósito y fueran aceptados por el capitán.

Art. 47. Contrato de pasaje. Cesión

El contrato de pasaje se prueba por la emisión por el de un billete o pasaje donde deberá constar sus datos identificatorios, fecha y lugares de partida y destino, precio y comodidades que correspondan al pasajero.

Si el billete fuera nominativo, su cesión o transferencia sólo tendrá valor con el consentimiento [aceptación] del transportista.

Si el billete fuera emitido al portador, no podrá cederse o transferirse después de iniciado el viaje.

Art. 48. Daños nucleares

El transportista no será responsable si un transporte por agua de pasajeros sufriera un incidente nuclear [por fusión o fisión nuclear], en cuyo caso, las disposiciones de este Tratado no impedirán la aplicación de las normativas internacionales correspondientes.

Art. 49. Prescripción

Las acciones derivadas de un contrato de pasaje prescriben al término de dos años a contar [a partir]:

- a) del desembarco del pasajero, si fueran lesiones corporales
- b) de la fecha en que debiera haber desembarcado, si el pasajero hubiera fallecido durante el viaje;
- c) de la fecha del desembarco del pasajero o desde la que debería haberse efectuado el desembarco, si resultara posterior, para los reclamos por daños o pérdidas del equipaje.

Si el pasajero falleciera después de su desembarco por lesiones sufridas durante el viaje, el plazo se cuenta desde el fallecimiento del pasajero, siempre que el mismo no excediera el término de tres años a contar de la fecha de su desembarco.

Art. 50. Transporte gratuito y amistoso

Será un transporte gratuito de pasajeros el que realice un transportador habitual, sin percibir remuneración o precio.

Será un transporte amistoso de pasajeros el que realice, en forma ocasional, quien no sea transportador habitual y no perciba [sin percibir] remuneración o precio alguno.

Sección. V - Remolque

Art. 51. Concepto

Habrá remolque de un buque cuando se convenga su desplazamiento [en el agua] por otro buque, mediante el pago de un precio, llamado flete, con la inherente obligación de custodia sobre el remolcado.

Art. 52. Obligaciones del naviero (y del capitán) del buque remolcador

Son obligaciones del naviero (y del capitán) del buque remolcador:

- a) poner el buque remolcador a disposición del capitán del buque a remolcar, en la época y lugar convenidos, con las condiciones técnico-constructivas y el poder de tracción pactados.
- b) poner y mantener al buque remolcador en buen estado de navegabilidad, con sus servicios de tracción en funcionamiento y con los certificados habilitantes durante todo el tiempo que dure el remolque [el desplazamiento del buque remolcado];

- c) dar aviso al naviero [al capitán] del buque a remolcar, cuando el buque remolcador se encuentre listo para iniciar el remolque estipulado;
- d) iniciar y cumplir el remolque como fuera convenido y según determinen las reglas marineras, en razón de las circunstancias en que se efectúen, percibiendo las tarifas autorizadas;
- e) tomar a su cargo el pago de los gastos, tasas y derechos que origine la navegación del remolcador durante el remolque;
- f) dar aviso en destino a la contraparte, del cumplimiento del remolque.

Art. 53. Obligaciones del naviero del buque remolcado

Son obligaciones del naviero del buque remolcado:

- a) poner en condiciones de navegabilidad o de flotabilidad el buque a remolcar, según corresponda y sea posible;
- b) ponerlo a disposición del capitán del buque remolcador en el lugar y tiempo convenidos;
- c) pagar el flete pactado.

Art. 54. Derechos del naviero [y del capitán] del buque remolcador

El naviero [y el capitán] del buque remolcador tiene [tienen] derecho de:

- a) sustituir el buque remolcador por otro de idénticas características técnico-constructivas y de similar poder de tracción, si no hubiera sido identificado expresamente en el convenio;
- b) resolver o dar por terminado el remolque cuando razones de fuerza mayor le imposibiliten iniciarlo o continuarlo. Para su procedencia, ese impedimento debe tener tal entidad como para imposibilitar el remolque y poner en real peligro a los buques remolcado y remolcador;
- c) ganar el correspondiente salario de salvamento si después de darse por terminado el remolque, según dispone el inciso precedente, el capitán del buque remolcador prestara auxilio al remolcado, conforme determinan las reglas generales del salvamento;
- d) percibir las correspondientes contribuciones de los

intereses del buque remolcado y de su carga y flete, por los daños y gastos realizados en avería gruesa para la salvaguardia común;

Art. 55. Derecho del naviero del buque remolcado

El naviero del buque remolcado tiene derecho de resolver el contrato de remolque ante el incumplimiento de las obligaciones previstas en los incisos a) y c) del art. 52, sin necesidad de intimar su cumplimiento o poner en mora a la contraparte.

Art. 56. Remolque transporte

El convenio referido en art. 51 será considerado un remolque transporte cuando el capitán del buque remolcador asuma la dirección de la navegación. Paralelamente, también deberá tomar a su cargo el traslado, custodia y entrega en destino del buque remolcado.

Art. 57. Remolque maniobra

El convenio referido en el art.51 será considerado un remolque maniobra cuando el capitán del buque remolcado asuma la dirección del remolque y de las maniobras pertinentes.

Art. 58. Prescripción

Las acciones derivadas de un contrato de remolque prescriben al término de dos años, contado desde la fecha en que se realizó o debió realizarse el remolque.

Capítulo II

Instrumentación de los contratos

Seccion. I - Póliza de fletamento

Art. 59. Noción

El contrato de fletamento, nominado póliza de fletamento, debe formalizarse [probarse] por escrito, cualquiera sea el buque, las modalidades y los montos convenidos.

Integra dicha póliza [dicho instrumento] todo medio de comunicación intercambiado entre las partes con esa finalidad (telegrama, télex, facsímil, etc), que pueda acreditarse fehacientemente en caso de ser desconocido.

Art. 60. Enunciados de la póliza

La póliza de fletamento debe mencionar:

- a) los datos identificatorios y del domicilio del fletante y del fletador;
- b) el nombre del buque, su bandera y matrícula o, contrariamente, los datos técnico-constructivos, capacidad de bodega y espacios útiles que deberá tener el buque con el que se realizará el fletamento;
- c) el nombre, identidad y domicilio del capitán;
- d) el viaje o viajes a realizar o el tiempo por que se con venga el fletamento y, en este caso, los viajes que deberán llevarse a cabo;
- e) los espacios puestos a disposición del fletador, si el fletamento fuera por viaje, individualizándolos según fuera total o parcial;
- f) si se transportará personas o mercancías, indicando el tipo y clase de éstos, o, en su ausencia, si el fletador podrá señalarlos, en correspondencia con las características técnicas del buque;
- g) el precio, moneda, modalidades y lugar de pago donde deberá abonarse el flete correspondiente;
- h) el número de días convenidos como estadías o sobrees- tadías, su cómputo y modo de retribución.

Art. 61. Omisión

La omisión en la póliza de fletamento de algunas de las enuncia- ciones referidas en el artículo precedente, no afectará su validez si puede acreditarse la voluntad de las partes de haber convenido un contrato de fletamento.

Sección. II - Conocimiento de embarque

Art. 62. Emisión del conocimiento

Al recibir las mercancías entregadas por el cargador, el porteador debe emitir un conocimiento de embarque a su favor [a favor del mismo] o, en casos excepcionales, un recibo provisorio. Dicho recibo provisorio hará prueba de la recepción de las mercancías que hayan de transportarse, estableciendo la presunción, salvo prueba en contrario, que se ha celebrado un contrato de transporte y que el porteador ha recibido las mercancías según aparecen descritas en

el mismo.

Ese recibo provisorio deberá ser canjeado dentro de tercero día [48 horas] por el conocimiento referido, salvo que fuera modificado, según se autoriza en el art. 66.

Art. 63. Conocimiento embarcado

Ese conocimiento deberá ser considerado como un "conocimiento embarcado" si expresa el nombre del buque a cuyo bordo se encuentran embarcadas [cargadas] las mercancías recibidas por el porteador y la fecha o fechas en que se haya efectuado la carga en el mismo.

El conocimiento embarcado acredita la recepción de la carga por el porteador, prueba el contrato de transporte convenido y constituye un título de crédito negociable en favor de su tenedor.

El porteador podrá emitir un conocimiento de embarque "no negociable" si fuera pedido expresamente por el cargador, quien podrá transferir el derecho de disposición sobre la carga hasta que la misma sea recibida por el porteador.

Art. 64. Firma

El conocimiento, el recibo y el conocimiento embarcado referidos podrán [deberán] ser firmados en forma personal [manuscrita] por el porteador, su apoderado, agente marítimo o por el capitán del buque donde se hubieran embarcado las mercancías, o emitidos por cualquier medio mecánico o electrónico cuyo reconocimiento sea admitido por las normas legales del país.

Art. 65. Modificación y transformación

El porteador podrá modificar o ampliar el contenido del conocimiento o del recibo provisorio previstos en el art. 61, en poder del cargador, transformándolos en un "cobocimiento embarcado" al agregarles las referencias que no tuvieran y que figuran enumeradas en el art. 68 y, en especial, el nombre del buque a cuyo bordo se encuentren embarcadas las mercancías recibidas por el porteador [que figuran en el recibo provisorio] y la fecha o fechas de su embarque.

Art. 66. Denuncia del cargador

El cargador debe declarar al porteador la naturaleza de las mercancías que le entregará para su transporte y, en su caso, si la misma es peligrosa.

Asimismo, deberá denunciarle el número de bultos o piezas que contengan esas mercancías, su peso o cantidad, según corresponde, marcas y númeroes, las que serán asentadas [incluidas] en el

texto del conocimiento por el porteador.

Art. 67. Garantía del cargador

El cargador debe garantizar al porteador la veracidad de las declaraciones que formule, según dispone el artículo anterior.

La inexactitud de esas declaraciones hacen responsable al cargador, quien deberá indemnizar al porteador de los perjuicios resultantes.

Esa indemnización que el cargador deba asumir, no limitará ni compensará, en modo alguno, la responsabilidad del porteador en virtud del contrato de transporte, respecto de cualquier persona distinta del cargador.

La responsabilidad del cargador prevista en este artículo seguirá vigente aunque el conocimiento de embarque sea transferido a tercera persona

Art. 68. Contenido del conocimiento de embarque

El conocimiento de embarque debe contener:

- a) una referencia sobre la naturaleza de las mercancías embarcadas, sobre sus marcas, peso, número de bultos o de piezas y, eventualmente, sobre su carácter peligroso, según fuera declarado por el cargador;
- b) el estado aparente de las mercancías;
- c) el nombre y dirección del establecimiento principal del porteador;
- d) el nombre y dirección del cargador;
- e) el nombre y dirección del consignatario de la carga, si hubiera sido comunicado por el cargador;
- f) el puerto de carga y la fecha en la que el porteador haya recibido las mercancías en dicho puerto;
- g) el puerto de descarga;
- h) el número de conocimientos originales emitidos;
- i) el lugar y fecha de emisión del conocimiento de embarque;
- j) la firma del porteador o de la persona que actúe en su nombre;
- k) el monto del flete, indicando si el mismo habrá de ser pagado, total o parcialmente, por el consignatario;

- l) la declaración del & de someter el transporte referido en el conocimiento de embarque a las disposiciones de este Tratado, anulando las que se aparten de las mismas en perjuicio del cargador o del consignatario;
- m) la declaración, si resultara procedente o fuera autorizada expresamente por el cargador, que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta;
- n) la fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el puerto de descarga, si lo hubieran convenido expresamente las partes;
- o) los límites de responsabilidad que las partes hubieran pactado, siempre que resultaran superiores a los dispuestos en este Tratado.

La omisión en el conocimiento de embarque de uno o varios de los datos a que se refiere este artículo no afectara a la naturaleza jurídica del documento como conocimiento de embarque a condición no obstante, de que se ajuste a los requisitos enunciados en el inciso 7 del Art. 29

Art. 69. Utilización de medios electrónicos

Con la expresa aceptación del cargador, el porteador puede acusar recibo de las mercancías por medios electrónicos. Dicho instrumento tendrá la validez de un conocimiento de embarque y así deberá ser considerado, si contiene los datos enumerados en el artículo precedente y la clave privada o confidencial del porteador para utilizar sobre el particular, debiendo el cargador confirmar su recepción para convalidarlo.

El porteador será responsable de la autenticidad y custodia de los datos conservados electrónicamente y de los perjuicios que derivaran de su falsedad.

Art. 70. Presunciones

Salvo prueba en contrario y si en el conocimiento de embarque no se indicara en sentido opuesto y en forma expresa, dicho documento establece la presunción:

- a) que el porteador ha tomado a su cargo o, en caso de haberse emitido un conocimiento de embarque "embarcado", ha cargado las mercancías tal como aparalas mercancías han sido cargadas en el buque, tal como aparecen descritas en el conocimiento de embarque; y
- b) que dichas mercancías estaban en buen estado aparente; y

- c) que el consignatario de las mercancías no ha de pagar ningún flete ni demoras en el puerto de carga por las mismas.

No se admitirá al porteador la prueba en contrario de las presunciones referidas en este artículo, si el conocimiento de embarque hubiera sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que ha procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en ese conocimiento

Art. 71. Cláusulas de reserva

Si el conocimiento de embarque contiene datos relativos a la naturaleza general, las marcas principales, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías y el porteador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre sabe o tiene motivos razonables para sospechar que esos datos no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado a su cargo o, en caso de haberse emitido un conocimiento de embarque "embarcado", las mercancías que efectivamente ha cargado, o si no ha tenido medios razonables para verificar esos datos, el porteador o esa persona incluirá en el conocimiento de embarque una reserva en la que se especifiquen esas inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos.

Art. 72. Cartas de garantía

- 1.- La carta de garantía o el pacto en virtud de los cuales el cargador se comprometa a indemnizar al porteador de los perjuicios resultantes de la emisión de conocimiento de embarque por el porteador o por una persona que actúe en su nombre, sin hacer ninguna reserva acerca de los datos proporcionados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque o acerca del estado aparente de las mercancías, no surtirán efecto respecto de un tercero, incluido un consignatario, al que se haya transferido el conocimiento de embarque.
- 2.- Esa carta de garantía o pacto serán válidos respecto del cargador, a menos que el porteador o la persona que actúe en su nombre, al omitir la reserva a que se refiere el párrafo 1 de este artículo, tenga la intención de perjudicar a un tercero, incluido un consignatario, que actúe basándose en la descripción de las mercancías que figura en el conocimiento de embarque. En ese caso, si la reserva omitida se refiere a datos proporcionados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, el porteador no tendrá derecho a ser indemnizado por el cargador en virtud del párrafo 1 de este artículo.

3.- En caso de fraude intencional, a que se refiere el párrafo 2 de este artículo, el porteador será responsable, sin poder acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en el presente Convenio, de los perjuicios que haya sufrido un tercero, incluido un consignatario, por haber actuado basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en el conocimiento de embarque.

Art. 73. Documentos distintos del conocimiento de embarque

Cuando el porteador emita un documento distinto del conocimiento de embarque para que haga prueba del recibo de las mercancías que hayan de transportarse, ese documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que se ha celebrado el contrato de transporte marítimo y de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías tal como aparecen descritas en ese documento.

Art. 74. Conocimiento con entregas fraccionadas

El porteador deberá emitir órdenes de entregas fraccionadas de las mercancías amparadas por el conocimiento de embarque, si fuera solicitado por su legítimo tenedor.

Consecuentemente, el capitán del buque deberá entregar la fracción indicada en cada orden en el puerto pertinente, cuyas cantidades y calidades deberán anotarse en los respectivos originales.

Art. 75. Clases y cesión

Los conocimientos de embarque pueden ser emitidos a la orden, al portador o ser nominativos.

Para cada una de dichas clases, su cesión o transferencia debe hacerse según dispone el derecho común.

Art. 76. Ejemplares

El porteador podrá emitir hasta tres ejemplares originales de cada conocimiento, si así lo requiriera el cargador. Las restantes copias deberán llevar la indicación de "no negociable".

Al entregarse en destino la mercancía transportada contra la presentación de uno sólo de los originales emitidos del conocimiento de embarque, los restantes carecerán de valor futuro.

Sección. III - Flete

Art. 77. Flete o precio

Salvo que se haya pactado que el flete "será ganado a todo evento" y no haya responsabilidad del porteador por su incumplimiento, el flete o precio de un fletamento o de un transporte sólo podrá reclamarse por la realización del viaje o del transporte, según corresponda.

Se deberá el flete proporcional al viaje realizado si su frustración se debe a causas de fuerza mayor y las mercancías quedaran a disposición de los cargadores en un puerto de escala.

No habrá derecho de repetición del flete proporcional si la falta de llegada de las mercancías se debiera a culpa del cargador, a vicio propio de las mercancías o a un acto de avería gruesa.

Art. 78. Acción judicial

Ante la falta de pago del flete correspondiente o por sobreestancias, el fletante, fletador o porteador no pueden retener las mercancías a bordo en garantía de su crédito.

En tal supuesto, deberán consignarlas a la orden del juez competente dentro de las 24 horas del arribo del buque al puerto, pidiendo su embargo en el pertinente juicio por cobro de los fletes adeudados, sirviendo la póliza de fletamento o el conocimiento de embarque de formal título ejecutivo.

Por su parte y ante la negativa del porteador o del capitán de entregar la carga en el puerto de destino, el tenedor del conocimiento podrá solicitarla judicialmente por vía sumaria exhibiendo dicho instrumento. Con el reconocimiento judicial de su autenticidad por parte del porteador o por informe pericial, el tribunal ordenará la entrega pedida, salvo legítimo impedimento.

Art. 79. Obligación de pago

El titular de las mercancías transportadas no puede desconocer su obligación de pago del flete por haber llegado las mismas con averías, ni hacer abandono de esas mercancías en pago del flete y de las obligaciones adeudadas.

Capítulo III

Responsabilidad

Sección. I - Disposiciones comunes

Art. 80. Unidad de cuenta

La unidad de cuenta aplicable en las sumas indemnizatorias previstas en el presente capítulo es el Derecho Especial de Giro

(DEG), como fuera definido por el Fondo Monetario Internacional.

Dichas sumas resultarán de la conversión del DEG a la moneda nacional, según el valor que el mismo tenga el día anterior de la efectiva dación en pago.

Art. 81. Organismo competente
El órgano competente de la Administración nacional [de la Autoridad nacional financiera] tendrá a su cargo determinar la cotización oficial del DEG al momento referido en el artículo precedente.

Art. 82. Exclusión de los intereses y costas

Los montos limitativos de responsabilidad dispuestos en el presente capítulo no incluyen los intereses ni los gastos causídicos que pudieran corresponder.

Art. 83. Conducta que acarrea la pérdida del beneficio de la limitación

Una persona responsable no podrá limitar su responsabilidad si se demuestra que la pérdida fue el resultado de una acción personal u omisión, realizada con la intención de causar tal pérdida, con temeridad y a sabiendas de que tal daño se produciría probablemente.

Sección II Responsabilidad del transportista de pasajeros

Art. 84. Monto limitativo en los buques de pasajeros

En los buques de pasajeros, el monto limitativo de resarcimiento por las reclamaciones por muerte o lesiones corporales de los mismos [de los pasajeros], será, en cada caso concreto, de 46.666 unidades de cuenta por el número de pasajeros que el buque estuviera autorizado a transportar, según su certificado habilitante, hasta un monto máximo de 25.000.000 de unidades de cuenta.

Dichos reclamos deberán derivar:

- a) de un previo contrato de transporte de pasajeros; o
- b) de quien acompañara a un vehículo o a animales vivos amparados por un contrato de transporte de mercancías y que contara con el consentimiento del para hacerlo.

Sección. III - Del porteador de mercancías

Art. 85. Fundamento de la responsabilidad

- 1.- El porteador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 29, a menos que pruebe que el, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.
- 2.- Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas en el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un porteador diligente.
- 3.- El titular de una acción por pérdida de las mercancías podrá considerarlas perdidas si no han sido entregadas conforme a lo dispuesto en el artículo 29 dentro de un plazo de 60 días consecutivos siguientes a la expiración del plazo de entrega determinado con arreglo al párrafo 2 de este artículo.
- 4.a) El porteador será responsable:
 - i) De la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en la entrega, causados por incendio, si el demandante prueba que el incendio se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes;
 - ii) De la pérdida, el daño o el retraso en la entrega respecto de los cuales el demandante pruebe que han sobrevenido por culpa negligencia del porteador, sus empleados o agentes en la adopción de todas las medidas que razonable mente podían exigirse para apagar el incendio y evitar o mitigar sus consecuencias;
- b) En caso de incendio a bordo que afecte a las mercancías, se realizara, si el reclamante o el porteador lo desean, una investigación de la causa y las circunstancias del incendio de conformidad con las practicas del transporte marítimo y se proporcionara un ejemplar del informe sobre la investigación al porteador y al reclamante que lo soliciten.
- 5.- En el transporte de animales vivos, el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega resultantes de los riesgos especiales inherentes a ese tipo de transporte. Cuando el porteador pruebe que ha cumplido las instrucciones especiales que con respecto a los animales le dio el cargador y que, atendidas las circunstancias del caso, la pérdida, el daño o el retraso en la entrega pueden atribuirse a tales daños riesgos, se presumirá que estos han sido la

causa de la pérdida, el o el retraso en la entrega, a menos que existan pruebas de que la totalidad o parte de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provengan de culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes.

- 6.- El porteador no será responsable, salvo por avería gruesa, cuando la pérdida, el daño o el retraso en la entrega hayan provenido de medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de medidas razonables adoptadas para el salvamento de mercancías en el mar.
- 7.- Cuando la culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes concorra con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, el porteador será responsable sólo en la medida en que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega puedan atribuirse a esa culpa o negligencia, a condición de que pruebe el importe de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que no pueda atribuirse a culpa o negligencia.

Art. 86. Limitación de responsabilidad

- 1.a) La responsabilidad del porteador por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de la mercancías, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 85, estará limitada a una suma equivalente a 835 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o a 2,5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías pérdidas o dañadas, si esta cantidad, es mayor;
 - b) La responsabilidad del porteador por el retraso en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 85, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte marítimo de mercancías;
 - c) En ningún caso la responsabilidad acumulada del porteador por los conceptos enunciados en los apartados a y b de este párrafo excederá del límite determinado en virtud del apartado a) por la pérdida total de las mercancías respecto de las cuales se haya incurrido en esa responsabilidad.
2. Para determinar, a los efectos del apartado a) del párrafo 1 de este artículo, que cantidad es mayor, se aplicaran las normas siguientes:
 - a) Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o un elemento de transporte

análogo, todo bulto o unidad de carga transportada que, según el conocimiento de embarque, si se emite, o según cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, estén contenidos en ese elemento de transporte se consideraran como un bulto o una unidad de carga transportada. Salvo en este caso, las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se consideraran como una unidad de carga transportada;

- b) En los casos en que se haya perdido o dañado el propio elemento de transporte, ese elemento será considerado, si no es propiedad del porteador o no ha sido suministrado por este, como una unidad independiente de carga transportada.
- 3.- Por unidad de cuenta se entiende la unidad de cuenta mencionada en el artículo 80.
- 4.- El porteador y el cargador podrán pactar límites de responsabilidad superiores a los establecidos en el párrafo 1.

Art. 87. Aplicación a reclamaciones extracontractuales

- 1.- Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio serán aplicables a toda acción contra el porteador respecto de la pérdida o el daño de las mercancías a que se refiera el contrato de transporte marítimo, así como respecto del retraso en la entrega, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, la responsabilidad extracontractual o en otra causa.
- 2.- Si se ejercita tal acción contra un empleado o agente del porteador, ese empleado o agente, si prueba que ha actuado en el ejercicio de sus funciones, podrá acogerse a las exoneraciones y límites de responsabilidad que el porteador pueda invocar en virtud del presente Tratado.
- 3.- Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 88, la cuantía total de las sumas exigibles del porteador o de cualquiera de las personas a que se refiere el párrafo 2 de este artículo no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

Art. 88. Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad

- 1.- El porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 86 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión del porteador realizadas con intención de causar tal

perdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

- 2.- No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 87, el empleado o agente del porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo ó si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión de ese empleado o agente realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

Art. 89. Responsabilidad del porteador y del porteador efectivo

- 1.- Cuando la ejecución del transporte o de una parte del transporte haya sido encomendada a un porteador efectivo, independientemente de que el contrato de transporte marítimo lo autorice o no, el porteador seguirá siendo responsable de la totalidad del transporte con arreglo a lo dispuesto en el presente capítulo. Respecto del transporte que sea ejecutado por el porteador efectivo, el porteador será responsable de las acciones y omisiones que el porteador efectivo y sus empleados y agentes realicen en el ejercicio de sus funciones.
- 2.- Todas las disposiciones del presente capítulo por las que se rige la responsabilidad del porteador se aplicaran también a la responsabilidad del porteador efectivo respecto del transporte que este haya ejecutado. Se aplicaran las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del artículo 87 y del párrafo 2 del artículo 88 si se ejercita una acción contra un empleado o agente del porteador efectivo.
- 3.- Todo acuerdo especial en virtud del cual el porteador asuma obligaciones no impuestas por el presente Tratado o renuncie a derechos conferidos por el presente Tratado surtirá efecto respecto del porteador efectivo sólo si este lo acepta expresamente y por escrito. El porteador seguirá sujeto a las obligaciones o renunciaciones resultantes de ese acuerdo especial, independientemente de que hayan sido aceptadas o no por el porteador efectivo.
- 4.- En los casos y en la medida en que el porteador y el porteador efectivo sean ambos responsables, su responsabilidad será solidaria.
- 5.- La cuantía total de las sumas exigibles del porteador, del porteador efectivo y de sus empleados y agentes no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente capítulo.

6.- Las disposiciones de este artículo se aplicaran sin perjuicio del derecho de repetición que pueda existir entre el porteador y el porteador efectivo.

Art. 90. Transporte directo

1.- No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 89, cuando un contrato de transporte marítimo estipule explícitamente que una parte especificada del transporte a que se refiere ese contrato será ejecutada por una persona determinada distinta del porteador, el contrato podrá estipular asimismo que el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que hayan sido causados por un hecho ocurrido cuando las mercancías estaban bajo la custodia del porteador efectivo durante esa parte del transporte. No obstante, la estipulación que limite o excluya tal responsabilidad no surtirá efecto si no puede incoarse ningún procedimiento judicial contra el porteador efectivo ante un tribunal competente. La prueba de que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega fueron causados por ese hecho corresponderá al porteador.

2.- El porteador efectivo será responsable, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 89, de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que hayan sido causados por un hecho ocurrido mientras las mercancías estaban bajo su custodia.

Art. 91. Verificación de daños

La Autoridad aduanera debe constatar y registrar en un libro específico, los pesos, señales de violación y cuanto más surgiera de la observación de las mercancías descargadas de un buque que deban ingresar a territorio nacional presentando signos de pérdidas, averías o falta de peso, o cuando fuera solicitado por el consignatario.

Deberá dar sendas copias de sus constataciones al porteador y al consignatario o a sus representantes o aseguradoras.

Art. 92. Aviso de pérdida, daño o retraso

1.- A menos que el consignatario de por escrito al porteador aviso de pérdida o daño, especificando lo naturaleza de la pérdida o el daño, a mas tardar el primer día laborable siguiente al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puesto en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario. de que el porteador ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el documento de transporte o, si no se

hubiere emitido ese documento, en buen estado.

- 2.- Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes, las disposiciones del párrafo 1 de este artículo se aplicaran igualmente si no se da aviso por escrito dentro de un plazo de 15 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.
- 3.- Si el estado de las mercancías ha sido objeto, en el momento en que se han puesto en poder del consignatario, de un examen o inspección conjuntos por las partes, no se requerirá aviso por escrito de la pérdida o el daño que se hayan comprobado con ocasión de tal examen o inspección.
- 4.- En caso de pérdida o daño, ciertos o presuntos, el porteador y el consignatario se darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.
- 5.- No se pagara ninguna indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, a menos que se haya dado aviso por escrito al porteador dentro de un plazo de 60 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.
- 6.- Si las mercancías han sido entregadas por un porteador efectivo, todo aviso que se de al porteador efectivo en virtud de este artículo tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador, y todo aviso que se de al porteador tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador efectivo.
- 7.- Si el porteador o el porteador efectivo no dan por escrito al cargador aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, dentro de un plazo de 90 días consecutivos contados desde la fecha en que se produjo tal pérdida o daño o desde la fecha de entrega de las mercancías de conformidad con el párrafo 2 del artículo 85, si esta fecha es posterior, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el porteador o el porteador efectivo no ha sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes.
- 8.- A los efectos de este artículo, se considerara que el aviso dado a una persona que actúe en nombre del porteador o del porteador efectivo, incluido el capitán o el oficial que este al mando del buque, o a una persona que actúe en nombre del cargador, ha sido dado al porteador, al porteador efectivo o al cargador, respectivamente.

Art. 93. Prueba pericial

El porteador, el consignatario o terceros interesados pueden pedir al Tribunal competente, dentro del plazo de 15 días consecutivos desde la efectiva recepción de las mercancías y con citación de las partes intervinientes, la realización de una prueba anticipada sobre los mismos por un perito especializado, que deberá verificar:

- a) estado que presentan las mercancías por las que se formula el reclamo (cantidad, peso, estado externo e interno y anomalías);
- b) probables causas que originaron ese estado;
- c) monto estimado de los daños que se observen.

El consignatario y el porteador deberán darse, mutuamente, todas las facilidades razonables para la recíproca inspección de las mercancías y para la comprobación de su estado, cantidad y peso, pudiendo reconocer a esas comprobaciones los mismos efectos y valor que las normas legales confieren a una pericia judicial. Estas medidas no perjudicarán los medios de defensa de las partes.

Sección IV - Responsabilidad del cargador

Art. 94. Norma general

El cargador no será responsable de la pérdida sufrida por el porteador o por el porteador efectivo, ni del daño sufrido por el buque, a no ser que tal pérdida o daño hayan sido causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes. Los empleados o agentes del cargador tampoco serán responsables de tal pérdida o daño, a no ser que hayan sido causados por culpa o negligencia de su parte.

Art. 95. Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas

- 1.- El cargador señalará de manera adecuada las mercancías peligrosas como tales mediante marcas o etiquetas.
- 2.- El cargador, cuando ponga mercancías peligrosas en poder del porteador o de un porteador efectivo, según el caso, le informará del carácter peligroso de aquellas y, a ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el cargador no lo hace y el porteador o el porteador efectivo no tienen conocimiento del carácter peligroso de las mercancías por otro conducto:
 - a) El cargador será responsable respecto del porteador y de todo porteador efectivo de los perjuicios resultantes del embarque de tales mercancías; y

- b) Las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización.
- 3.- Las disposiciones del párrafo 2 de este artículo no podrán ser invocadas por una persona que durante el transporte se haya hecho cargo de las mercancías a sabiendas de su carácter peligroso.
- 4.- En los casos en que las disposiciones del apartado b) del párrafo 2 de este artículo no se apliquen o no puedan ser invocadas, las mercancías peligrosas, si llegan a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización, salvo cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el porteador sea responsable de conformidad con lo dispuesto en el artículo 85.

Sección VI - Del Transportador de pasajeros

Art. 96. Determinación de la responsabilidad

La responsabilidad del Transportador de pasajeros por las obligaciones que disponen los arts. 40 y 42 deriva de la muerte o lesiones corporales de los pasajeros o de los perjuicios en sus mercancías que sufran durante el viaje o desde el inicio de esa responsabilidad [o desde que aquél asumiera esas obligaciones].

Art. 97. Responsabilidad del transportista

El transportista será responsable por la muerte o lesiones corporales de los pasajeros y por la pérdida o daños que sufra su equipaje, según se dispone seguidamente.

Art. 98. Acreditación

El pasajero o sus derecho-habientes deberán acreditar:

- a) que las lesiones, muerte, daños o pérdida referidos ocurrieron durante el transporte;
- b) que esos perjuicios derivaron de actos culposos o negligentes del transportista o de sus empleados o agentes, en el desempeño de sus funciones;
- c) el monto de los perjuicios sufridos.

Art, 99. Presunciones

Salvo prueba en contrario del transportista, se presumirá su culpa o negligencia o de sus empleados o agentes si las lesiones o muerte del pasajero o la pérdida o daños de su equipaje de camarote han sido resultado directo o indirecto del naufragio, abordaje, varamiento, explosión, incendio o deficiencias del buque.

Ante la ocurrencia de estos sucesos y salvo prueba en contrario, también se presumirán dichas culpas o negligencias respecto de los equipajes de otro tipo [que no sean de camarote], con independencia de la causa que ocasionara la pérdida o daños.

Art. 100. Culpa del pasajero

En todos los reclamos, el transportista puede eximirse o atenuar su responsabilidad si demuestra que la culpa o negligencia del pasajero han sido la causa de su muerte o lesiones o han contribuido a las mismas o a la pérdida o daños en su equipaje.

Art. 101. Montos limitativos de responsabilidad

El será responsable:

- a) por la muerte o lesiones de pasajeros: hasta el monto máximo que determina el art. 84 [que podrá asignarse en forma de renta];
- b) por el equipaje de camarote: hasta 833 unidades de cuenta por pasajero;
- c) por pérdida o daños de los vehículos transportados, incluyendo los equipajes que contuvieran en su interior o sobre los mismos: hasta 3.333 unidades de cuenta por vehículo;
- d) por equipajes no incluidos en los precedentes incisos a) y b): 1.200 unidades de cuenta por pasajero;
- e) por los perjuicios determinados en el inciso a) del art. 44 y en los incisos c) y d) del art. 45: hasta 3.000 unidades de cuenta por pasajero.

Art. 102. Transportista contratante y transportista efectivo

Si el transporte de pasajeros o una parte del mismo fuera realizado por una persona distinta del transportista que hubiera suscrito el contrato, ese transportista ejecutor queda sometido a las mismas disposiciones de este Tratado que le competen a aquél.

El transportista contratante será responsable de los actos y omisiones del transportista ejecutor y de los empleados y agentes de este último en el cumplimiento del contrato de pasaje, de cuya

ejecución y consecuencias ambos serán solidariamente responsables, sin perjuicio de las acciones recursivas que pudieran entablarse entre sí.

El transportista contratante y el transportista ejecutor y los empleados o agentes de ambos, estarán sometidos a las disposiciones del presente Capítulo con motivo del transporte referido y por la responsabilidades resultantes.

Art. 103. Aplicación de las defensas y montos limitativos

Las defensas y montos limitativos de responsabilidad establecidos en el presente Capítulo deberán ser aplicados en toda acción que se intente contra los empleados o agentes del transportista contratante o del transportista ejecutor, condicionado a que los mismos prueben que actuaron en el desempeño de sus funciones.

Art. 104. Acumulación de reclamaciones

En la acumulación de reclamaciones por muerte o lesiones corporales de un pasajero o por la pérdida o daños de su equipaje, la suma total de los montos limitativos de responsabilidad regirán para todas las reclamaciones dispuestas en este Capítulo cuando se responsabilice al transportista contratante o al transportista ejecutor o a los empleados o agentes de uno u otro.

Art. 105. Aumento de los montos limitativos

El transportista y el pasajero podrán convenir expresamente montos limitativos de responsabilidad superiores a los dispuestos en esta sección.

Art. 106. Pérdida de las limitaciones

Ni el transportista contractual, ni el transportista ejecutor, ni los empleados o agentes de uno u otro, podrán favorecerse con el beneficio de los montos limitativos de responsabilidad si se prueba que los daños fueron consecuencia de un acto u omisión culposa de los mismos, realizado con intención de causar esos daños, o temerariamente y a sabiendas que probablemente se originarían tales perjuicios.

Art.107. Transporte gratuito y amistoso

En los casos de transporte gratuito o amistoso previstos en el art. 49, la responsabilidad del transportista no excederá de la mitad y del 10%, respectivamente, de los montos limitativos dispuestos en el presente capítulo.

Sección. VI - En el remolque

Art. 108. Responsabilidad solidaria

En los casos previstos por el art. 196, los navieros y capitanes de los buques remolcador y remolcados [que integren un tren de remolque], serán solidariamente responsables si cualquiera de esos buques abordara a un tercero o produjera daños a instalaciones o cosas.

A los efectos de la pertinente responsabilidad frente a terceros, los buques remolcador y remolcados constituyen una sola unidad o tren de remolque, sin perjuicio de la acción recursiva que pudieran intentar sus responsables entre sí.

5. TRANSPORTE MULTIMODAL

EXPOSICION DE MOTIVOS

El proyecto toma como base las disposiciones del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional 1980 (CTM); la Decisión 331 de la Junta del Acuerdo de Cartagena (JUNAC), con las modificaciones formuladas en la Tercera Reunión del Grupo de Trabajo sobre Transporte Multimodal Internacional del 15 al 17 de junio de 1994 (JUN/GT/TM/22 junio 1994), el Proyecto de Transporte Multimodal Internacional de MERCOSUR en su versión de mayo 1994 y el Proyecto de Alcance Parcial sobre Transporte Multimodal Internacional en America del Sur. También incluye las Reglas UNCTAD/CCI relativas a los Documentos de Transporte Multimodal. Incorpora, asimismo, los comentarios y las observaciones formulados durante los debates en el Seminario organizado por LEGISMAR en Managua en enero de 1995.

La parte esencial del Convenio de Transporte Multimodal (CTM) que ha inspirado los mencionados proyectos está vinculada con la responsabilidad del operador de transporte multimodal (OTM). El OTM asume responsabilidad desde que toma a su cargo las mercancías hasta el momento de su entrega. Es una responsabilidad integral.

El sistema de la responsabilidad está basado en el principio de culpa, pero con inversión de la prueba: el OTM será responsable por pérdida, daño o retraso a "menos que pruebe que él, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias". Este es el mismo principio de las "Reglas de Hamburgo" y es el de todos los convenios internacionales sobre transporte internacional aprobados luego del Convenio de Varsovia, sobre Derecho Aéreo que fué el primero en incorporar dicha fórmula en 1929.

El artículo 16 sobre fundamento de la responsabilidad guarda estrecha relación con las disposiciones sobre el límite de la responsabilidad y la pérdida de este derecho. En el CTM el operador es responsable por pérdidas o daños hasta un límite de 920 unidades de cuenta por bulto o de 2.75 unidades de cuenta por kilogramo, lo que resulte mayor cantidad, si es que el transporte multimodal incluye un tramo de transporte por mar; en caso contrario el límite se incrementa a 8.33 unidades de cuenta por kilogramo. Las unidades de cuenta son los derechos especiales de giro tal como han sido definidos por el Fondo Monetario Internacional. La responsabilidad por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega esta limitada a una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que han sufrido retraso.

La pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad es sumamente remota; el límite es, prácticamente, inquebrantable. A

no ser, claro, que se pruebe que el operador tuvo intención de causar pérdida o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendría la pérdida, el daño o el retraso. Vale decir, si ha mediado dolo o "culpa inexcusable", figura que se asemeja mucho al dolo y cuya probanza debe efectuar el consignatario.

El CTM establece una responsabilidad en el expedidor de mercancías si por su culpa o la de sus empleados o agentes se ocasione un daño al operador. Esto se refiere básicamente a la expedición de mercancías peligrosas.

No obstante las constantes recomendaciones lanzadas en las conferencias internacionales, el CTM no ha alcanzado hasta la actualidad el número suficiente de ratificaciones o adhesiones para ponerlo en vigor. Al 31 de Diciembre de 1994 sólo 7 países se habían convertido en Altas partes Contratantes del Convenio (Chile, Malawi, México, Marruecos, Rwanda, Senegal y Zambia) y es menester que lo ratifiquen o se adhieran a él por lo menos 30 estados.

Como quiera que durante el período de noviembre de 1986 tanto las "Reglas de Hamburgo" ni el CTM habían entrado en vigor y la comunidad comercial internacional venía utilizando las Reglas Uniformes de la Cámara de Comercio Internacional (CCI) relativas al documento de transporte de mercancías basado en las "Reglas de Tokio" la Comisión de Transporte Marítimo de la UNCTAD solicitó a la Secretaría que, en consulta con la Cámara de Comercio Internacional (CCI) formulara un conjunto de Reglas relativas a los documentos de transporte multimodal basadas en las Reglas de la Haya y en las Reglas de La Haya-Visby.

Algunos países, como el caso del Perú, promulgaron por ese entonces legislación que incorporaba las disposiciones del CTM, pero con ciertas variantes para adecuarlo a las necesidades del país. El legislador peruano optó por reproducir el fundamento de la responsabilidad del CTM que repite literalmente el de las Reglas de Hamburgo pero respetó los límites de la responsabilidad consignados en la Reglas de La Haya-Visby. Esta importante modificación abriría luego las puertas para el compromiso andino, como veremos más adelante contenido en la Decisión 331 de la JUNAC, modificada.

Las Reglas UNCTAD-ICC que han sido incorporadas parcialmente en el proyecto están sujetas a las disposiciones imperativas de los convenios internacionales o las leyes nacionales que se apliquen al contrato de transporte multimodal. En tal sentido, su aplicación en países como en el caso de la subregión estará condicionada a la legislación nacional promulgada al respecto.

La Decisión 331 de la JUNAC (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela) fue una simbiosis entre el texto de las Reglas UNCTAD-ICC así como las disposiciones del CTM, en lo que fueran aplicables. Fué adoptada el 4 de Marzo de 1993, por la Junta del Acuerdo de Cartagena, y se convirtió en el primer tratado internacional sobre transporte multimodal internacional. Sin embargo, como quiera que a la fecha de su promulgación ya habían entrado en vigor las Reglas de Hamburgo y además existía una

abierta contradicción con el Decreto Legislativo 714 del Perú promulgado el 7 de noviembre de 1991, los Ministros de Transportes y Comunicaciones de los 5 países andinos acordaron su revisión modificando los artículos 9, 11 y 16, derogando el artículo que reintroducía para el transporte multimodal las excepciones de error en navegación y en la administración del buque y el concepto de la "debida diligencia antes de comenzar el viaje" como causales de excepción general de culpa.

Para la modificación de la Decisión 331 se tuvo en consideración además que, paralelamente, los países que conforman el MERCOSUR (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay) venían trabajando en un proyecto de normativa que seguía los lineamientos generales del CTM, con algunas modificaciones pero sin alterar la estructura del sistema de la responsabilidad, y era conveniente propender a la uniformidad legislativa. A mayor abundamiento, existía un proyecto de Convenio de Alcance Parcial sobre Transporte Multimodal Internacional preparado por la secretaría de ALADI para ser sometido a la consideración de los Ministros de Transportes de América del Sur, que también estaba diseñado de acuerdo con las líneas maestras del CTM.

El Compromiso que contiene la Decisión 331 modificada es una fórmula sumamente atractiva, ya que conlleva la puesta en práctica del principio de distribución de riesgos en el transporte marítimo, en el que deben participar los porteadores y los cargadores que a su vez transfieren dichos riesgos a los aseguradores de la carga y de la responsabilidad civil, con un límite relativamente bajo de la responsabilidad del transportista. La Decisión reproduce los límites del régimen de La Haya Visby, y establece un sistema jurídico coherente basado en los principios que informan los sistemas de tradición romano-civilista en América Latina y en línea con todos los convenios internacionales de transporte.

Esta fórmula transaccional que ha sido incorporado en el presente anteproyecto para los países de América Central con las disposiciones de los proyectos de MERCOSUR y ALADI, y con las modificaciones sugeridas en el curso de los debates del proyecto LEGISMAR, permite acceder simultáneamente al Convenio CTM, con la ventaja de establecer de inmediato una normativa general para los países de la subregión. Este mecanismo puede instrumentalizar un sistema uniforme de responsabilidad, ofreciendo reglas de juego claras para los operadores de transporte multimodal.

TRANSPORTE MULTIMODAL

CAPITULO PRIMERO

DEFINICIONES Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

DEFINICIONES	Artículo. 1.
AMBITO DE APLICACIÓN	Artículo. 2.
	Artículo. 3.

CAPÍTULO SEGUNDO

CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL	Artículo 4.
	Artículo 5.
	Artículo 6.
OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL	Artículo 7.
Artículo 9.	Artículo 8.
FUNDAMENTO DE LA RESPONSABILIDAD	Artículo 10.
	Artículo 11.
	Artículo 12.
EXONERACIONES DE RESPONSABILIDAD	Artículo 13.
LÍMITES DE RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL	Artículo 14.
	Artículo 15.
	Artículo 16.
	Artículo 17.
	Artículo 18.
	Artículo 19.

	Artículo 20.
	Artículo 21.
	Artículo 22.
	Artículo 23.
	Artículo 24.
	Artículo 25.
AVISO DE PÉRDIDAS O DAÑO DE LAS MERCANCÍAS	Artículo 26.
	Artículo 27.
RECLAMACIONES DERIVADAS POR LA RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL.	Artículo 28.
JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA	Artículo 29.
	Artículo 30.
PRESCRIPCIÓN	Artículo 31.

CAPITULO TERCERO

OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

AUTORIZACIÓN Y REGISTRO DE LOS OPE- RADORES DE TRANSPORTE MULTIMODAL	Artículo 32.
	Artículo 33.
	Artículo 34.
	Artículo 35.
	Artículo 36.
	Artículo 37.
	Artículo 38.
REQUISITOS PARA LA OBTENCIÓN Y EMISIÓN DEL CERTIFICADO DE REGISTRO	Artículo 39.

TRANSPORTE MULTIMODAL

CAPITULO PRIMERO

DEFINICIONES Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

DEFINICIONES

Artículo 1.

Para los efectos del presente Tratado se entiende por:.

- 1.- Transporte Multimodal Internacional: El porte de mercancías por dos modos de transporte por lo menos, en virtud de un Contrato de Transporte Multimodal desde un lugar situado en un país en que un Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente.
- 2.- Contrato de Transporte Multimodal: el acuerdo de voluntades en virtud del cual un Operador de Transporte Multimodal se obliga, contra el pago de un flete, a ejecutar el Transporte Multimodal Internacional de mercancías.
- 3.- Operador de Transporte Multimodal: Toda Persona que, por sí o por medio de otra que actúa en su nombre, celebre un Contrato de Transporte Multimodal y actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte multimodal, y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato.
- 4.- Porteador: La persona que efectivamente ejecuta o hace ejecutar el transporte, o parte de este, sea o no el Operador de Transporte Multimodal.
- 5.- Expedidor: La persona que celebra el Contrato de Transporte Multimodal con el Operador de Transporte Multimodal.
- 6.- Consignatario: La persona autorizada para recibir las mercancías del Operador de Transporte Multimodal.
- 7.- Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal: El documento que hace prueba de un Contrato de Transporte Multimodal y acredita que el Operador de Transporte Multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese contrato. Puede ser sustituido por medio de mensajes de intercambio electrónico de datos y será:
 - a) Negociable; o,
 - b) No negociable con expresión del nombre del

consignatario.

- 8.- Tomar bajo custodia: El hecho de poner las mercancías en poder del Operador de Transporte Multimodal y que este las acepte para su transporte.
- 9.- Entrega. El hecho de dejar las mercancías:
 - a) en poder del consignatario; o,
 - b) a disposición del consignatario de conformidad con el Contrato de Transporte Multimodal o con las leyes o usos del comercio de que se trate, aplicables en el lugar de entrega; o,
 - c) en poder de una autoridad competente u otro tercero, en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar de entrega, se hayan de poner las mercancías.
- 10.- Derechos Especiales de Giro (DEG): La unidad de cuenta en la forma definida por el Fondo Monetario Internacional.
- 11.- Mercancías: los bienes de cualquier clase, incluidos los animales vivos y los contenedores, las paletas u otros elementos de transporte o de embalaje análogos que no hayan sido suministrados por el Operador de Transporte Multimodal, independientemente de que tales bienes hayan de ser o sean transportados sobre o bajo cubierta.
- 12.- Por escrito: la expresión que comprende el telegrama, el telex, el fax o cualquier otro medio que estampe, registre, repita o transmita lo expresado mediante instrumentos o aparatos mecánicos, electrónicos de cualquier otra naturaleza, diseñados para tal efecto.
- 13.- Organismo Nacional Competente: el organismo designado por cada país signatario de este Tratado, encargado de habilitar a los Operadores de Transporte Multimodal, y emitir y cancelar los certificados de registro correspondiente.
- 14.- Certificado de Registro: El documento otorgado por el organismo nacional competente, que acredita la inscripción del Operador de Transporte Multimodal en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal.
- 15.- Ley Imperativa: Toda ley o convenio Internacional que forme parte del derecho nacional relativos al transporte de mercancías, de cuyas disposiciones no sea posible apartarse mediante estipulaciones contractuales en perjuicio del expedidor o del consignatario.

ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 2.

Las disposiciones del presente Tratado se aplican a todos los Contratos de Transporte Multimodal internacional, siempre que:

- a) El lugar estipulado en el Contrato de Transporte Multimodal en que el Operador de Transporte Multimodal haya de tomar las mercancías bajo su custodia, esté situado en un País Signatario; o.
- b) El lugar estipulado en el Contrato de Transporte Multimodal en el cual el Operador de Transporte Multimodal haya de hacer entrega de las mercancías que se encuentran bajo su custodia, esté situado en un País Signatario.

Asimismo, las disposiciones del presente Tratado se aplicarán a todos los contratos de transporte unimodal internacional que se celebren con expresa remisión a este mismo

Artículo 3.

Cuando en el presente Tratado y en los reglamentos que se adopten para su aplicación se utilicen las expresiones "Transporte Multimodal", "Operador de Transporte Multimodal", "Contrato de Transporte Multimodal" o "Documento de Transporte Multimodal" se deberá entender que es Internacional.

Las disposiciones del presente Tratado no implican, bajo ninguna circunstancia, restricción alguna a las facilidades de tránsito de bienes que los países se hayan otorgado o se otorguen entre si, mediante acuerdos o tratados bilaterales o multilaterales.

Capítulo Segundo

CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Artículo 4.

El Operador de Transporte Multimodal, al tomar las mercancías bajo su custodia, emitirá, un Documento de Transporte Multimodal el que, a elección del expedidor, será negociable o no negociable.

Su forma y contenido se regirán por los usos y costumbres internacionales. El documento deberá ser fechado y firmado por el

Operador de Transporte Multimodal o por la persona autorizada al efecto por él. La firma podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada en símbolos o por cualquier otro medio mecánico o electrónico.

Artículo 5.

En el Documento de Transporte Multimodal deberán constar los datos siguientes:

- a) La naturaleza general de las mercancías; las marcas principales necesarias para su identificación; una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso; el numero de bultos o piezas; y el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el expedidor;
- b) El estado aparente de las mercancías;
- c) El nombre y el establecimiento principal del Operador de Transporte Multimodal;
- d) El nombre del expedidor.
- e) El nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el expedidor;
- f) El lugar y fecha en que el Operador de Transporte Multimodal tome las mercancías bajo su custodia;
- g) El lugar de entrega de las mercancías;
- h) La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el lugar de entrega, si en ello han convenido expresamente las partes;
- i) Una declaración por la que se indique si el Documento de Transporte Multimodal es negociable o no negociable;
- j) La Firma del Operador de Transporte Multimodal o de la persona autorizada al efecto por el;
- k) El flete correspondiente a cada modo de transporte si ha sido acordado expresamente por las partes, o el flete total, incluida la moneda de pago, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario;
- l) El itinerario previsto, los modos de transporte y los puntos de transbordo previstos, si se conocen en el momento de la emisión del Documento de Transporte

Multimodal; y

- m) Cualesquiera otros datos que las partes convengan en incluir en el Documento de Transporte Multimodal, si no son incompatibles con la legislación del país en que se emita dicho documento.

La omisión en el Documento de Transporte Multimodal de uno o varios de los datos precedentes no afectará la naturaleza jurídica del documento como documento de transporte multimodal, a condición, no obstante de que se ajuste a los requisitos enunciados en el párrafo 7 del artículo 1.

Artículo 6.

Los datos contenidos en el Documento de Transporte Multimodal establecen la presunción, salvo prueba en contrario, de que el operador de Transporte Multimodal ha tomado bajo su custodia las mercancías, tal como aparecen descritas en dicho documento a menos que se haya incluido en el texto impreso de dicho documento o se haya añadido de otra manera a este una indicación en contrario como "peso, naturaleza y número declarados por el cargador"; "contenedor llenado por el cargador" u otras expresiones análogas.

No se admitirá prueba en contrario si el Documento de Transporte Multimodal ha sido transferido a un tercero que ha procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraban en ese documento, ó si el respectivo mensaje de intercambio electrónico de datos ha sido transmitido al Consignatario, que ha acusado recibo y ha procedido de buena fe basándose en él.

OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Artículo 7.

La responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal abarca el período comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia, hasta el momento en que las entrega.

Artículo 8.

El Operador de Transporte Multimodal será responsable de las acciones y omisiones de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones o de las de cualquier otra persona a cuyo servicio recurra para el cumplimiento del contrato, como si esas acciones u omisiones fueran propias.

Artículo 9.

El Operador de Transporte Multimodal se obliga a ejecutar o hacer ejecutar todos los actos necesarios para que las mercancías sean entregadas:

- a) Cuando el Documento de Transporte Multimodal se haya emitido en forma negociable "al portador", a la persona que presente uno de los originales del Documento;
- b) Cuando el Documento de Transporte Multimodal se haya emitido en forma negociable "a la orden" a la persona que presente uno de los originales del Documento debidamente endosado;
- c) Cuando el Documento de Transporte Multimodal se haya emitido en forma negociable a nombre de una persona, determinada, a esta persona previa acreditación de su identidad y contra presentación de uno de los originales del Documento. Si tal documento ha sido transferido "a la orden" o en blanco, se aplicará lo dispuesto en el apartado b);
- d) Cuando el Documento de Transporte Multimodal se haya emitido en forma no negociable, a la persona designada en el documento como consignatario, previa prueba de su identidad; o
- e) Cuando no se haya emitido ningún Documento, a la persona que se designe en las instrucciones recibidas del expedidor o de una persona que haya adquirido los derechos del expedidor o del consignatario según el Contrato de Transporte Multimodal.

FUNDAMENTO DE LA RESPONSABILIDAD

Artículo 10.

El Operador de Transporte Multimodal será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso en la entrega se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en los términos establecidos en el artículo 7; a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes, o cualquier otra de las personas que se refiere el artículo 8, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias y que no hubo culpa o dolo de su parte que haya ocasionado la ocurrencia de tal pérdida, daño o perjuicio resultante del retraso en la entrega.

El Operador de Transporte Multimodal será responsable de los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, sólo cuando el expedidor haya hecho una declaración de interés en la entrega en un plazo determinado y que este haya sido aceptado por el Operador de

Transporte Multimodal.

Artículo 11.

Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un Operador de Transporte Multimodal diligente.

Artículo 12.

Si las mercancías no han sido entregadas dentro de los noventa días consecutivos siguientes a la fecha de entrega, determinada de conformidad con el artículo anterior, el consignatario o cualquier otra persona con derecho a reclamar las mercancías podrá, a falta de prueba en contrario, considerarlas pérdidas.

EXONERACIONES DE RESPONSABILIDAD

Artículo 13.

No obstante lo dispuesto en el artículo 10, el Operador de Transporte Multimodal no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías transportadas, si se prueba que el hecho que ha causado tales pérdidas, daño o retraso en la entrega ha sobrevenido durante ese transporte en una o más de las circunstancias siguientes:

- Acto u omisión del expedidor, consignatario o propietario de las mercancías, o de su representante o agente;
- Insuficiencia o condición defectuosa del embalaje, marcas o números de las mercancías;
- Manipuleo, carga, descarga, estiba, desestiba de las mercancías realizadas por el expedidor, el consignatario o el propietario de las mercancías o por su representante o agente;
- Vicio propio u oculto de las mercancías;
- Huelga, lock-out, paro o trabas impuestas total o parcialmente en el trabajo y otros actos fuera del control del Operador de Transporte Multimodal debidamente comprobados.

LÍMITES DE RESPONSABILIDAD DEL
OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Artículo 14.

La cuantía de la indemnización por pérdida o daño de las mercancías se fijará según el valor de éstas en el lugar y momento de su entrega al consignatario o en el lugar y el momento en que, de conformidad con el Contrato de Transporte Multimodal, debieron haber sido entregadas.

El valor de las mercancías se determinará con arreglo a la cotización que tengan en una bolsa de mercancías o, en su defecto, con arreglo al precio que tengan en el mercado o, si no se dispusiere de esa cotización ni de ese precio, según el valor usual de las mercancías de igual naturaleza y calidad.

Artículo 15.

Salvo que la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declarados por el Expedidor antes de que el Operador de Transporte Multimodal las haya tomado bajo su custodia, y que hayan sido consignados en el Documento de Transporte Multimodal, la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal por los perjuicios resultantes por la pérdida o el daño de las mercancías estará limitada a una suma equivalente a 666,67 DEG por bulto o por unidad o 2 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías pérdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

Artículo 16.

Si un contenedor, una paleta o un elemento análogo de transporte es cargado con más de un bulto o unidad, todo bulto o unidad de carga transportada que, según el Documento de Transporte Multimodal esté contenido en ese elemento de transporte, se considerará como un bulto o unidad de carga transportada. Si se omite la mención señalada en el referido documento, todas las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una sola unidad de carga transportada.

Artículo 17.

No obstante lo dispuesto en los artículos 13 y 14 si el Transporte Multimodal no incluye, conforme al contrato, el transporte de mercancías por mar o por vías de navegación interior, la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal estará limitada a una suma máxima de 8,33 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías pérdidas o dañadas.

Artículo 18.

Cuando la pérdida o el daño de las mercancías se hayan producido en una fase determinada del Transporte Multimodal, respecto de la cual un convenio internacional aplicable o la ley nacional imperativa en ese país hubiera establecido otro límite de responsabilidad, de haberse concertado un contrato de transporte distinto para esa fase determinada del transporte, el límite de la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal por la pérdida o daño se determinará a tenor de lo dispuesto en ese convenio o ley nacional imperativa.

Artículo 19.

Si el Operador de Transporte Multimodal fuere responsable de los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, o de cualquier pérdida o daños indirectos distintos de la pérdida o el daño de las mercancías, su responsabilidad estará limitada a una suma que no excederá del equivalente al flete que deba pagarse en virtud del Contrato de transporte Multimodal por el transporte multimodal.

Artículo 20.

La responsabilidad acumulada del Operador de Transporte Multimodal no excederá de los límites de responsabilidad por la pérdida total de las mercancías.

Artículo 21.

El Operador de Transporte Multimodal no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción u omisión realizada personalmente por el Operador de Transporte Multimodal con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendría la pérdida, el daño o el retraso.

Artículo 22.

El expedidor, ya sea que actué directamente o por medio de otro que actúe en su nombre, garantiza al Operador de Transporte Multimodal, la exactitud, en el momento de que el Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia, de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso, y cantidad y, si procede, a su carácter peligroso que haya proporcionado para que se incluyan en el Documento de Transporte Multimodal.

Artículo 23.

El expedidor indemnizará al Operador de Transporte Multimodal de

los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos mencionados en el artículo anterior

Artículo 24.

En relación a los artículos 22 y 23, el expedidor seguirá siendo responsable, aún cuando haya transferido el Documento de Transporte Multimodal.

Artículo 25.

El derecho del Operador de Transporte Multimodal a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del Contrato de Transporte Multimodal respecto de cualquier persona distinta del expedidor.

AVISO DE PÉRDIDAS O DAÑO DE LAS MERCANCÍAS

Artículo 26.

A menos que el Consignatario dé aviso, por escrito al Operador de Transporte Multimodal de la pérdida o daño, especificando la naturaleza general de estas, en el momento en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puesto en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el Operador de Transporte Multimodal ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el Documento de Transporte Multimodal.

Artículo 27.

Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes, se aplicará a tal efecto igualmente la presunción establecida en el artículo anterior, si no se da aviso por escrito dentro de los seis días consecutivos siguientes al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

A los efectos de este artículo, se considerará que el aviso dado a una persona que actúe por cuenta del Operador de Transporte Multimodal, incluida cualquier persona a cuyos servicios éste recurra en el lugar de entrega de las mercancías transportadas, ha sido dado al Operador de Transporte Multimodal.

RECLAMACIONES DERIVADAS POR LA RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL.

Artículo 28.

El presente Tratado se aplica a todas las reclamaciones que se dirijan en contra del Operador de Transporte Multimodal derivadas del cumplimiento del Contrato de Transporte Multimodal, independientemente de que la reclamación se funde en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad extracontractual.

Asimismo, el presente Tratado se aplicará a todas las reclamaciones que se dirijan en relación con el cumplimiento del Contrato de Transporte Multimodal contra cualquier empleado o agente del Operador de Transporte Multimodal o contra cualquier otra persona a cuyos servicios éste recurra para el cumplimiento de dicho contrato, independientemente de que tales reclamaciones se funden en responsabilidad contractual o extracontractual, y la responsabilidad acumulada del Operador de Transporte Multimodal y de esos empleados, agentes u otras personas, no excederá de los límites establecidos en el presente Tratado.

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Artículo 29.

A elección del demandante las acciones legales emanadas de los Contratos de Transporte Multimodal serán conocidas por los Jueces o Tribunales competentes de cualquier de los lugares siguientes, de conformidad con la Ley del país respectivo.

- a) El del domicilio principal del Operador de Transporte Multimodal;
- b) El del lugar de celebración del Contrato de Transporte Multimodal;
- c) El del lugar donde se haya tomado las mercancías bajo custodia para el transporte multimodal;
- d) El del lugar de entrega de las mercancías.
- e) Cualquier otro lugar designado al efecto en el Contrato de Transporte Multimodal y consignado en el Documento de Transporte Multimodal.

Artículo 30.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 29 las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa al Contrato de Transporte Multimodal sea sometida a arbitraje, en cuyo caso la designación del árbitro se hará después de presentada la

reclamación.

Las acciones legales se interpondrán ante el árbitro o tribunal arbitral que resulte competente de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 29, el que estará obligado a aplicar las disposiciones del presente Tratado.

PRESCRIPCIÓN

Artículo 31.

Salvo acuerdo expreso en contrario, el Operador de transporte Multimodal quedará exonerado de toda responsabilidad en virtud de lo dispuesto en el presente Tratado si no se entabla acción judicial o arbitral dentro de un plazo de nueve meses contados desde:

- a) la entrega de las mercancías, o
- b) si éstas no han sido entregadas, desde la fecha en que las mercancías hubieren debido ser entregadas; o,
- c) la fecha en que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 25, la falta de entrega de las mercancías hubiera dado al consignatario el derecho a considerarlas perdidas.

Capítulo Tercero

OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

AUTORIZACIÓN Y REGISTRO DE LOS OPERADORES DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Artículo 32.

Para ejercer la actividad de Operador de Transporte Multimodal en cualquiera de los Países Miembros, será necesario estar inscrito en el registro respectivo a cargo del Organismo Nacional Competente del País Miembro.

Artículo 33.

El Certificado de Registro otorgado por el Organismo Nacional Competente de cualquiera de los Países Miembros autorizará al Operador de Transporte Multimodal para operar en cualquiera de los Países Miembros, cuyos Organismos Nacionales competentes convalidaran esa autorización.

Artículo 34.

Los Operadores de Transporte Multimodal constituidos y establecidos en un tercer país, fuera de la Subregión Centroamericana podrán también prestar servicios de transporte multimodal en la subregión Centroamericana, para lo cual deberán inscribirse o registrarse en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal en cada uno de los Países Miembros que deseen operar.

Artículo 35.

El registro mantendrá su vigencia, siempre que no medie una comunicación oficial por escrito del Organismo Nacional Competente sobre la suspensión o cancelación del Certificado de Registro, por dejar de cumplir los requisitos que lo habilitan para operar, establecidos en el presente Tratado o en la legislación nacional correspondiente.

Artículo 36.

El Organismo Nacional Competente de cada país comunicará oportunamente a los restantes Países Miembros del presente Tratado, el otorgamiento de los Certificados de Registro, así como de las modificaciones que en ellos se introduzcan, sus suspensiones y cancelaciones.

Artículo 37.

Cuando uno de los Organismos Nacionales Competentes adopte medidas que afecten las disposiciones del presente Tratado en sus respectivas jurisdicciones, deberá ponerlas en conocimiento de los otros Organismos Nacionales Competentes. Cada País Miembro resolverá de acuerdo a su legislación los actos y omisiones en que incurra el Operador de Transporte Multimodal en el ejercicio de su actividad conforme a las disposiciones del presente Tratado.

Artículo 38.

Sin perjuicio de lo establecido en el artículo anterior y de las demás atribuciones que se le confieren en virtud del presente Tratado, los organismos nacionales competentes de los Países Miembros tendrán a su cargo la coordinación de todos los aspectos concernientes al transporte multimodal con los usuarios, operadores, autoridades y organismos nacionales e internacionales.

REQUISITOS PARA LA OBTENCIÓN Y EMISIÓN
DEL CERTIFICADO DE REGISTRO

Artículo 39.

Para poder inscribirse en el Registro de Operadores de Operadores de Transporte Multimodal, el interesado deberá presentar una solicitud ante el Organismo Nacional Competente respectivo y acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) Poseer capacidad legal, requerida por las normas del país ante el cual se solicita la inscripción,
- b) Contar con representación legal suficiente y domicilio establecido en el País Miembro ante el cual solicite el Registro, así como en los demás Países Miembros en los que se desea operar,
- d) Acreditar y mantener un patrimonio mínimo realizable y libre de gravámenes equivalente a 80.000 DEG u otorgar garantía real, financiera o personal por un monto equivalente y a satisfacción del Organismo Competente, y
- c) Contar con una póliza de seguro, una cobertura de un Club de Protección e Indemnización, o alternativa de carácter financiero que cubra el pago de las obligaciones por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías derivados de los contratos de transporte multimodal, así como de los riesgos contractuales.

6. ACCIDENTES DE LA NAVEGACIÓN

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Aunque el tema del abordaje es uno de los que mayor número de trabajos de investigación motivó en la literatura jurídica y de sentencias publicadas en los anales jurisprudenciales del mundo, se estima que, empero, no se ha recibido su paralela profundización y, menos aún, aportes de renovación. Se insiste en un cómodo ostinato iuris, que comienza repitiendo una definición, que pretende ser clásica.

Por ello, en el presente proyecto se inicia el tema del abordaje brindando una noción distinta del mismo, con su adecuada, aunque breve explicación.

Se caracteriza aquí el abordaje como "el hecho [acontecimiento] ilícito", esto es, exteriorizándolo como una suerte de "causa productora de derechos y obligaciones", en tanto resulta un "acontecimiento", y, como un "ilícito", al imputarle a la conducta humana que lo origina los efectos o las consecuencias jurídicas que les confiere el derecho objetivo.

En síntesis, el abordaje es un hecho ilícito, un cuasidelito (culpa aquiliana), que se caracteriza por la conjunción de los siguientes presupuestos condicionantes: i) el choque material, es decir, el contacto efectivo y cierto; ii) entre dos o más buques, ; y iii) que provenga de un acto subjetivo del o de los imputados (su culpa o negligencia), del que derivará un hecho objetivo en personas o cosas (los daños).

Además, como cuasi delito, el abordaje sólo podrá darse entre buques cuyos navieros no estuvieran vinculados contractualmente, sea por convenios de remolque o de asistencia. La doctrina señala que el abordaje sólo puede darse entre "naves independientes" olvidando que ese condicionante se encuentra implícito en la caracterización del abordaje si se lo califica como un cuasi delito, según aquí se señala en el art. 1.

El abordaje ha sido uno de los primeros temas cuya formulación legal logró consenso internacional para la sanción de la pertinente Convención, aprobada en 1910, vigente desde entonces, con gran número de Estados ratificantes y adherentes.

En primer lugar, la Convención determina indemnizables "los perjuicios causados a los buques, a los objetos o personas que se hallaren a bordo", que se regularán por sus disposiciones (art. 1). De igual forma dispone el art. 1er. de la ley francesa N° 545 del 7 de julio de 1967.

Con ese antecedente, la norma propuesta proyecta también su aplicación por los perjuicios que en un abordaje sufran los buques que participen en el accidente, las personas (tripulantes,

pasajeros y terceros) y los efectos y mercancías que se encontraren a su bordo.

El Tratado amplía aquella perspectiva al determinar normativamente que la reparación de los perjuicios debe ser "integral", debiendo entenderse que comprende el damnum emergens y el lucrum cessans, para lograr la plena restitutio in integrum a la víctima.

Esta intencionalidad es sostenida por la mayoría de la doctrina, al compartirla, el Comité Maritime International, en su reunión de Atenas de 1962, consideró la posibilidad disponer que la indemnización al damnificado comprendiera, también, los daños mediatos o indirectos, siempre que respondieran al nexo de causación debida.

En rigor, el thema subexamine responde al deber resarcitorio que las normas de derecho común determinan para las obligaciones derivadas de la culpa aquiliana o cuasi delictual, por lo que sus soluciones no pueden diferenciarse del modelo referido. Ello podrá observarse en el texto del art. 13 de la Convención donde se dispone la reparación de los daños provocados "por ejecución u omisión de una maniobra o por inobservancia de los reglamentos" y, aún, en las distintas clases de abordaje que distingue la Convención y la totalidad de las normativas nacionales que la siguen, al repetir los mismos remedios civilistas, con excepción, claro está, de la aplicación de las normas limitativas de responsabilidad de los propietarios de buques, que prevé el art. 10 de la Convención de 1910.

La enumeración de los daños indemnizables en el buque, en las personas y en los bienes que podría señalarse en la norma, resultaría ejemplificativa, como devienen los arts. 364, 365 y 366 de la L.N. argentina al establecer pautas sobre los daños resarcibles, sobre la disminución de sus consecuencias y sobre el monto de la indemnización. Consecuentemente, se estima que las debidas soluciones se darán por su remisión a los principios generales del derecho común, en cada caso.

Al determinar las distintas clases de abordajes, la Convención incorpora los principios generales del derecho civil en materia de responsabilidad aquiliana, que refleja luego al determinar las correspondientes obligaciones de los imputados.

La Convención enumera cada una de esas clases de abordajes sin explicarlas. En cambio, en el Proyecto se prefiere hacerlo como contribución para una futura aplicación e interpretación.

Con esa intención, se aclara que "la culpa común se tiene cuando el abordaje ha derivado de dos actos concomitantes", cumplidos en cada buque, al decir de Manca y que "en el abordaje dudoso no existe ninguna culpa", porque en la culpa común hay una doble culpa demostrada.

El Art. 5. tomo como modelo los arts. 5 y 6 de la Convención, repitiéndolos, salvo en el segundo párrafo de dicho art. 6.

El Code francés condicionaba los reclamos a la previa y pertinente "protesta", que repitieron los códigos que lo tomaron como modelo. La extensión normativa del abordaje a situaciones fácticas donde la navegación de un buque produce daños a otro, como en los casos de "fuertes arrancadas" de un buque en sus maniobras en puerto o cuando produce succión o remolino de las aguas provocando que otros más pequeños suelten amarras y choquen contra otras embarcaciones o contra las instalaciones portuarias o se inunden o, aún, se hundan por la gran cantidad de agua embarcada, etc., no significa derogar la caracterización del abordaje como el "choque material" entre dos o más buques, sino que resulta más conveniente extender la esfera de aplicación de la norma en la especie, por la similitud de sus resultantes, sin deformar el concepto.

Las legislaciones nacionales se han ocupado, desde antiguo, de regular todo lo relativo al salvamento y a las extracciones de los buques en el mar. Pero generalmente lo han hecho poniendo más el énfasis en ofrecer soluciones a los problemas relativos a la propiedad y a los derechos sobre los bienes abandonados, salvados o recuperados que en la protección de los intereses generales. Se encuentran así, con cierta frecuencia, disposiciones que se ocupan del dominio de los buques y de sus restos náufragos; de la prescripción a favor del Estado; de las modalidades de recuperación y de los derechos que corresponden a quienes los salvan o extraen. Y sin embargo, a pesar de que tales normas suelen contemplar la intervención del Estado en la realización de las operaciones de rastreo y recuperación, es menos corriente encontrar regímenes suficientemente protectores de los intereses públicos que se ven afectados cuando la extracción se hace necesaria por razones de seguridad de la navegación o del medio ambiente marino.

Como quiera que dicho "deficit" legislativo constituye denominador común en los países de la región centroamericana, se hace necesaria la promulgación de normas que regulen la retirada de los bienes en el mar desde una perspectiva netamente inspirada en los intereses públicos.

El capítulo sobre Remoción de Naufragios" ha sido preparado atendiendo a dicha finalidad. La sección I tiene las disposiciones generales. Entre las definiciones deben ser destacadas las que distinguen entre "extracción" y "remoción" propiamente dicha. Extracción es cualquier recuperación de naufragios o de otros bienes accidentados en el medio acuático. Hay remoción *strictu sensu* sólo cuando se produce la retirada o destrucción de los bienes precisamente en razón del interés público (en particular, cuando ello es preciso por constituir un peligro para la seguridad de la navegación o para los recursos naturales).

El Proyecto regula las remociones pero se remite a la legislación aplicable a los accidentes marítimos en cuanto se refiere a las extracciones. Ahora bien si se trata de remoción, el Proyecto extiende sus disposiciones a la de todo tipo de bienes (sean o no procedentes de naufragios de buques) y a toda clase de aguas navegables nacionales (sean o no marítimas).

Por lo demás, la sección I contempla y regula las cautelas preliminares que son precisas para la salvaguardia de los intereses públicos nacionales (obligación de notificar naufragios; deber de señalización; etc.) aunque sin descuidar plenamente los de los particulares (protección de las propiedades accidentadas).

El sección II contiene el núcleo de las obligaciones de remoción. Siguiendo a las disposiciones más modernas (ej. Ley de Navegación Argentina), se establece el deber general de remoción; la facultad de remoción subsidiaria; la remoción por terceros y la de los buques no identificados. Tampoco se han olvidado los supuestos particulares de peligro de naufragio o de naufragio en puerto que habitualmente vienen siendo considerados en disposiciones de rango menor y muchas veces insuficiente (reglamentaciones portuarias y tarifarias).

Importancia especial reviste el artículo 43°, que se ocupa de los medios de resarcimiento con que cuentan las autoridades. Se abandona aquí el criterio (tan clásico como ineficaz) de la responsabilidad realmente limitada al derrelicto. Por el contrario, se impone una obligación personal e ilimitada sobre propietarios, navieros o aseguradores, según los casos (por ej. los aseguradores cuando hayan adquirido la propiedad como consecuencia de abandono), que puede ser exigida por la vía administrativa de apremio, siempre que la venta de lo recuperado no sea suficiente para cubrir los gastos de toda clase ocasionados. Por otra parte, el crédito por remoción se cobra siempre primero, por encima de los que puedan ostentar los acreedores privilegiados.

La sección III regula las infracciones y sanciones. Y lo hace en la misma línea que los demás modelos, razón por la que excusamos mayores comentarios.

Respecto a las Disposiciones que cierran el Proyecto, es de señalar que la Adicional Primera tiene por objeto evitar posibles actuaciones infundadas por parte de la administración marítima o portuaria (debidas a su falta de conocimientos y especialización) cuando el bien jurídico invocado para poner en marcha los mecanismos de la Ley sea exclusivamente la protección de los recursos pesqueros.

La adopción de una moneda de cuenta ideal en las convenciones internacionales que prevén sumas indemnizatorias, pretende eliminar los grandes escollos que podrían impedir su ratificación o, aun, su normal aplicación.

El primero hace referencia al valor oro. Si se adoptara alguna moneda que tuviera esa base, su valor acabaría "cristalizándose" y dejaría de ser cierto ante las generalizadas inconversiones decretadas para dichas monedas por sus respectivos gobiernos.

El derecho especial de giro ("special drawing right" o DEG, según su nominación corriente derivado de su sigla, fue creado por el Fondo Monetario Internacional mediante un "convenio

constitutivo", en Bretton Woods, con una paridad equivalente al dólar estadounidense. Inicialmente, un DEG equivalía a 0,888671 gramos de oro puro y en 1970 a un dólar estadounidense.

Por los vaivenes de la política monetaria internacional y por la inconvertibilidad del dólar dispuesta por los Estados Unidos, que llevó a que "flotaran" las restantes monedas más importantes, el Fondo Monetario Internacional dispuso que el valor del DEG resultara de una "canasta" (basket) de las monedas de los 16 países industriales que tuvieran la menor fluctuación. Ello ocurrió el 1° de julio de 1974, llevando a que el DEG equivaliera a u\$s 1,20 en 1975. La elección de las 16 monedas referidas se hizo mediante la ponderación de las exportaciones de bienes y de servicios de los países mas industrializados, por el período 1968/1972.

El propósito que movilizó la iniciativa fue que las recíprocas relaciones de las monedas que integraban esa "canasta", actuaran como vasos comunicantes entre sí, para mantener el valor del DEG, y lograr que algunas evitaran las oscilaciones que podrían derivar de otras monedas de la canasta. El DEG, como unidad de cuenta, es utilizado por diversos organismos internacionales e incorporado a convenios o Tratados internacionales.

En 1976, OMI propició la revisión de la unidad de cuenta en relación con las convenciones sobre: "Responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1969", "Constitución de un fondo internacional de indemnización por daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1971" y "Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes, por mar, 1974", para que se adoptara el DEG, en lugar del "franco Poincaré", como disponían. Al respecto, el Comité Legal de OMI reconoció que "había llegado a ser cada vez mas difícil, si no imposible, convertir este franco oro a las monedas internacionales"

Finalmente, las Reglas de Hamburgo, aprobadas en 1978 y vigentes desde 1992, disponen la utilización del DEG como unidad de cuenta de las sumas indemnizatorias.

El tema de los montos limitativos de responsabilidad en materia navegatoria ha sido muy controvertido.

Aunque en los tiempos romanos el damnum iniuria datum se debía compensar in integrum, muy posteriormente se reconocieron limitaciones a ese principio. Se justificó la admisión y sostenimiento de los montos limitativos de resarcimiento en los tiempos que la navegación la realizaban los propietarios de un sólo buque, conformando empresas modestas.

Actualmente, las modernas legislaciones continúan sosteniendo la aplicación del mismo principio limitativo cuando son otras las técnicas náuticas y empresariales y otras las coberturas aseguradoras, en tanto que grandes capitales explotan flotas de numerosas y enormes unidades dedicadas al transporte por agua.

A pesar de esas diferencias, el mantenimiento de la limitación, como dijo Spasiano, sólo "encuentra fundamento en consideraciones políticas y no de equidad". En el plano normativo, dicha limitación no tiene ninguna fundamentación jurídica.

Antes que una restricción numérica, los distintos sistemas confieren una "responsabilidad limitada" al naviero. En definitiva, es indudable que quien hace navegar un buque y lucra con su navegación, debe tener como contrapartida y garantía de su quehacer, a todo su patrimonio.

Pese a esas consideraciones, este Tratado adhiere al sistema limitativo dispuesto en la Convención de 1976 porque contribuye al logro de la uniformidad iusmaritimista internacional, como se expresara, y porque resulta, entre todos, apesar de la seria objeción expresada, el que mejor protección concede al acreedor al posibilitarle perseguir su crédito contra todo el patrimonio marítimo y terrestre del naviero.

También se ha atacado al Convenio por las bajas indemnizaciones resultantes. Al respecto, es de desear que en un futuro próximo, los Estados interesados promuevan la revisión de las cuantías de limitación, según prevé su art. 21.

La extensión de la responsabilidad del naviero, según aquí se prevé, sigue los lineamientos generalizados precedentemente por sus propios hechos y por los derivados de la lex praepositio.

Contrariamente, la irresponsabilidad del naviero se determina expresamente en razón de su trascendencia.

Al actuar como delegado de la autoridad pública, el capitán ejerce funciones notariales, policiales e instructorias por las que no puede quedar obligado el naviero.

De igual forma, tampoco obliga al naviero la imposición al capitán del deber de socorro de vidas humanas en el mar, como una obligatio humanitatis.

La irresponsabilidad prevista por los hechos ilícitos de los dependientes, es de derecho común.

Consecuente con el propósito de lograr la uniformidad internacional en las soluciones navegatorias, reiteradamente señalado, el Proyecto sigue al Convenio sobre limitación de responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976, aprobado en Londres el 19 de noviembre de 1976 y vigente desde el 1° de diciembre de 1986, sin que por ello se comparta la justificación del instituto de la limitación de responsabilidad ni de sus montos limitativos.

Conviene tener presente que esta Convención reemplaza a las de 1924 y 1957 sobre limitación de responsabilidad de los propietarios de los buques de mar, aunque no tuvieron efectiva vigencia.

Con esa intencionalidad y salvando su redacción, los artículos de la responsabilidad siguen esa Convención.

El art. 6 de la Convención preve un arqueo mínimo de 1.500 toneladas para el cálculo limitativo. Como se estima elevado para flotas de relativa magnitud, se sugiere otro límite menor.

El Tratado adopta, junto a las sumas indicadas por la Convención de 1976, el sistema resultante de su normativa.

Ese sistema es conocido como forfatario (deriva de "a forfait": a destajo, a tanto alzado) por el cual el naviero se responsabiliza con todo su patrimonio por una suma dineraria, proporcionada al tonelaje del buque, siempre que los hechos no deriven de su culpa personal o connivencia (actual fault of privity).

Capítulo I

Riesgos

Sección. I Abordaje

- Art. 1. Caracterización
- Art. 2. Perjuicios derivados de un abordaje
- Art. 4. Responsabilidades derivadas de un abordaje.
- Art. 5. Acciones legales
- Art. 6. Falta individual
- Art. 7. Falta Comun
- Art. 8. Abordaje imputable al práctico
- Art. 9. Prescripción.
- Art. 10. Deber de asistencia
- Art. 11. Extensión normativa
- Art. 12. Ambito de aplicación.

CAPITULO II

DE LA ASISTENCIA Y SALVAMENTO

SECCION I. GENERALIDADES

- Art. 13. Definiciones
- Art. 14. Facultades
- Art. 16. Modificación o anulación del contrato.
- Art. 16. Obligaciones del naviero y el Capitán de un buque en peligro
- Art. 17. Restitución de los bienes salvados.
- Art. 18. Obligaciones del salvador
- Art. 19. Obligación de auxilio o asistencia.
- Art. 20. Derecho a retribución
- Art. 21. Determinación de la retribución
- Art. 22. Retribución maxima
- Art. 23. Compensación especial
- Art. 24. Gastos
- Art. 25. Concurrencia de compensaciones.
- Art. 26. Perdida de la compensación especial
- Art. 27. Pluralidad de salvadores.
- Art. 28. distribución de la retribución
- Art. 29. Salvamento de vidas
- Art. 30. Obligaciones previas al salvamento.

- Art. 31. Perdida de la retribución
- Art. 32. Servicios prestados en contra de prohibición expresa y razonable.
- Art. 33. Garantía
- Art. 34. Competencia
- Art. 35. Prescripción

CAPITULO III

REMOCIÓN DE NAUFRAGIOS

SECCIÓN I DISPOSICIONES GENERALES

- Art. 36. Definiciones
- Art. 37. Ambito de aplicación
- Art. 38. Obligación de notificar naufragios.
- Art. 39. Protección de las propiedades accidentadas.
- Art. 40. Deber de señalización y de prevenir la contaminación.

SECCIÓN II

DE LAS OBLIGACIONES DE REMOCIÓN

- Art. 41. Deber de remoción.
- Art. 42. Facultad de remoción subsidiaria.
- Art. 43. Enajenación de los bienes rescatados para pago de gastos.
- Art. 44. Remoción por terceros.
- Art. 45. Remoción de buques no identificados.
- Art. 46. Naufragio en puerto.
- Art. 47. Peligro de naufragio en puerto.

SECCIÓN III

INFRACCIONES Y SANCIONES ADMINISTRATIVAS

- Art. 48. Infracciones muy graves.
- Art. 49. Infracciones leves.
- Art. 50. Personas responsables.
- Art. 51. Autoridades competentes para sancionar.
- Art. 52. Procedimiento sancionador.
- Art. 53. Suspensión del procedimiento sancionador.

CAPITULO III DE LAS AVERIAS

SECCION I

DE LA AVERIA GRUESA

- Art. 54. Definición.
- Art. 55. Consecuencia directa
- Art. 56. Sacrificios y gastos incluidos.
- Art. 57. Pérdidas o daños
- Art. 58. Echazon
- Art. 59. Maquinaria
- Art. 60. Costos de manipuleo a bordo o de descarga de mercancías, combustible o provisiones
- Art. 61. Retribuciones
- Art. 62. Nuevo por viejo
- Art. 63. Costos de limpieza, pintado y revestido de los fondos del buque
- Art. 64. Obligados a la contribución
- Art. 65. Falta o negligencia .
- Art. 66. Carga de la prueba.
- Art. 67. Gastos extraordinarios.
- Art. 68. La decisión de efectuar un acto de avería gruesa compete al Capitán .
- Art. 69. La liquidación y distribución de las averías gruesas
- Art. 70. Cantidad que debe reconocerse como avería gruesa .
- Art. 71. Regla para la determinación de la avería gruesa por daño o pérdida al buque, maquinarias e implementos.
- Art. 72. Valores contributorios de avería gruesa.
- Art. 73. Ajustador.
- Art. 74. Bono de avería
- Art. 75. Deposito de las garantías.
- Art. 76. Pagos a cuenta.
- Art. 77. Comunicación y contribuciones finales .

Capítulo IV

Responsabilidad

Sección. I - Disposiciones comunes

- Art. 78. Unidad de cuenta
- Art. 79. Organismo competente
- Art. 80. Exclusión de los intereses y costas
- Art. 81. Responsabilidad
- Art. 82. Extensión de la responsabilidad
- Art. 83. Irresponsabilidad
- Art. 84. Créditos que pueden motivar montos limitados
- Art. 85. Reclamos excluidos
- Art. 85. Personas que pueden invocar la limitación
- Art. 87. Exclusión [pérdida] del derecho a la limitación
- Art. 88. Montos limitativos
- Art. 87. Reclamaciones por muertes o lesiones corporales
- Art. 88. Monto limitativo en los buques de pasajeros
- Art. 89. Presunciones para el cálculo limitativo

- Art. 90. Acumulación de reclamaciones**
- Art. 91. Constitución de un fondo de limitación**
- Art. 92. Suspensión de reclamos y medidas precautorias**
- Art. 93. Inaplicabilidad**

Capítulo I

Riesgos

Sección. I Abordaje

Art. 1. Caracterización

Se denomina abordaje el hecho ilícito que deriva del choque material entre dos o más buques.

Art. 2. Perjuicios derivados de un abordaje

Los perjuicios derivados de un abordaje comprenden los ocasionados a los buques que participen en el accidente, a las personas y a los efectos y mercancías que se encuentren a su bordo, correspondiendo su reparación integral.

Art. 3. Clases de abordajes

Los abordajes pueden ser:

- a) fortuitos o causados por fuerza mayor: son los que derivan de una causa imprevisible, inevitable e irresistible;
- b) culposos: son los que se producen por la acción u omisión negligente, imprudente o errada en la maniobra o en la ruta de un buque o en la observancia de los reglamentos, resultando por culpa unilateral o por culpa concurrente; en este último caso, dichas acciones u omisiones deberán ser coincidentes en la producción del abordaje;
- c) dudosos: son aquellos en los que existen dudas sobre las causas que los provocan.

Art 4. Responsabilidades derivadas de un abordaje.

Si el abordaje es fortuito, si es debido a un caso de fuerza mayor, o si existe duda sobre las causas del mismo, soportaran los daños quienes los hayan sufrido.

Esta disposicion sera aplicable al caso en que los buques, o uno de ellos, se encuentren fondeados en el momento del accidente.

Art. 5. Acciones legales

Las acciones legales por reparacion de los daños derivados de un abordaje no quedan subordinadas a formalidad o protesta alguna.

Los responsables de un abordaje podrán prevalecerse de las actuaciones administrativas y judiciales formadas con motivo de ese hecho.

No existen presunciones legales de culpa en cuanto a la responsabilidad del abordaje.

Art 6. Falta individual

Si el abordaje se debiera a falta cometida por uno de los buques, la reparacion de los daños correspondera al buque que la haya cometido.

Art 7. Falta Comun

Si existe falta común, la responsabilidad de cada uno de los buques sera proporcional a la gravedad que respectivamente hayan cometido. Esto no obstante, si en vista de las circunstancias no puede establecerse la proporcion, o si las faltas aparecen como equivalentes, la responsabilidad se compartira por partes iguales.

Los daños causados, ya sea a los buques, ya a sus cargamentos, u otros bienes de las dotaciones, de los pasajeros, o de otras personas que se encuentren a bordo serán soportado por los buques culpables en la proporcion ya dicha, sin solidaridad con respecto de tercero.

Los buques culpables responderan solidariamente con respecto a terceros de los daños causados por muerte o heridas, salvo la accion que puede interponer el que haya pagado una parte superior a la que conforme al primer inciso de este articulo debe soportar en definitiva.

Art. 8. Abordaje imputable al práctico

La responsabilidad del naviero y del capitán determinadas en este

Tratado subsistirá aunque el abordaje sea imputable a un práctico y su servicio resultara obligatorio.

Art. 9. Prescripción.

Las acciones derivadas de un abordaje prescriben al cabo de dos años, desde el día del accidente.

En cambio, prescriben al año, desde el día del pago, las acciones recursivas o de repetición entre quienes participaran en un abordaje.

Podrá alegarse como causal de prorroga de los plazos ya señalados, el hecho de el buque demandado no haya podido ser detenido en aguas territoriales del Estado en que el demandante tenga su domicilio o su principal establecimiento.

Art. 10 Deber de asistencia

Ocurrido un abordaje, el Capitan de cada uno de los buques, estara obligado en cuanto le sea posible hacerlo sin serio peligro para su buque, su dotación y sus pasajeros, a prestar auxilio al otro buque, a su dotacion y sus pasajeros.

Estará igualmente obligado en cuanto sea posible, a dar a conocer al otro buque el nombre y el puerto de matricula del suyo así como del lugar de donde procede y a donde se dirige.

El propietario del buque, no será responsable por la sola contravención de las anteriores disposiciones.

Art. 11. Extensión normativa

Las normas contenidas en este Tratado se aplicarán, también, a los daños que un buque causa a otro y a las personas y efectos que se hallaren a su bordo, aunque no hubiera habido contacto material entre los mismos

Art. 12. Ambito de aplicación.

La presente sección no es aplicable a los buques de guerra y a los buques del Estado exclusivamente adscrito a un servicio publico.

CAPITULO II

DE LA ASISTENCIA Y SALVAMENTO

SECCION I. GENERALIDADES

Art. 13. Definiciones

Para los efectos de este Capítulo, se tendrán en cuenta las definiciones siguientes:

1.- Operación de Asistencia y Salvamento: Significa todo acto o actividad emprendida para ayudar a un buque o a cualquier otro bien que se encuentre en peligro, en aguas navegables o en cualquier otro tipo de aguas.

2.- Buque: Significa cualquier artefacto naval, embarcación o estructura capaz de navegar, incluyendo toda buque que esté varado, abandonado por su tripulación o hundido.

3.- Bien en peligro: Significa cualquier bien que no esté adherido al litoral en forma permanente e intencional e incluye el flete por el transporte de la carga, sea que dicho flete esté al riesgo del dueño de los bienes, del naviero o del fletador.

4.- Daño al medio ambiente: Significa el daño físico significativo a la salud humana, a la vida animal o vegetal y a los recursos marinos en aguas sometidas a la jurisdicción nacional y áreas terrestres adyacentes, producido por contaminación, envenenamiento, explosión, incendio u otras causas mayores similares.

Art. 14. Facultades

El Capitán de todo artefacto naval está facultado para celebrar contratos de asistencia y salvamento en nombre y por cuenta de los dueños o navieros del buque y de los demás bienes que se encuentren a bordo.

Art. 16 Modificación o anulación del contrato.

Un contrato de asistencia y salvamento puede ser anulado o modificado a solicitud de cualquiera de las partes, en los casos siguientes:

a) Cuando el contrato ha sido celebrado bajo presión indebida o influencia de peligro y además sus términos no son equitativos; o

b) Cuando el pago estipulado en el contrato sea excesivamente elevado o demasiado bajo, con relación a los servicios efectivamente prestados.

Art. 16. Obligaciones del naviero y el Capitán de un buque en peligro

El naviero y el Capitán de un buque en peligro están obligados a:

a) Tomar acción oportuna y razonable para obtener asistencia y salvamento, cooperar plenamente con el salvador en las operaciones de salvamento; y hacer todo lo posible para evitar o atenuar el daño al medio ambiente;

b) Solicitar o aceptar los servicios de salvamento de otro salvador, cuando sea razonable suponer que el salvador que está efectuando las operaciones de asistencia no podrá completarlas solo, dentro de un tiempo prudencial o cuando sus elementos sean inadecuados.

Art. 17. Restitución de los bienes salvados.

Los dueños del buque o de los bienes que han sido salvados y llevados a un lugar seguro, deben aceptar su restitución cuando los salvadores consideren razonablemente que han terminado sus labores.

Art.18 . Obligaciones del salvador

Son obligaciones del salvador:

a) Emplear sus mejores esfuerzos para salvar al buque y los bienes que se encuentren en él; y llevar a cabo las operaciones de salvamento con el debido cuidado, tanto en lo que respecta a la propiedad en peligro como en lo que se refiere a impedir o disminuir el daño al medio ambiente;

b) Cuando las circunstancias razonablemente lo requieran, el salvador debe obtener ayuda de otros salvadores disponibles y aceptar la intervención de otros salvadores cuando así lo pida el naviero o el Capitán del buque en peligro; entendiéndose sin embargo, que el monto de su retribución no resultará afectado si se demuestra que dicha intervención no era necesaria.

Art. 19. Obligación de auxilio o asistencia.

Todo Capitán de buque está obligado a prestar auxilio o asistencia a cualquier persona que se encuentre en peligro en el mar, siempre que ello no ponga en serio peligro su buque y a las personas a bordo.

Ni el dueño ni el naviero del buque serán responsables por el incumplimiento de esta obligación del Capitán.

Art. 20 Derecho a retribución

Los salvadores tendrán derecho a una retribución por sus servicios siempre que las operaciones de salvamento hayan tenido un resultado útil, a menos que expresamente se haya convenido otra cosa.

Las disposiciones de este Capítulo se aplicarán aun en el caso que la nave asistida y la asistente pertenezcan a un mismo dueño o a una misma administración.

Art. 21. Determinación de la retribución

La retribución de los salvadores debe fijarse con el propósito de alentar las operaciones de asistencia y teniendo en cuenta los siguientes criterios sin atender el orden en que se enumeran:

- a) El valor de los bienes salvados;
- b) La destreza y los esfuerzos de los salvadores para impedir o atenuar el daño al medio ambiente;
- c) El grado de éxito obtenido por el salvador;
- d) La naturaleza y grado del peligro;
- e) La destreza y los esfuerzos de los salvadores para salvar al buque, otros bienes y vidas humanas;
- f) El tiempo empleado en el salvamento, así como los gastos efectuados y las pérdidas sufridas por los salvadores;
- g) El riesgo de incurrir en responsabilidad y otros riesgos corridos por los salvadores o su equipo;
- h) La prontitud del servicio prestado;
- i) La disponibilidad y uso de buques u otro equipo destinado a operaciones de salvamento;
- j) El grado de aptitud y de eficiencia del equipo de los salvadores así como el valor económico del mismo.

Art. 22. Retribución maxima

La retribución de que trata el artículo anterior no podrá exceder del valor de los bienes salvados al tiempo en que queden concluidas las operaciones de salvamento.

Art. 23. Compensación especial

Si el salvador ha efectuado operaciones de salvamento respecto de un buque que por sí mismo o por su carga amenazaba causar daño al medio ambiente, pero no ha llegado a ganar una retribución de

acuerdo a las pautas establecidas en el Art. 21 que exceda a la compensación de que trata este Art., tendrá derecho a percibir del dueño o naviero de ese artefacto naval por lo menos una compensación especial equivalente a los gastos en que haya incurrido, dentro de los límites fijados en el art. siguiente.

Si en las circunstancias previstas en el párrafo anterior, el salvador ha evitado o disminuido los daños al medio ambiente con sus operaciones de salvamento, podrá aumentarse la compensación especial que le deba abonar el dueño o naviero del buque, hasta por un 30% de los gastos incurridos por el salvador. No obstante, si el Tribunal lo estima razonable y justo, tomando en consideración los criterios relevantes establecidos en el art.21, podrá incrementar la compensación especial por encima del mencionado porcentaje, pero en ningún caso dicha compensación podrá exceder del doble de los gastos incurridos por el salvador.

Art. 24 Gastos

Para los efectos del artículo precedente, se considerarán gastos del salvador los desembolsos razonablemente incurridos en las operaciones de asistencia y una asignación justa por el personal y equipo efectiva y razonablemente empleados en dichas operaciones, teniendo en cuenta los criterios enunciados en los incisos h), i) e j) del artículo 21.

Art. 25 Concurrencia de compensaciones.

La compensación especial de que trata el artículo 23 se abonará únicamente en el caso y por el monto en que dicha compensación exceda de la retribución que corresponda al salvador conforme a lo dispuesto en el artículo 21.

Art 26. Perdida de la compensación especial

Si el salvador ha sido negligente y por ello no ha logrado evitar o disminuir el daño al medio ambiente, podrá privársele total o parcialmente de la compensación especial que le habría correspondido de acuerdo al artículo 23.

Art. 27 Pluralidad de salvadores.

En caso de haber más de un salvador, la retribución se distribuirá entre ellos de acuerdo a los criterios indicados en el artículo 21.

Art. 28. distribución de la retribución

La distribución entre el dueño o naviero, el Capitán y otras personas al servicio de cada embarcación de salvamento, será determinada de acuerdo a la ley del pabellón del buque. Si el salvamento no se ha llevado a cabo desde un buque, la distribución se efectuará conforme a la ley que regule el contrato entre el

salvador y sus dependientes.

Art. 29 Salvamento de vidas

Las personas cuyas vidas se han salvado no deben retribución alguna. Sin perjuicio de lo anterior, quien haya salvado vidas humanas solamente tomando parte en servicios de asistencia con ocasión de un accidente que ha dado lugar a servicios de asistencia y salvamento al buque u otros bienes, tendrá derecho a una parte equitativa de la retribución que corresponda al salvador del buque o de los otros bienes o que evitó o disminuyó los daños al medio ambiente.

Art. 30 . Obligaciones previas al salvamento.

Los servicios prestados en cumplimiento de contratos celebrados con anterioridad al surgimiento del peligro no serán considerados como asistencia y salvamento y no darán derecho a las retribuciones ni compensaciones previstas en esta sección, salvo en cuanto dichos servicios excedan de lo que razonablemente pueda considerarse como adecuado cumplimiento de esos contratos.

Art. 31. Perdida de la retribución

Los salvadores que hayan actuado dolosa o negligentemente y a consecuencia de ello hayan sido necesarias o más difíciles las operaciones de salvamento, serán privados total o parcialmente de las retribuciones o compensaciones establecidas en este Capítulo, sin perjuicio de las acciones legales que corresponda iniciar en su contra.

Art. 32. Servicios prestados en contra de prohibición expresa y razonable.

Los servicios prestados en contra de prohibición expresa y razonable del Capitán o del naviero del buque o del dueño de los otros bienes en peligro, no dan derecho a las retribuciones ni compensaciones establecidas en este Capítulo.

Art. 33. Garantía

En tanto no se constituya garantía suficiente para responder por la retribución o compensación del salvador, éste tendrá y podrá ejercitar derecho de retención sobre los bienes salvados, los que en consecuencia, no podrán ser trasladados del puerto o lugar a que hayan llegado al término de las operaciones de salvamento, sin el consentimiento del salvador.

El Juez o el Tribunal que conozca de la demanda promovida por el

salvador para el pago de sus servicios prestados, podrá decretar provisionalmente y a solicitud de éste, que se le abone una suma razonable como pago a cuenta. En la misma resolución se establecerá si el salvador debe o no constituir garantía suficiente de restitución, teniendo en cuenta las circunstancias del caso. Concedido el pago a cuenta se reducirá proporcionalmente la garantía o la retención de que trata el artículo precedente, si las hubiere.

Art. 34. Competencia

En defecto de Cláusula de Arbitraje en el contrato de asistencia y salvamento y del sometimiento expreso o tácito de las partes contratantes a determinada jurisdicción, será competente para conocer de la acción que promueva el salvador para el cobro de sus servicios de salvamento, a su elección, el Juez o Tribunal correspondiente a:

- a) El domicilio del demandado;
- b) El puerto o lugar al cual hayan sido llevados los bienes salvados al término de los servicios;
- c) El lugar en el cual se ha constituido la garantía respectiva;
- d) El lugar donde se han retenido o arraigado los bienes salvados; o
- e) El lugar donde se cumplieron los servicios.

Art. 35. Prescripción

Las acciones para reclamar el pago de retribución o de compensación por servicios de asistencia y salvamento prescribirán a los dos años contados desde la fecha en que se completaron las referidas operaciones.

CAPITULO III

REMOCIÓN DE NAUFRAGIOS

SECCIÓN I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 36. Definiciones.-

A los efectos de lo previsto en el presente Capitulo se entenderá por:

"Naufragio": El hundimiento, encalladura, pérdida o destrucción de un buque, de cualquier artefacto naval o de los bienes que se

encuentren a bordo.

"Remoción": La retirada o destrucción deliberada de naufragios, de aeronaves siniestradas, de sus restos o de otros bienes accidentados que se encuentren integra o parcialmente sumergidos en las aguas nacionales, cuando supongan un peligro o un inconveniente para el tráfico acuático, para la seguridad de la navegación o para los recursos naturales.

"Extracción": La recuperación de naufragios o de otros bienes accidentados en el medio acuático cuando la operación no constituya remoción por no verse afectado el tráfico, la seguridad de la navegación o los recursos naturales de las aguas nacionales.

"Aguas nacionales": Las aguas navegables y sometidas a la soberanía, derechos soberanos o jurisdicción del Estado.

Art. 37. Ambito de aplicación

- 1) Las disposiciones de la presente Ley se aplican a las remociones de los bienes que se encuentren en las aguas nacionales, cualquiera que sea su nacionalidad o propietario.
- 2) Las extracciones en aguas nacionales se regirán por la legislación específica aplicable a los accidentes marítimos.

Art. 38. Obligación de notificar naufragios.

- 1) Los capitanes, los navieros y los propietarios de los buques que naufraguen o que pierdan parte de su carga en cualquiera de las aguas nacionales estarán obligados a notificar los hechos al órgano más próximo de la administración marítima y a la mayor brevedad posible.
- 2) La misma obligación de notificar asistirá a los comandantes y operadores de aeronaves accidentadas en las aguas nacionales.
- 3) En la notificación se hará sumaria relación del accidente, incluyendo la mención de sus causas, el lugar y circunstancias del mismo, el número de personas de a bordo, la clase y tamaño del buque o aeronave, el combustible que llevaba de consumo, la clase y cantidad de la carga, con especial detalle de la clasificada como peligrosa, y las medidas de salvamento que inmediatamente se propongan adoptar los interesados.

Art. 39. Protección de las propiedades accidentadas.

- 1) Con carácter urgente e inmediato la administración

marítima dispondrá los medios materiales y personales que puedan resultar, en su caso, necesarios para proveer a la defensa de la propiedad de los bienes naufragados o accidentados, evitando cualquier acto de pillaje o de apropiación indebida de los mismos.

- 2) Asimismo, la administración marítima procederá de oficio a informar a los propietarios de los buques y demás bienes siniestrados de cuanto naufragio o accidente se hayan producido en aguas nacionales y respecto a los cuales aquellos no tengan conocimiento, a fin de que puedan adoptar las medidas urgentes que mas convengan a sus intereses.

Art. 40. Deber de señalización y de prevenir la contaminación.

- 1) Los propietarios de los buques, sus navieros y aseguradores y los propietarios de las cosas hundidas y sus aseguradores, están obligados a realizar inmediatamente las operaciones de señalización, balizamiento y de prevención de la contaminación que sean necesarias para la salvaguardia de los intereses nacionales.
- 2) A tal efecto se ajustarán a las instrucciones y ordenes que sean impartidas por la administración marítima.

SECCIÓN II

DE LAS OBLIGACIONES DE REMOCIÓN

Art. 41. Deber de remoción.

- 1) Los propietarios de los buques y demás personas a que se refiere el artículo anterior están obligados a la remoción de los naufragios y de los bienes hundidos.
- 2) Cuando, a juicio de la administración marítima, resulten afectados los intereses del tráfico, de la navegación o de los recursos naturales, procederá a ordenar a los propietarios, a los navieros o a los aseguradores, según sea el caso, que efectúen las operaciones de remoción de los bienes dentro del plazo que al efecto se determine, el cual podrá ser prorrogado en atención a las especiales circunstancias que concurran.
- 3) La administración marítima establecerá asimismo las garantías o medidas de seguridad que deban seguirse para evitar un nuevo naufragio o hundimiento en las aguas nacionales.

- 4) La administración marítima determinará en cada caso las condiciones y procedimientos que deban seguirse para la realización de las operaciones de remoción y para la adopción de las medidas complementarias de seguridad a que se refiere el párrafo anterior y procederá a vigilar su puntual y preciso cumplimiento.

Art. 42. Facultad de remoción subsidiaria.

- 1) Si las personas obligadas no iniciaren o concluyeren la remoción en el plazo prescrito, el buque, la carga o los demás bienes se entenderán tácitamente abandonados al Estado y la autoridad marítima quedará inmediatamente facultada, sin más trámite, para proceder a realizar por sí misma o mediante contratación con terceros la realización de las operaciones.
- 2) Todos los gastos derivados de la ejecución subsidiaria de la remoción y de las medidas de seguridad y preventivas complementarias serán por cuenta de las personas obligadas a la remoción.

Art. 43. Enajenación de los bienes rescatados para pago de gastos.

- 1) Si como consecuencia del ejercicio de la facultad de remoción subsidiaria fueren recuperados buques, artefactos, aeronaves, restos de naufragio u otros bienes objeto de aquella, quedarán estos directamente sujetos en garantía del pago de todos los gastos ocasionados.
- 2) Si los gastos no fuesen abonados en los plazos reglamentariamente establecidos, la administración marítima podrá proceder a la enajenación de los bienes a que se refiere el párrafo anterior, cobrándose con la cantidad hasta la que llegue el importe de la venta con preferencia absoluta sobre todos los demás créditos que puedan gravar al buque, estén o no garantizados con un privilegio marítimo o aeronáutico.
- 3) Si el producto de la venta no fuere suficiente para cubrir los gastos, los obligados seguirán siendo personalmente responsables por la diferencia, cuyo pago se exigirá por la vía administrativa de ejecución o, en su caso, mediante los procedimientos judiciales que correspondan ante los tribunales nacionales o extranjeros.
- 4) Si una vez liquidados los gastos resultara excedente en el precio obtenido en la venta, éste se ingresará en el tesoro y se asignará a la partida presupuestaria

dedicada a subvenir las actividades de salvamento de la administración marítima.

Art. 44. Remoción por terceros.

- 1) En el supuesto de que la administración marítima encargue total o parcialmente a terceros la realización de las operaciones de remoción, la persona o personas al efecto contratadas deberán realizar los trabajos en los plazos y condiciones establecidas por la Autoridad marítima, bajo apercibimiento de caducidad de derechos.
- 2) Al iniciarse los trabajos de remoción, la autoridad marítima podrá fijar, en los casos y con la cuantía que estime conveniente, el depósito de caución suficiente que garantice el buen éxito de las operaciones.
- 3) En todo lo no previsto en la presente Ley resultará de aplicación el régimen previsto en la legislación administrativa reguladora de los contratos del Estado.

Art. 45. Remoción de buques no identificados.

- 1) Cuando se trate de la remoción de buques, artefactos, restos u otros bienes de pabellón y propiedad desconocida, se aplicarán las disposiciones previstas en la presente Ley, realizándose la intimación por medio de edictos, los cuales se publicarán en el Boletín Oficial y en el diario de mayor difusión de la zona donde aquéllos se hallen ubicados.
- 2) La publicación se hará por un plazo no mayor de diez días, fijado por la administración marítima de acuerdo con la importancia del obstáculo que deba ser removido.
- 3) Si fuere conocida únicamente la nacionalidad del buque, artefacto naval o aeronave, además de la publicación por edictos, se deberá dar aviso al cónsul de la nación respectiva.

Art. 46. Naufragio en puerto.

En los supuestos de naufragio de buques o de hundimiento de bienes en las aguas sometidas a la jurisdicción de un puerto se seguirán las prescripciones relativas a la remoción contenidas en la presente Ley, con la particularidad de que corresponderá a la Autoridad Portuaria el ejercicio de las acciones contempladas en la misma.

Art. 47. Peligro de naufragio en puerto.

- 1) En aquellos casos en que un buque presente peligro de

naufragio en las aguas de un puerto, la Autoridad Portuaria, previo informe de la administración marítima, requerirá al propietario, naviero, asegurador o consignatario del buque para que abandone el puerto y repare el buque.

- 2) Incumplido el requerimiento a que se refiere el párrafo anterior, la Autoridad Portuaria podrá proceder a trasladar el buque o a proceder a su hundimiento en un lugar en donde no perjudique el tráfico, la navegación o la pesca, siendo los gastos por cuenta del propietario, naviero o asegurador, según sea el caso.

SECCIÓN III INFRACCIONES Y SANCIONES ADMINISTRATIVAS

Art. 48. Infracciones muy graves.

- 1) Constituyen infracciones muy graves en materia de remoción de naufragios las siguientes:
 - 1.- El incumplimiento de los deberes y ordenes relativas al balizamiento y a la prevención de la contaminación establecidos en el art. 40 de la presente Ley.
 - 2.- El incumplimiento de las ordenes dadas por las autoridades portuarias en caso de peligro de naufragio en puerto, de conformidad con lo previsto en el artículo 47 de la presente Ley.
- 2) Las infracciones muy graves serán sancionadas con multa de ... a ...

Art. 49. Infracciones leves.

- 1) Serán infracciones leves en materia de remoción de naufragios las acciones u omisiones que infrinjan cualquiera de las obligaciones y requisitos de naturaleza administrativa establecidos en la presente Ley, salvo que el hecho fuere constitutivo de infracción muy grave o grave.
- 2) Las infracciones leves serán sancionadas con multa de a.....

Art. 50. Personas responsables.

- 1) De las infracciones contenidas en la presente Ley serán responsables las personas a las que sea imputable a título de dolo o culpa la conducta constitutiva de infracción.
- 2) En todo caso, de las sanciones impuestas a los capitanes

o personas que ejerzan el mando de los buques responderán siempre sus navieros con carácter subsidiario.

Art. 51. Autoridades competentes para sancionar.

- 1) La administración marítima será la competente para instruir los expedientes e imponer las sanciones previstas en la presente Ley, excepto cuando se trate de remoción de las aguas jurisdiccionales de un puerto, en cuyo caso corresponderá la competencia a la Autoridad Portuaria respectiva.
- 2) Los distintos órganos concretos de la administración marítima a los que queda atribuida la competencia sancionadora prevista en esta Ley serán determinados por el Gobierno, atendiendo a la gravedad de los hechos, a la cuantía de la multa o importancia de la sanción y a la naturaleza de la infracción cometida.

Art. 52. Procedimiento sancionador.

- 1) Para la instrucción de los expedientes administrativos sancionadores y para la imposición de las sanciones que correspondan se seguirán las normas previstas para tales casos en la legislación administrativa general.
- 2) Los recursos administrativos y judiciales que procedan contra las resoluciones sancionadoras se regirán por la legislación común del Estado.

Art. 53. Suspensión del procedimiento sancionador.

- 1) Cuando, a juicio de la autoridad competente, la infracción pudiera ser constitutiva de delito se dará traslado de las actuaciones practicadas a los órganos de la jurisdicción penal, suspendiéndose el procedimiento sancionador mientras la autoridad judicial no hubiera dictado sentencia firme o resolución, que ponga fin al proceso.
- 2) La sanción penal excluirá la imposición de sanción administrativa. De no haberse estimado la existencia de delito, la autoridad administrativa continuará el expediente sancionador, teniendo en cuenta, en su caso, los hechos declarados probados en la resolución del órgano judicial competente.
- 3) En todo caso se mantendrá la detención del buque en los casos que proceda y la suspensión del procedimiento no se extenderá a la ejecutividad de las medidas para restablecer el orden jurídico vulnerado.

DISPOSICION ADICIONAL

Unica.- Informe de la Administración Pesquera.

En todos los casos en que el motivo alegado para la remoción sea el interés para la pesca o para la conservación de los recursos pesqueros, la administración marítima o la Autoridad Portuaria, según sea el caso, deberán solicitar informe de la administración competente en materia pesquera con carácter previo al inicio de sus actuaciones. Dicho informe se entenderá positivo si no se emite en el plazo de quince días o en el que, por razones de urgencia debidamente justificadas, sea fijado por la autoridad solicitante.

CAPITULO III DE LAS AVERIAS

SECCION I

DE LA AVERIA GRUESA

Art. 54. Definición.

Existe un acto de avería gruesa cuando se realice un sacrificio o un gasto extraordinarios en forma intencional y razonable, por la seguridad común y con el propósito de preservar de un peligro real, actual o inminente a la propiedad comprendida en la aventura marítima.

Art. 55. consecuencia directa

Unicamente aquellas pérdidas, daños o gastos que sean consecuencia directa de un acto de avería gruesa conforme se define en el Artículo anterior, serán admitidos como avería gruesa.

Artículo 56 sacrificios y gastos incluidos.

Salvo estipulación en contrario y sujeto a lo establecido en los Artículos 54 y 55, se admitirán en avería gruesa los siguientes sacrificios y gastos:

- a) Los efectos o dinero invertido en el rescate del buque o del cargamento apresado por enemigos, corsarios o piratas; y los alimentos, salarios y gastos de la tripulación durante la detención del buque;
- b) La echazón o arrojado al mar de efectos para aligerar el buque, sean éstos del buque, del cargamento o de la tripulación; así como el daño que de dichos actos resulte a los efectos que se conserven a bordo;

- c) Los cables, palos u otros materiales del buque que se corten o inutilicen, las anclas y las cadenas que se abandonen, para salvar la propiedad común;
- d) El daño causado a los efectos del cargamento por la abertura hecha en el buque para desaguarlo e impedir que zozobre;
- e) Los gastos de alijo o de trasbordo de parte del cargamento, provisiones o combustible del buque, para ponerlo en estado de tomar puerto, así como los gastos de reembarque o conducción al puerto de destino y los daños que a dichos bienes se origine;
- f) Los gastos incurridos para poner a flote el buque cuando haya corrido varadura fortuita o cuando haya sido varado intencionalmente con el propósito de salvar la propiedad común, incluyendo los de descarga para aligerar la nave, los de reembarque, así como las pérdidas y daños que ocurran en dichas operaciones;
- g) Los daños causados en la maquinaria, calderos u otros implementos del buque varado y en situación de peligro, para tratar de reflotarlo, siempre que se demuestre que los daños en efecto resultaron de los esfuerzos por reflotar el buque para la seguridad común;
- h) Los daños y pérdidas de materiales y provisiones del buque, empleados como combustible necesario para la seguridad de la aventura común en un momento de peligro, siempre cuando se demuestre que la nave llevaba suficiente combustible para completar el viaje;
- i) El daño causado al buque o a la carga por agua o por cualquier otro medio empleado para sofocar un incendio a bordo, incluyendo los daños derivados de actos para encallar o hundir el buque. Sin embargo, no se admitirán como avería gruesa los daños causados por humo o por calor sea cualfuere la forma y circunstancias en que se causaron;
- j) El costo de las reparaciones temporales que se hicieran en el buque para la seguridad del viaje común o para reparar los daños derivados de un acto de avería gruesa;
- k) Los gastos de curación y alimento de los tripulantes que hubiesen sido heridos o accidentados en acciones de defensa o de salvamento del buque;
- l) Los gastos de ingreso del buque a un puerto o lugar de refugio o los de retorno al puerto de embarque, a consecuencia de accidente, sacrificio u otra circunstancia extraordinaria, siempre que sea necesario para la seguridad común, los salarios y mantenimiento de la tripulación y todo otro gasto derivado de la justificada estadía del buque en el puerto o lugar de refugio, así como los gastos de

salida de dicho puerto o lugar;

m) Los gastos de manipuleo, o de desembarque de carga, combustible o provisiones, así como los de su reembarque y reestiba, sea en el puerto de embarque, de arribada o de refugio, siempre que fuesen necesarios para la seguridad común o para permitir las reparaciones de daños causados al buque por sacrificios o por accidente, si las reparaciones fuesen necesarias para la prosecución del viaje en condiciones de seguridad. Se exceptúan de lo establecido en este inciso los casos en que el daño al buque es descubierto en puerto de embarque o de destino sin que haya ocurrido durante el viaje accidente alguno ni cualquier otra circunstancia extraordinaria relacionada con el daño;

n) Los daños y pérdida de carga, combustible o provisiones causados en el manipuleo, descarga, almacenaje, reembarque y estiba de dichos efectos, siempre que los costos de tales operaciones sean admitidos en avería gruesa;

ñ) Los salarios y los gastos de manutención del Capitán, oficiales y tripulación razonablemente incurridos, así como el combustible y provisiones consumidos durante la prolongación del viaje ocasionada por el ingreso del buque a un puerto o lugar de refugio o por el retorno al puerto de embarque, siempre que los gastos de ingreso a dicho puerto o lugar sean admitidos como avería gruesa.

Cuando el buque sea condenado o no prosiga su viaje original, los gastos mencionados en el párrafo anterior serán admitidos como avería gruesa sólo hasta la fecha de la condena o del abandono del viaje o hasta cuando se complete el desembarque de la carga si la condena o el abandono ocurriesen antes;

o) La disminución que resultase en el valor de los objetos vendidos en arribada forzosa para reparar al buque por daños causados por acto de avería gruesa;

p) La pérdida del flete resultante del daño o pérdida de la carga que lo generaba, siempre que dicho daño o pérdida haya surgido de un acto de avería gruesa. Sin embargo, se deducirán de la pérdida de flete los cargos y gastos en que habría incurrido el transportista para ganar dicho flete de no haber mediado el acto de avería gruesa;

q) El costo de asegurar los depósitos en dinero recolectados en garantía de contribución a la avería gruesa;

r) Todo otro daño, pérdida o gasto que corresponda admitirse en avería gruesa conforme a lo estipulado por las partes o a las normas a las que ellas se hubiesen sometido, o a los usos y costumbres del puerto en el que se liquide la avería gruesa.

Art.57. Pérdidas o daños

No serán admitidas como avería gruesa las pérdidas o daños sufridos por el buque o la carga durante la demora, ya sea en el transcurso del viaje o luego de terminado éste, tal como sobreestadias y toda pérdida indirecta, tal como pérdida de mercado.

Art. 58. Echazon

No será admitida en avería gruesa la ehazón de carga que no haya sido transportada de acuerdo con los usos y costumbres comerciales.

Art. 59. Maquinaria

En ninguna circunstancia y por ningún motivo se admitirán como avería gruesa las pérdidas ni los daños en la maquinaria, calderos u otros implementos del buque ocurridos cuando éste se encuentre a flote.

Art. 60. Costos de manipuleo a bordo o de descarga de mercancías, combustible o provisiones

Los costos de manipuleo a bordo o de descarga de mercancías, combustible o provisiones no serán admitidos como avería gruesa, si se efectúan con el solo propósito de reestiba debido a corrimientos durante el viaje, salvo que dicha reestiba sea necesaria para la seguridad común.

Art. 61. Retribuciones

Serán admitidos en avería gruesa las retribuciones abonadas por las partes comprendidas en la aventura, por servicios de asistencia y salvamento, aunque al fijarse la retribución se hayan considerado la habilidad y esfuerzos de los salvadores en evitar o atenuar el daño al medio ambiente, siempre y cuando las operaciones de salvamento hayan sido efectuadas con el propósito de preservar del peligro común a la propiedad comprendida en la aventura marítima.

No se admitirá como avería gruesa las compensaciones especiales que las partes de la aventura tuviesen que abonar a los salvadores por operaciones de salvamento que evitaron o atenuaron daños al medio ambiente, pero que resultaron infructuosas para preservar a la propiedad del peligro común,

Art. 62. Nuevo por viejo

Las reparaciones que sean reconocidas en avería gruesa no estarán sujetas a deducciones por concepto de "nuevo por viejo", cuando material o partes usadas sean reemplazadas por nuevas, salvo que el buque tenga más de quince años de fabricado en cuyo caso se aplicará una deducción de un tercio. Las deducciones serán

reguladas por la edad del buque computada desde el 31 de Diciembre del año en que se completó su construcción hasta la fecha del acto de avería gruesa, con excepción de sus aislamientos, botes salvavidas y similares, aparatos y equipos de comunicaciones y de navegación, maquinaria y calderos, para los cuales las deducciones se regularán independientemente de acuerdo a la edad de cada parte.

Las deducciones se efectuarán sólo del costo del material o partes nuevas cuando se encuentren terminadas y listas para ser instaladas en el buque.

No se efectuarán deducciones respecto de provisiones, anclas, cadenas ni cables.

Los derechos de diques y varaderos y los costos de mudar de lugar al buque, serán reconocidos en su totalidad.

Art. 63. Costos de limpieza, pintado y revestido de los fondos del buque

No se admitirán en avería gruesa los costos de limpiar, pintar ni revestir los fondos del buque, salvo que los fondos hayan sido pintados o revestidos dentro de los doce meses anteriores a la fecha del acto de avería gruesa, en cuyo caso se reconocerá la mitad de tales costos.

Art. 64. Obligados a la contribución

Todos los interesados en el buque y la carga existente a bordo al tiempo de efectuarse el acto de avería gruesa, están obligados a contribuir al importe de la avería gruesa en proporción al valor que tengan los bienes salvados en la fecha y lugar en que la aventura termine.

El equipaje y los efectos de los pasajeros no contribuirán al importe de la avería gruesa.

Art. 65. Falta o negligencia

La obligación de contribuir al importe de la avería gruesa no será afectada por el hecho de que el evento que dio lugar al acto de avería gruesa se haya debido a la falta o a la negligencia de alguna de las partes involucradas en la aventura marítima; pero dicho hecho no perjudicará las acciones ni las defensas que puedan ejercitarse contra la parte responsable, las que permanecerán vigentes con respecto a su falta o a su negligencia.

Art. 66 Carga de la prueba.

Pesa sobre la parte que reclame contribución de avería gruesa la carga de probar que su pérdida, daño o gasto debe incluirse en la

liquidación de la avería gruesa.

Art. 67 Gastos extraordinarios.

Cualquier gasto extraordinario en que se incurra en sustitución de otro gasto que habría sido admitido en la avería gruesa, será admitido en la liquidación de la avería gruesa, sin considerar el ahorro que ello signifique para otros intereses, pero solamente hasta el límite del monto del gasto que se evitó.

Art. 68. La decisión de efectuar un acto de avería gruesa compete al Capitán .

La decisión de efectuar un acto de avería gruesa compete al Capitán o a quien haga sus veces, en consulta con la oficialidad del buque. Se anotará en el Diario de Navegación la fecha, hora y lugar de la incidencia así como sus motivaciones y se dará cuenta de la misma a la Autoridad Marítima del primer lugar de arribo.

Art. 69. La liquidación y distribución de las averías gruesas

La calificación, liquidación y distribución de las averías gruesas se realizarán de acuerdo a las reglas que hayan estipulado las partes en sus contratos de transporte. Las partes también podrán pactar la aplicación de cualquier clase de normas, sea que hayan recibido sanción legal de un Estado, sea que provengan de usos o acuerdos nacionales extranjeros o internacionales, públicos o privados o de reglas de práctica, nacionales o extranjeras, sometiéndose a ellas en sus respectivos contratos.

Art. 70 Cantidad que debe reconocerse como avería gruesa .

La cantidad que deba reconocerse como avería gruesa por daño o pérdida de carga sacrificada será el valor de la pérdida económica sufrida, tomando como base para establecerla el valor a la fecha de descarga, el cual será determinado tomando en cuenta el valor consignado en la factura comercial emitida al consignatario o en ausencia de dicha factura, el valor declarado para el embarque. El valor a la fecha de descarga incluirá los costos del seguro y del flete, excepto y en la medida en que el flete esté a riesgo de otro interés ajeno a la carga.

Cuando la carga dañada sea vendida y el monto del daño no se haya acordado de otro modo, la pérdida a ser reconocida en avería gruesa será la diferencia que exista entre el valor neto de la carga en estado sano, determinado de acuerdo a lo establecido en el párrafo anterior, y el precio neto de la venta.

Art.71. Regla para la determinación de la avería gruesa por daño o pérdida al buque, maquinarias e implementos.

La cantidad que deba reconocerse como avería gruesa por daño o pérdida al buque, maquinarias e implementos, será establecida de la forma siguiente:

- a) Cuando se efectúen reparaciones o reemplazos, se reconocerá el costo razonable de reparar o de reemplazar los daños o pérdidas, aplicándose las deducciones a que se refiere el Artículo 63.
- b) Cuando no se efectúen reparaciones ni reemplazos, se reconocerá la razonable depreciación derivada del daño o pérdida, pero sin exceder el costo estimado de las reparaciones.

Cuando el buque constituya una pérdida total virtual o cuando el costo de las reparaciones o el daño excedería el valor del buque una vez reparado, la cantidad a ser reconocida como avería gruesa será la diferencia que exista entre el valor sano estimado del buque, menos el costo estimado de reparar los daños que no constituyen avería gruesa, y el valor del buque en estado de avería que puede medirse por el precio de venta si fuere el caso.

Art. 72 Valores contributorios de avería gruesa.

Salvo estipulación en contrario, los valores contributorios de avería gruesa serán establecidos en la forma siguiente:

- a) De acuerdo al valor real neto que tengan los bienes a la fecha de terminación de la aventura; con excepción del valor de la carga que será el valor en la fecha de descarga, establecido en base a la factura comercial emitida al con-signatario, o en defecto de dicha factura, en base al valor declarado para el embarque.

El valor de la carga incluirá el costo del seguro y del flete, excepto y en la medida en que el flete esté a riesgo de otro interés ajeno a la carga. De dicho valor se deducirá cualquier pérdida o daño que haya sufrido la carga con anterioridad o al momento de su descarga.

El valor del buque será establecido sin tomar en cuenta el efecto de incremento o de detrimento derivado de cualquier póliza de fletamento, sea a tiempo o a casco desnudo, que pudiese comprometer al buque.

- b) A los valores determinados conforme al inciso anterior se agregará la cantidad reconocida por sacrificios de avería gruesa y se deducirán todos los gastos extraordinarios incurridos, subsecuentes al acto de avería gruesa, a menos que los mismos sean reconocidos

en avería gruesa.

- c) Cuando la carga sea vendida antes de arribar a su destino, su valor contributorio consistirá en el precio de venta más cualquier suma reconocida en avería gruesa.

Art. 73. Ajustador.

La liquidación de las averías gruesas será practicada por un perito ajustador nombrado por el naviero del buque el que deberá comunicarlo de inmediato a las partes que tengan algún interés a bordo del buque al momento de efectuarse el acto de avería gruesa.

Art. 74. Bono de avería

Declarada la avería gruesa y designado el ajustador, se solicitará a todos aquellos que tuviesen algún interés llamado a contribuir, la suscripción del respectivo bono de avería gruesa, en el que se detallarán las especificaciones de los bienes y su valor. El ajustador está facultado para requerir a los interesados que garanticen adecuadamente sus contribuciones a la avería. Serán aceptadas las cartas de garantía que otorguen los aseguradores de la carga. Tratándose de carga no asegurada, podrá exigirse un depósito de dinero que no excederá el quince por ciento del valor de la carga.

Art. 75. Deposito de las garantías.

Las sumas de dinero entregadas en garantía del pago de la contribución a la avería gruesa, deberán ser depositadas inmediatamente en una cuenta específica a la orden mancomunada del ajustador de la avería y de un representante de los depositantes, en el banco designado por ambos.

Art. 76 Pagos a cuenta.

El ajustador de avería gruesa podrá solicitar a los interesados o a sus aseguradores, por escrito firmado y fechado por él y en cualquier momento del proceso de la liquidación, pagos a cuenta de la contribución final que les corresponda, los que deberán ser abonados sin demora.

Art. 77. Comunicación y contribuciones finales .

Liquidada la avería gruesa, el ajustador comunicará a todos los interesados los resultados de la misma, enviándoles copia del ajuste, solicitará a quienes corresponda las contribuciones finales a que hubiese lugar y ordenará el abono de los valores respectivos a los interesados conforme a la distribución efectuada.

Capítulo II

Responsabilidad

Sección. I - Disposiciones comunes

Art. 78. Unidad de cuenta

La unidad de cuenta aplicable en las sumas indemnizatorias previstas en el presente Tratado es el Derecho Especial de Giro (DEG), como fuera definido por el Fondo Monetario Internacional.

Dichas sumas resultarán de la conversión del DEG a la moneda nacional, según el valor que el mismo tenga el día anterior de la efectiva dación en pago.

Art. 79. Organismo competente

EL órgano competente de la Administración nacional [de la Autoridad nacional financiera] tendrá a su cargo determinar la cotización oficial del DEG al momento referido en el artículo precedente.

Art. 80. Exclusión de los intereses y costas

Los montos limitativos de responsabilidad dispuestos en el presente Título no incluyen los intereses ni los gastos causídicos que pudieran corresponder.

Art. 81. Responsabilidad

El naviero es responsable por sus hechos y acciones derivados de la navegación del buque, al igual que por los de su tripulación, y por las obligaciones contraídas por el capitán, en virtud de la representación legal que tiene del mismo.

Art. 82. Extensión de la responsabilidad

La responsabilidad que determina el art 81 comprende las obligaciones contractuales y extracontractuales del naviero de un buque por hechos y actos propios y por los de sus dependientes, originados durante su navegación.

Art. 83. Irresponsabilidad

El naviero no será responsable:

El

a) por los hechos del capitán del buque cuando actúe como delegado de la autoridad pública;

b) por los hechos de sus dependientes cuando actúen dolosamente o sabiendo o prestando conformidad con el accionar ilícito de terceros;

c) por el incumplimiento del capitán de prestar socorro o de acudir en auxilio de vidas humanas en el mar.

Art. 84. Créditos que pueden motivar montos limitados

El naviero puede limitar el monto del resarcimiento a su cargo, derivado de su responsabilidad por las obligaciones referidas en el art. 82, cuando deriven de:

- a) reclamaciones por muerte, lesiones corporales, pérdidas o daños en las cosas vinculadas con la navegación y explotación del buque, incluyendo las obras portuarias y en las vías navegables, y por operaciones de salvamento o socorro;
- b) reclamos por perjuicios derivados de retrasos en el transporte de mercancías, pasajeros o sus equipajes;
- c) reclamaciones extracontractuales relacionadas directamente con la explotación del buque o con operaciones de salvamento;
- d) reclamaciones derivadas del reflotamiento, remoción, destrucción o eliminación de la peligrosidad del buque que se encontrare hundido, varado o abandonado, incluyendo por su carga;
- e) reclamaciones por la remoción o destrucción de la carga del buque o para eliminar la peligrosidad de la misma;
- f) reclamos por los perjuicios ocasionados a terceros por las medidas adoptadas, según se señala en este artículo, y que motive una limitación en el monto indemnizatorio.

Las reclamaciones señaladas en los precedentes incisos d), e) y f), no podrán ser motivo de la limitación dispuesta en el presente artículo si se hubiera concertado su cumplimiento, en forma expresa, mediante una remuneración.

El hecho de invocar el monto limitativo de responsabilidad, no constituye admisión de responsabilidad por quien la alegara.

Art. 85. Reclamos excluidos

Quedan excluidos de los montos limitativos de resarcimiento dispuestos en la presente sección, los reclamos por:

- a) operaciones de salvamento o por contribuciones de avería gruesa;
- b) créditos de los tripulantes derivados de sus contratos de trabajo;

Art. 85. Personas que pueden invocar la limitación

El propietario del buque, su capitán y tripulantes y el salvador del buque o de los bienes transportados en el mismo, si cumplimentara con las disposiciones del salvamento, también pueden invocar los montos limitativos dispuestos en el presente capítulo, aun cuando se les reclame en forma directa, recursiva o invocando una responsabilidad contractual o extracontractual.

Art 87. Exclusión [pérdida] del derecho a la limitación

Ni el naviero ni las personas mencionadas en el artículo precedente podrán verse favorecidos con los montos limitativos de resarcimiento dispuestos en este Capítulo si se prueba que el perjuicio derivó de su culpa [acción u omisión culposa], realizada con intención de causar daño o perjuicio, o temerariamente y a sabiendas que probablemente se originaría ese perjuicio.

Art. 88. Montos limitativos

Los montos limitativos de resarcimiento por la responsabilidad de las personas enumeradas en el art. 86, son los siguientes:

I) por reclamaciones por muertes o lesiones corporales:

a) para buques cuyo arqueo sea de hasta 500 toneladas:
333.000 unidades de cuenta;

b) para buques cuyo arqueo exceda ese límite, la cuantía correspondiente que se expresa a continuación, adicionándole la indicada en el precedente punto I,a):

i) de más de 500 a 3.000 toneladas: 500 unidades de cuenta por tonelada;

ii) de más de 3.000 a 30.000 toneladas: 333 unidades de cuenta por tonelada;

iii) de más de 30.000 a 70.000 toneladas: 250 unidades de cuenta por tonelada;

iv) por cada tonelada que exceda de 70.000: 167 unidades de cuenta.

II) por cualquier otra reclamación:

a) para buques cuyo arqueo sea de hasta 500 toneladas:
167.000 unidades de cuenta;

b) para buques cuyo arqueo exceda ese límite, la cuantía correspondiente que se expresa a continuación, adicionándole la indicada en el precedente punto II,a):

i) de más de 500 a 30.000 toneladas: 167 unidades de cuenta por tonelada;

ii) de más de 30.000 a 70.000 toneladas: 125 unidades de cuenta por tonelada;

iii) por cada tonelada que exceda de 70.000: 83 unidades de cuenta.

El arqueo mencionado refiere al arqueo bruto del buque calculado según establecen las Reglas del Anexo I del Convenio internacional sobre arqueo de buques, de 1969.

Art. 87. Reclamaciones por muertes o lesiones corporales

Si el monto resultante deviene insuficiente para satisfacer en su totalidad las reclamaciones por muertes o lesiones corporales, según dispone el inciso I) del artículo precedente, el saldo impago concurrirá, en igualdad de condiciones y prelación, con los reclamos que deberán ser satisfechos con las sumas previstas en el inciso II) de dicho artículo.

Art. 88. Monto limitativo en los buques de pasajeros

En los buques de pasajeros, el monto limitativo de resarcimiento por las reclamaciones por muerte o lesiones corporales de los mismos [de los pasajeros], será, en cada caso concreto, de 46.666 unidades de cuenta por el número de pasajeros que el buque estuviera autorizado a transportar, según su certificado habilitante, hasta un monto máximo de 25.000.000 de unidades de cuenta.

Dichos reclamos deberán derivar:

a) de un previo contrato de transporte de pasajeros; o

b) de quien acompañara a un vehículo o a animales vivos amparados por un contrato de transporte de bienes y que contara con el consentimiento del transportista para hacerlo.

Art. 89 Presunciones para el cálculo limitativo

A los efectos del cálculo correspondiente, los buques menores de 500 [300] [100] toneladas de arqueo bruto deberán ser considerados como de ese tonelaje.

Para el salvador que no opere desde un buque o que lo haga exclusivamente o en relación con el buque al que auxilia, el monto limitativo de responsabilidad deberá ser calculado sobre la base de un buque de 1.500 toneladas de arqueo bruto.

Art. 90. Acumulación de reclamaciones

Los montos limitativos de resarcimiento dispuestos en el presente Capítulo deberán aplicarse a la totalidad de las reclamaciones surgidas en cada caso concreto contra las personas mencionadas en el art. 86.

Art. 91. Constitución de un fondo de limitación

Sólo podrá invocar la procedencia de los montos limitativos que disponen los arts. 88 y 89, el naviero que constituyera un fondo de limitación, depositando esos valores a la orden del Tribunal competente, con los intereses correspondientes desde que se produjera el acontecimiento que originara la responsabilidad, hasta la fecha en que se aprobara dicho fondo.

El fondo también podrá constituirse con una garantía proporcionada por el naviero o por un tercero, por el monto correspondiente y con los recaudos que fijara el Tribunal ante el cual se promoviera su formación.

La conformación de dicho fondo por una cualquiera de las personas señaladas en el art. 86, se entenderá constituido también por las restantes personas enumeradas en dicha norma, evitando verse obligadas a hacerlo.

El naviero o las personas enumeradas en el art. 86, tienen derecho a constituir el fondo limitativo referido, con sus implicancias, hasta el vencimiento del plazo para oponer excepciones en la ejecución de la sentencia que se dictara por los reclamos enunciados en el art. 84.

Art. 92. Suspensión de reclamos y medidas precautorias

Desde la aprobación por el Tribunal competente de la constitución del fondo de limitación o desde la aceptación de la garantía ofrecida a ese efecto, se deberá suspender toda ejecución, medida precautoria o embargo iniciados contra el naviero o las personas señaladas en el art. 86, respecto de los créditos enumerados en el art. 84.

También desde esa fecha quedarán suspendidos los intereses que esos créditos pudieran devengar.

Deberá reconocerse la precedencia, permanencia y finalidad de la

constitución del fondo de limitación, que no podrá afectarse a otras obligaciones, aunque el naviero o la persona que lo motivara fueran declaradas en quiebra.

Art. 93. Inaplicabilidad

Las normas del presente Capítulo no serán aplicables a los hechos derivados de la navegación, utilización y explotación de:

- a) los buques de perforación de los fondos marinos;
- b) las plataformas flotantes destinadas a la exploración o explotación de recursos naturales en los fondos marinos o en su subsuelo;
- c) los vehículos de sustentación neumática.

7. SEGURO MARÍTIMO

EXPOSICION DE MOTIVOS

Las normas legales que regulan los Seguros Marítimos en los países centroamericanos de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua, cuyo análisis hemos efectuado, se encuentran contenidas principalmente en el Libro Tercero de sus Códigos de Comercio.

Se advierte similitud casi total en los textos de los Libros Terceros de los Códigos de Comercio de El Salvador, que data del año 1904; de Nicaragua, de 1917; y de Honduras de 1940, cuyas disposiciones tienen como fuente inmediata al Código de Comercio español de 1885.

El Código de Comercio de Costa Rica, en lo que respecta al Libro Tercero "Del Comercio Marítimo", es aún más antiguo, pues data del año de 1853 y se deriva del Código español de Sainz Andino de 1829, el que a su vez tuvo por fuente al Código francés de 1807.

El Código de Comercio de Guatemala, siendo el menos antiguo, data del 15 de Setiembre de 1942 y fue aprobado por el Decreto Gubernativo N° 2946, con fuerza de ley.

Cabe resaltar sin embargo que El Salvador ha dictado, mediante Decreto No. 671 del 08 de Mayo de 1970, un nuevo Código de Comercio que derogó los Libros Primero, Segundo y Cuarto del Código de 1904, dejando vigente de manera expresa el Libro Tercero, salvo en lo que atañe a las materias legisladas en el nuevo cuerpo de normas.

El Libro Cuarto del nuevo Código salvadoreño contiene disposiciones sobre el contrato de seguro en general, como también acerca del Seguro de Transporte y del Seguro de la Navegación, que ciertamente significan avances en la medida en que incorporan algunas de las instituciones modernas del Seguro Marítimo, como por ejemplo la noción del interés asegurable y con ella el concepto de que el seguro debe ser esencialmente indemnizatorio.

Por su parte, Honduras y Guatemala también han remozado de manera indirecta sus añejas normas sobre seguros. En el primer caso mediante una Ley especial de Seguros que data del año 1950; y en Guatemala vía reformas a su Ley Mercantil en el año 1965.

Costa Rica también cuenta con un nuevo Código mercatorio desde el año de 1964, aprobado por Ley N° 3284. Sin embargo, se mantiene vigente el Libro Tercero del Código de 1853, en tanto no se dicte la legislación correspondiente.

En términos generales se trata de legislaciones que se encuentran a la zaga de los avances alcanzados por los usos y prácticas internacionales respecto de las instituciones de los seguros marítimos; siendo recomendable sustituirlas por normas modernas y sobre todo armonizadas, de modo tal que sean instrumentos eficaces para la integración centroamericana y para el desarrollo de su Comercio Exterior.

La necesidad que señalamos se hace más sentida a partir de las

reformas relativamente recientes introducidas en el seguro marítimo inglés, en gran medida gracias a las críticas y a las propuestas formuladas por la UNCTAD, las cuales desembocaron en la eliminación de la añeja Póliza S.G. de 1779 y en el nacimiento de las nuevas Cláusulas del Instituto de Londres para Carga del año 1982 y para Casco y Máquinas de 1983.

Es innegable que los modernos clausulados no pueden aplicarse cabalmente cuando colisionan con marcos legislativos que no contienen preceptos que establezcan los principios esenciales del seguro marítimo moderno o si los tienen, sus normas son incompletas, cuando no impropias y hasta confusas.

Así, tenemos que los actuales Códigos de la región (con excepción de El Salvador, de Honduras y de Guatemala) no reconocen los principios de la **indemnización** ni del **interés asegurable**, pilares de todo seguro moderno que han hecho de la actividad asegurativa un eficaz instrumento de apoyo al desarrollo comercial, que cumple además con la función social de proteger a las personas y sus patrimonios.

Dichos principios exigen que todo aquél que solicite un seguro lo haga con ánimo de previsión y no con afán de especulación, y que busque una indemnización en caso de pérdidas y no una ganancia indebida. Así, se evita que los seguros se conviertan en contratos de apuesta y especulación y que puedan dar lugar inclusive a prácticas delictivas.

Es por ello que el primer artículo del Tratado que adjuntamos conceptúa al seguro marítimo como uno de **indemnización** a favor del asegurado por las pérdidas, daños y gastos que le haya ocasionado el siniestro, entendido éste como la realización de los riesgos marítimos cubiertos.

En lo que respecta al **interés asegurable**, el Tratado le dedica todo el Capítulo I del Título II, exigiendo como requisito para la eficacia del contrato de seguro marítimo que el asegurado tenga interés asegurable. Siguiendo el criterio moderno, se dispone que el interés debe estar presente al momento del siniestro, no siendo necesario que el asegurado lo tenga al tiempo en que contrató el seguro, con lo cual se admite como válido al interés contingente, facilitándose las operaciones comerciales.

Los Códigos examinados se refieren sólo en forma aislada e incompleta al tema del **valor asegurable**, de innegable importancia pues, como se ha expresado, el contrato de seguro marítimo es fundamentalmente un contrato de indemnización, lo cual significa no sólo que el asegurado debe haber sufrido una pérdida económica para tener derecho a ser compensado, sino que además su derecho tiene como límite máximo el valor real (asegurable) del objeto siniestrado; ya que el asegurado no debe obtener del seguro un enriquecimiento o ventaja económica, sino el resarcimiento de su pérdida.

El Tratado se ocupa del **valor asegurable** en el Capítulo II del

Título II, en el que se reconoce como válido el **valor convenido**, por las partes, lo que facilita la determinación del valor real del objeto siniestrado, sobre todo tratándose de seguros de buques. El **valor convenido** resulta obligatorio para las partes y no puede ser cuestionado salvo que haya mediado dolo de parte del asegurado.

El contrato de seguro en general es de "**ubérrima bona fide**". Se exige a los contratantes la máxima buena fe desde antes del perfeccionamiento del contrato, esto es durante la etapa de negociación, como también en su celebración y desde luego durante su ejecución.

Con relación a dicho principio, los Códigos de Comercio de la región disponen, en la Sección que norma los seguros en general, que el asegurado, antes de que el contrato se perfeccione, está obligado a no ocultar ni omitir ningún hecho o circunstancia, ni hacer declaraciones inexactas respecto de hechos o circunstancias, que hubiesen podido influir en el asegurador para la aceptación del riesgo y en la fijación de la prima.

Las citadas disposiciones pertenecen a la corriente tradicional y también las encontramos en la Ley de Seguro Marítimo Inglesa de 1906; pero son por extremadamente rigurosas, injustas, toda vez que permiten al asegurador liberarse de responsabilidad aun en el caso de que el asegurado haya actuado de buena fe y que los hechos o circunstancias omitidos o inexactamente declarados no guarden relación alguna con las causas del siniestro.

Por tal motivo, han dado lugar a un creciente malestar, recibiendo críticas del sector usuario, e inclusive desde Organismos Internacionales, como es el caso del Informe de la Secretaría de la UNCTAD.

El Tratado, sin dejar de reconocer el principio de la máxima buena fe, ni la obligación del asegurado de declarar todo hecho o circunstancia material para el riesgo, considera conveniente apartarse del sistema tradicional atenuando las consecuencias de la declaración inexacta o de la omisión de hechos por parte del asegurado exclusivamente cuando no haya mediado dolo por parte de éste o de quien contrató por él. En tal caso, el contrato debe subsistir, aunque reconociéndose al asegurador el derecho a reajustar el monto de la prima, acorde con la verdadera magnitud del riesgo que ha tenido que asumir. De ese modo quedan cautelados los derechos de ambas partes.

Como quiera que la máxima buena fe no sólo debe estar presente en la etapa de la negociación del contrato y en su perfeccionamiento, sino también durante toda su ejecución, el Tratado dedica el Capítulo VI del Título II a establecer un deber de conducta del asegurado, consistente en **mantener o no incrementar la magnitud del riesgo**, y de comunicar a su asegurador todo incremento del mismo.

Previamente, el Capítulo V establece normas específicas para las pólizas por viaje que tienen por objeto evitar y en su caso sancionar la agravación del riesgo, tales como **el zarpe después de un lapso razonable, el zarpe de un puerto distinto al especificado**

en la póliza, el cambio de viaje y la desviación. Para todos estos supuestos el Tratado ha conservado las consecuencias tradicionales, que liberan de responsabilidad al asegurador, así como las excepciones justificadas.

Sin embargo, es importante destacar que en el último artículo del Capítulo se incorpora una disposición que atenúa los efectos de la agravación del riesgo, ya que permite que las partes pacten de antemano que en los mencionados casos, la cobertura no se verá afectada en consideración al pago de una prima extra acordada o por acordarse y que compense el incremento del riesgo.

Los Códigos examinados no legislan respecto de las denominadas **garantías** que en los usos y prácticas internacionales suelen estipularse y cuyo incumplimiento determina que las coberturas queden sin efecto, como por ejemplo la garantía de clasificación de la nave, la que señala el radio de navegación amparado por el seguro, las condiciones de navegabilidad del buque, o que los efectos asegurados se transporten bajo cubierta, etc.

Dado que las garantías son propias del derecho consuetudinario inglés o "common law" y que no existe una institución equivalente en los países de derecho positivo, derivado del sistema jurídico romano-francés, el Tratado incorpora el tema de las **garantías expresas** dentro del Capítulo denominado "Del Mantenimiento de la Magnitud del Riesgo", atendiendo a la afinidad de ambas instituciones, pero moderando el efecto del incumplimiento de la garantía; que en la ley inglesa es absoluto pues determina que el asegurador quede liberado de responsabilidad desde el momento en que la garantía fue incumplida.

El Tratado, en cambio, permite subsanar el incumplimiento y así, si el asegurado acredita que la garantía quedó cumplida antes del siniestro, no pierde su derecho a ser indemnizado y el contrato subsiste.

En la época de las legislaciones europeas que dieron origen a los Códigos hispanoamericanos, determinadas materias de seguros no habían alcanzado suficiente desarrollo. Es el caso de la **pérdida total virtual o constructiva, los gastos de salvamento y los gastos particulares de naturaleza "sue and labour"**. A ello se atribuye, entre otras causas, que los Códigos de la región regulen de manera incompleta e impropia los diversos tipos de pérdidas, además de presentarlos en forma desordenada, sin la debida sistemática.

El Tratado trata con especial cuidado la **clasificación de las pérdidas**, separándolas en pérdidas totales y pérdidas parciales y desarrollando en sendos capítulos las sub-classes, a fin de facilitar su comprensión y aplicación.

El Tratado clasifica las **pérdidas totales** en **reales o efectivas y virtuales o constructivas**. Se da una pérdida total real cuando a consecuencia de la acción de un riesgo cubierto por la póliza, el objeto asegurado: 1) Quede destruido; 2) Averiado al extremo que pierda la aptitud para el fin a que está naturalmente destinado; o

3) Cuando el asegurado sea irremediablemente privado del mismo.

El caso del **buque desaparecido** da lugar a la presunción de pérdida total. En cuanto al tiempo que debe durar la desaparición para que opere la presunción, las legislaciones anglosajonas señalan conforme a su estilo, "un plazo razonable". Los Códigos de la región han preferido fijar el plazo: un año en los viajes de cabotaje y dos en los largos.

Ambos sistemas tienen ventajas y desventajas. Dejar al arbitrio del Juez establecer cuál es el plazo "razonable" permite adecuarlo a las circunstancias particulares de cada caso, y evita que el plazo quede obsoleto con el transcurso del tiempo y el avance de las comunicaciones y de los propios medios de navegación. Sin embargo, en los países del sistema romano-francés existe la tendencia a que la propia ley establezca objetivamente los plazos, a fin de evitar que éstos queden librados a la subjetividad de quien tenga que decidir en caso de controversia.

El Tratado ha seguido este último criterio, y ha establecido prudencialmente el plazo de cuatro meses para la presunción de pérdida total del buque desaparecido, computado desde la fecha en que se recibieron las últimas noticias.

En cuanto a la **pérdida total constructiva o virtual**, se requiere que el asegurado abandone el objeto en favor del asegurador, debido a que su pérdida total real aparezca inevitable a consecuencia de un riesgo cubierto, en cualquiera de los casos siguientes:

- Cuando el asegurado sea privado del bien y sea improbable su rescate, o el costo de éste exceda el valor del bien una vez rescatado;
- Cuando los daños sufridos por el buque asegurado sean de tal magnitud que el costo de repararlos excedería del valor del buque una vez reparado;
- Tratándose de mercancías averiadas, cuando no puedan ser reparadas y reexpedidas a su destino sin que se produzca su pérdida total real antes de su arribo, o sin incurrirse en costos que excederían su valor a la fecha y en el lugar de su arribo.

En lo que respecta al **abandono** del objeto asegurado, los Códigos actuales no especifican que éste es aplicable únicamente en caso de pérdida total virtual o constructiva, por lo que podría ser exigida también para acceder a la indemnización por pérdida total real del bien asegurado a pesar de que en este último caso no existe objeto alguno que abandonar.

Asimismo, en los Códigos se establece que admitido el abandono o declarado admisible en juicio, la propiedad de las cosas abandonadas con las mejoras o desperfectos que en ellas sobrevengan desde el momento del abandono, se transmitirá al asegurador, precepto que podría dar lugar a que se interprete que cuando el

abandono es procedente, el asegurador esté obligado a aceptar la transferencia de la propiedad del bien siniestrado, siendo derecho del asegurador optar por aceptar o no dicha transferencia.

Es imperativo aclarar los efectos legales del abandono válido, para evitar la injusta situación que el asegurador se tenga que hacer forzosamente propietario del bien abandonado, asumiendo gastos y cargas no cubiertas por la póliza que superen el valor residual del objeto siniestrado.

La ley debe disponer, como lo hace el Tratado siguiendo el criterio moderno, que cuando el abandono resulte válido, independientemente de la obligación del asegurador de indemnizar la pérdida total, éste puede reservarse la opción de aceptar o no la propiedad de los restos del bien asegurado.

Si bien los Códigos vigentes reconocen el derecho del asegurado al reembolso de los **gastos particulares o de salvaguardia**, tanto para el seguro del buque como para el de la carga, no se indica la naturaleza de tal resarcimiento ni si su monto, agregado al de la indemnización por pérdidas o averías, puede o no exceder de la suma máxima asegurada.

Debe quedar claramente establecido en el Tratado de reforma, que el reembolso de los gastos particulares, cuando se ha pactado en la póliza, constituye un contrato suplementario al contrato de seguro, pudiendo el asegurado recobrar del asegurador todos los gastos legítima y razonablemente efectuados en la ejecución de las medidas de salvaguardia, aunque el asegurador hubiese pagado por pérdida total o el objeto hubiese sido asegurado libre de avería particular.

El tema de la **medida de la indemnización** es tratado en forma incompleta por los Códigos revisados. El Tratado se ocupa con amplitud de dicha compleja materia, incluyendo disposiciones específicas para los casos de pérdida total, contribución en avería gruesa, gastos de salvamento, así como reglas especiales para determinar el monto de la indemnización en las averías simples del seguro de buques y del seguro de la carga, cuyo tratamiento es distinto por la naturaleza del objeto asegurado.

En la práctica moderna es frecuente que los aseguradores efectúen **adelantos a cuenta** a sus asegurados que tengan que realizar importantes pagos o desembolsos a consecuencia del siniestro, cuando de la documentación sustentatoria presentada se pueda determinar que el siniestro está cubierto, aunque la liquidación no esté aún terminada.

La legislación examinada no contempla esta importante práctica de ayuda financiera al asegurado, el que de otro modo y en algunos casos se vería precisado a paralizar sus operaciones, sufriendo pérdidas económicas irrecuperables cuando llegue la indemnización del seguro.

El proyecto, salvo estipulación expresa en contrario, constituye el

derecho del asegurado a que su asegurador le efectúe adelantos a cuenta de la indemnización, sujeto a que haya presentado documentación sustentatoria suficiente y siempre que el asegurador no haya cuestionado fundadamente su responsabilidad.

Desde luego que tales adelantos a cuenta no implican ni se les puede atribuir, reconocimiento de responsabilidad por parte del asegurador, y el asegurado deberá devolverlos si su reclamo fuese finalmente desestimado.

Otro tema que no está suficientemente tratado por las normas legales de los países de la región, es el de los derechos del asegurador a la **subrogación**.

El Tratado establece que el asegurador que paga la indemnización se subroga en todos los derechos y acciones del asegurado frente a los terceros responsables del siniestro, hasta el límite del importe de la indemnización abonada. Asimismo, cuando el asegurador indemnice por pérdida total del objeto asegurado, adquiere, además de la subrogación de derechos, la facultad (y no la obligación) de asumir los derechos e intereses del asegurado en lo que pueda subsistir del objeto asegurado, inclusive el derecho de propiedad. Si el asegurador opta por asumir tales derechos, se le transfieren también los pasivos o cargas y obligaciones que pesen sobre los bienes siniestrados.

Finalmente, es importante señalar que en la mayoría de los Códigos no se han normado los **seguros marítimos de responsabilidad civil** frente a terceros, que son usualmente asumidos por las asociaciones mutuales de protección e indemnización, siendo conveniente incluir normas básicas al respecto, como las que contiene el Capítulo IV del Título III del Tratado.

Tratándose de un Tratado sustitutorio del Libro Tercero de los Códigos de Comercio de la región, deberá considerarse una Sección para tratar de la prescripción de las diversas acciones vinculadas al comercio marítimo. En lo concerniente a los temas que nos han sido asignados, señalamos en el artículo final (117) del proyecto sobre los seguros marítimos el plazo prescriptorio de tres (3) años que en nuestra opinión cabe aplicarse para las acciones indemnizatorias derivadas del seguro marítimo. En lo que atañe al plazo de prescripción de las acciones para reclamar el pago de retribución o de compensación por servicios de asistencia y salvamento, proponemos que sea fijado en dos años, conforme indica el artículo (24) del proyecto respectivo.

Fuentes legislativas del Tratado:

En la elaboración del Tratado legislativo de los **Seguros Marítimos** de los países centroamericanos, se han tomado en cuenta las siguientes fuentes:

La Ley inglesa de Seguro Marítimo de 1906; el Libro III del Código de Comercio de Chile, sobre la Navegación y el Comercio Marítimo; la Ley de Seguros y la Ley de la Navegación de la Argentina; el Código de Comercio de Colombia; el Anteproyecto del Libro III del Código de Comercio del Perú; el Anteproyecto de modificación del

Libro III del Código de Comercio de Venezuela; el reciente Anteproyecto del Código Marítimo de Etiopía; como también el Informe de la Secretaría de la UNCTAD; las modernas Cláusulas del Instituto de Londres para cascos y para carga, así como las Cláusulas tipo para el seguro de cascos y de carga propuestas por la UNCTAD.

.....

INDICE

CAPITULO I. DE LOS SEGUROS MARÍTIMOS

SECCIÓN I DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO

Art. 1
Art. 2
Art. 3
Art. 4
Art. 5
Art. 6
Art. 7

CAPITULO II DISPOSICIONES COMUNES A LOS DIVERSOS
TIPOS DE SEGURO MARÍTIMO

SECCIÓN I DEL INTERÉS ASEGURABLE

Art. 8
Art. 9
Art. 10
Art. 11

SECCIÓN II DEL VALOR ASEGURABLE

Art. 12
Art. 13
Art. 14
Art.
Art. 16
Art. 17
Art. 18
Art. 19
Art. 20

15

SECCIÓN III DE LAS DECLARACIONES DEL ASEGURADO
PARA LA ESTIMACIÓN DEL RIESGO

Art. 21
Art. 22
Art. 23
Art. 24

SECCIÓN IV DE LA PÓLIZA

Art. 25
Art. 26
Art. 27
Art. 28
Art. 29

SECCIÓN V DE LAS CLASES DE PÓLIZA

Art. 30
Art. 31
Art. 32
Art. 33
Art. 34

Art. 35
Art. 36
Art. 37
Art. 38
Art. 39

SECCIÓN VI DEL MANTENIMIENTO DE LA MAGNITUD DEL
RIESGO Y DE LAS GARANTÍAS

Art. 40
Art. 41
Art. 42
Art. 43
Art. 44
Art. 45
Art. 46

SECCIÓN VII DE LA PRIMA

Art. 47
Art. 48
Art. 49
Art. 50
Art. 51

SECCIÓN VIII DE LOS RIESGOS CUBIERTOS POR EL
SEGURO

Art. 52
Art. 53
Art. 54
Art. 55

SECCIÓN IX DE LAS PERDIDAS TOTALES

Art. 56
Art. 57
Art. 58
Art. 59
Art. 60
Art. 61
Art. 62
Art. 63
Art. 64
Art. 65
Art. 66
Art. 67
Art. 68
Art. 69
Art. 70

SECCIÓN XDE LAS PERDIDAS PARCIALES: AVERÍA SIMPLE,
AVERÍA GRUESA, GASTOS DE SALVAMENTO
Y GASTOS DE CONSERVACIÓN O
PARTICULARES

Art. 71
Art. 72
Art. 73
Art. 74
Art. 75
Art. 76
Art. 77
Art. 78
Art. 79

SECCIÓN XI DE LA INDEMNIZACIÓN

Art. 80
Art. 81
Art. 82
Art. 83
Art. 84
Art. 85
Art. 86

SECCIÓN XII DEL SINIESTRO Y DE LAS OBLIGACIONES
Y DERECHOS DEL ASEGURADO Y DEL
ASEGURADOR

Art. 87
Art. 88
Art. 89
Art. 90
Art. 91
Art. 92
Art. 93

CAPITULO III DISPOSICIONES ESPECIALES PARA
CIERTOS TIPOS DE SEGURO MARÍTIMO

SECCIÓN I DEL SEGURO DE BUQUES

Art. 94
Art. 95
Art. 96
Art. 97
Art. 98
Art. 99
Art. 100
Art. 101

SECCIÓN II DEL SEGURO DE LA CARGA

Art. 102
Art. 103

Art. 104
Art. 105
Art. 106
Art. 107
Art. 108
Art. 109
Art. 110
Art. 111

SECCIÓN III DEL SEGURO DEL FLETE

Art. 112
Art. 113
Art. 114

SECCIÓN IV DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD

Art. 115
Art. 116

CAPITULO IV DE LA PRESCRIPCIÓN DE ACCIONES

Art. 117

ANEXOPÓLIZA DE SEGURO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

CAPITULO I.

DE LOS SEGUROS MARÍTIMOS

SECCIÓN I

DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO

Artículo (1).-

Por el contrato de seguro marítimo el asegurador se compromete, a cambio de la prima respectiva, a asumir determinados riesgos marítimos y a indemnizar al asegurado que tenga interés asegurable, en la forma y medida convenidas, por las pérdidas, daños y gastos ocasionados por la realización de los riesgos marítimos cubiertos, aun cuando sólo una parte de la expedición comprenda la navegación marítima.

El contrato de seguro marítimo podrá hacerse extensivo a la protección de riesgos no marítimos que sean accesorios a una expedición marítima.

Salvo pacto o disposición legal en contrario, las normas sobre seguros marítimos se aplican también a los seguros de navegación en aguas interiores.

Artículo (2).-

Pueden ser objeto de la cobertura del seguro marítimo:

1) El buque, incluso en estado de construcción o de desguace;

2) El flete;

3) Las mercancías u otros bienes materia del transporte;

4) El precio del pasaje;

5) La responsabilidad patrimonial derivada del ejercicio de la navegación;

6) Cualquier otro interés expuesto a los riesgos de una expedición marítima.

Artículo (3).-

El buque en construcción puede ser cubierto por el seguro marítimo desde la fecha en que se inicie efectivamente su fabricación.

Artículo (4).-

El contrato de seguro marítimo se rige por los pactos lícitos que

acuerden los contratantes. En su defecto se aplicarán las normas de la presente Sección y supletoriamente las disposiciones legales generales sobre el contrato de seguro, en cuanto no se opongan a las normas de la presente Sección, así como los usos y prácticas del seguro marítimo.

Sin embargo, las disposiciones de carácter imperativo de esta Sección prevalecerán sobre lo estipulado en contrario por los contratantes.

Artículo (5).-

El seguro marítimo puede contratarse bajo el sistema de riesgos enumerados o bajo el sistema de todo riesgo.

En el caso que se contrate bajo el sistema de riesgos enumerados, sólo serán indemnizables las pérdidas, daños y gastos cuya causa principal o determinante sea uno de los riesgos consignados en la póliza. Corresponderá al asegurado probar que la pérdida, daño o gasto, materia de su reclamo fue causado por un riesgo cubierto por la póliza y que ocurrió durante la vigencia de la póliza de seguro.

Si se contrata bajo el sistema de todo riesgo, serán indemnizables las pérdidas, daños y gastos causados por cualquier riesgo, con excepción de aquéllos que expresamente se hayan consignado en la póliza como riesgos excluidos. Será de cargo del asegurado probar que el siniestro ocurrió durante la vigencia de la póliza. Si el asegurador sostuviera que la causa principal o determinante de la pérdida, daño o gasto, ha sido uno de los riesgos expresamente excluidos de la cobertura, deberá probarlo.

Artículo (6).-

El contrato de seguro marítimo queda perfeccionado desde el momento en que el asegurador expresa su aceptación a la propuesta del asegurado de acuerdo con las reglas del Derecho común.

Servirán para acreditar dicha aceptación las anotaciones que en tal sentido hubiese estampado en la propuesta, la nota de cobertura u otro documento que se acostumbre circular entre el asegurador y el asegurado o su corredor, para la celebración del contrato.

Perfeccionado el contrato, el asegurador deberá emitir y entregar al asegurado la póliza de seguro en el plazo máximo de diez (10) días hábiles. Tendrá igual valor que la póliza, la nota de cobertura u otro documento que en la práctica use el asegurador para señalar los términos y condiciones del contrato.

Artículo (7).-

Salvo estipulación en contrario en la póliza, el asegurado puede ceder su posición contractual, en cuyo caso el cesionario asumirá

todos los derechos y obligaciones del cedente conforme al contrato de seguro. El asegurador puede oponer al cesionario y éste a aquél, las excepciones y medios de defensa derivados del contrato.

La cesión del contrato de seguro puede efectuarse por endoso en la póliza o en la forma que establezca el derecho comercial.

No procede la cesión de posición contractual después que el asegurado haya transferido su interés en el objeto asegurado.

CAPITULO II

DISPOSICIONES COMUNES A LOS DIVERSOS TIPOS

DE SEGURO MARÍTIMO

SECCIÓN I

DEL INTERÉS ASEGURABLE

Artículo (8).-

El contrato de seguro marítimo será ineficaz si el asegurado no tuviese interés asegurable en el momento señalado por el Artículo (10).

Serán válidos los pactos que establezcan una presunción de existencia de interés por parte del asegurado, en cuyo caso quedará a cargo del asegurado demostrar que tuvo dicho interés al momento del siniestro.

El interés parcial de cualquier naturaleza también es asegurable.

Artículo (9).-

Una persona tiene interés asegurable en el objeto asegurado cuando por su relación legal o de tenencia con dicho objeto está en situación de beneficiarse por el feliz arribo del mismo o de perjudicarse o incurrir en responsabilidad a consecuencia de la pérdida o daño al objeto asegurado, de tal manera que su patrimonio pueda resultar afectado, directa o indirectamente, por la realización de un riesgo.

Artículo (10).-

El asegurado deberá tener interés asegurable al momento del siniestro, no siendo necesario que lo tenga al tiempo en que se celebró el contrato de seguro.

Artículo (11).-

Será nulo el contrato de seguro celebrado con posterioridad al siniestro o a la cesación del riesgo. Sin embargo, si el contrato contuviese la cláusula sobre buenas o malas noticias se reputará válido, salvo que se demuestre que el asegurado o quien contrató por él, conocía del siniestro o el asegurador de la cesación del riesgo cuando contrataron el seguro.

SECCIÓN II

DEL VALOR ASEGURABLE

Artículo (12).-

El valor asegurable es el valor real del objeto asegurado.

Artículo (13).-

Si el valor del objeto asegurado ha sido fijado de común acuerdo por las partes en la póliza o en documento anexo, el valor así convenido constituirá el valor asegurable y será obligatorio para ambas partes, salvo que hubiese mediado dolo por parte del asegurado.

El solo hecho de que el valor sea declarado en la póliza no crea la presunción de haber sido convenido por las partes, salvo en el seguro de buques. En este tipo de seguro, el asegurador puede exigir, antes del perfeccionamiento del contrato, que el buque sea avaluado por un perito naval.

Artículo (14).-

El valor convenido en la forma prevista por el Artículo anterior, se reputará el único válido para todos los efectos del contrato, con excepción de lo establecido en el siguiente párrafo.

Salvo estipulación en contrario, el valor convenido no será conclusivo para el efecto de determinar si el siniestro constituye o no pérdida total constructiva o virtual.

Artículo (15).-

Las partes podrán estipular, para el fin de determinar si existe o no pérdida total constructiva o virtual, que el valor reparado del objeto asegurado sea considerado como el valor convenido en la póliza.

Artículo (16).-

Si la suma asegurada es inferior al valor asegurable, se reputará al asegurado como asegurador por la diferencia y, en consecuencia,

las pérdidas y gastos se imputarán al asegurador y al asegurado en la misma proporción que exista entre la suma asegurada y el valor asegurable. En este caso, el asegurador sólo indemnizará la parte alícuota que le corresponda.

Artículo (17).-

Si la suma asegurada excede al valor asegurable, el asegurador sólo indemnizará al asegurado hasta el límite del valor asegurable, salvo que haya mediado dolo por parte del asegurado, en cuyo caso el contrato estará afectado de nulidad absoluta y el asegurador tendrá derecho a la prima entera.

Artículo (18).-

En el caso que el asegurado haya celebrado varios contratos de seguro sobre un mismo objeto y riesgos y respecto del mismo interés y el total de las sumas aseguradas exceda el valor asegurable, los diversos aseguradores serán solidariamente responsables frente al asegurado, hasta el límite de la suma asegurada por cada uno de ellos pero sin que el asegurado pueda obtener en conjunto una indemnización superior a la que le corresponda de acuerdo a la presente Sección.

El asegurado, al formular su reclamación, deberá acreditar al asegurador bajo cuya póliza reclame, las cantidades que haya recibido en ejecución de las otras pólizas de seguro.

Los aseguradores que hayan abonado la indemnización en la forma establecida en el presente artículo, podrán exigir que los demás aseguradores contribuyan a prorrata de acuerdo con las condiciones de cada contrato.

Artículo (19).-

Cuando varios aseguradores concurren a asegurar un mismo objeto y riesgos en una proporción determinada, cada asegurador será directamente responsable frente al asegurado en la proporción que le corresponda y no será de aplicación la solidaridad prevista en el artículo anterior.

Artículo (20).-

En el caso de coaseguro a que se refiere el artículo anterior, el asegurador administrador o líder ejercerá la representación de los demás coaseguradores en la gestión ordinaria del contrato, en la adopción de cualquier medida frente al asegurado respecto del siniestro y su liquidación, así como en las reclamaciones contra terceros responsables del daño.

Para tales efectos, salvo estipulación en contrario consignada en

la póliza o en documento anexo, el asegurador líder tendrá la representación judicial y extrajudicial, tanto activa como pasiva, de los otros coaseguradores, con las facultades generales y especiales, inclusive la de interponer demandas contra el asegurado y/o contra terceros responsables del siniestro y contestar las demandas que el asegurado interponga.

En defecto de estipulación en la póliza, se considerará como asegurador administrador o líder al coasegurador que tenga la mayor participación en el seguro.

SECCIÓN III

DE LAS DECLARACIONES DEL ASEGURADO

PARA LA ESTIMACIÓN DEL RIESGO

Artículo (21).-

El asegurado está obligado a declarar al asegurador antes de que se perfeccione el contrato, todos los hechos o circunstancias que conozca o se presuman conocidos por él y que puedan influir en la estimación de los riesgos.

Si el contrato se celebra por medio de agente o corredor, éste estará obligado a declarar al asegurador los hechos o circunstancias que conozca o que se presuman conocidos por dicho agente o corredor, así como los hechos y circunstancias que sean conocidos por el asegurado, salvo que lleguen a su conocimiento demasiado tarde para ser comunicados al agente o corredor.

Se presumen conocidos los hechos y circunstancias que una persona debiera conocer en el curso ordinario de sus actividades. Toda declaración puede ser retirada o corregida antes del perfeccionamiento del contrato.

Artículo (22).-

La declaración falsa o inexacta, así como la ocultación u omisión de declarar los hechos o circunstancias a que se refiere el artículo anterior, efectuadas de mala fe, acarrearán la nulidad absoluta del contrato de seguro y liberan de toda responsabilidad al asegurador, el que tendrá derecho a hacer suya la prima entera.

Artículo (23).-

Si el asegurado o quien contrató por él, hubiese actuado de buena fe, esto es sin intención de ocultar la verdadera magnitud del riesgo, el contrato será válido y el asegurador tendrá derecho a reajustar el monto de la prima.

Artículo (24).-

No hay obligación de declarar los hechos o circunstancias que disminuyan el riesgo, los que el asegurador conocía o que en su actividad comercial deba conocer, así como aquéllos a cuya información hubiese renunciado expresa o tácitamente.

SECCIÓN IV

DE LA PÓLIZA

Artículo (25).-

Los términos y condiciones del contrato de seguro marítimo se acreditan mediante la póliza u otro documento que en la práctica emplee el asegurador para consignar las estipulaciones del contrato.

Artículo (26).-

Cuando el seguro se sujete a cláusulas de formularios conocidos en la práctica del mercado, bastará que se consigne con precisión dichas cláusulas en la póliza para que formen parte integrante del contrato.

Artículo (27).-

La póliza de seguro marítimo o el documento que instrumente el contrato, deberá expresar:

- a) El lugar donde se celebre el contrato;
- b) La fecha y la hora en que se perfeccionó el contrato;
- c) Los nombres y los domicilios de las partes, indicando cuando corresponda si el tomador del seguro está actuando en representación de tercera persona;
- d) El objeto asegurado;
- e) Los riesgos cubiertos, y las exclusiones de cobertura acordadas;
- f) El viaje cubierto por el seguro o el plazo del seguro o ambos, según el caso;
- g) La suma o las sumas aseguradas;
- h) El importe de la prima;
- i) Las garantías estipuladas por las partes.

Artículo (28).-

El objeto asegurado debe ser descrito en la póliza en forma tal que permita al asegurador identificar la naturaleza del mismo.

Si la póliza describe al objeto asegurado sólo en términos generales, será interpretada en el sentido de que se aplica al objeto que el asegurado pretendió asegurar. Sin embargo, se tomarán en cuenta los usos y prácticas comerciales respecto a la forma de describir el objeto asegurado.

Artículo (29).-

Los términos empleados en la póliza serán interpretados de acuerdo a su acepción de uso comercial. Si la póliza contuviese alguna cláusula o estipulación ambigua, cuyo significado exacto no pudiera ser determinado mediante el empleo de las reglas jurídicas de interpretación, será interpretada en sentido favorable al asegurado.

SECCIÓN V

DE LAS CLASES DE PÓLIZA

Artículo (30).-

Se denomina póliza por viaje a la que se emite para asegurar el objeto "en y desde" o "desde" un lugar determinado hasta el lugar de destino convenido.

Se denomina póliza por tiempo a la que se emite para asegurar el objeto durante un lapso determinado.

En una misma póliza puede otorgarse cobertura por viaje y por tiempo a la vez.

La póliza será valuada cuando el valor del objeto haya sido convenido por las partes de conformidad con lo dispuesto en el artículo (13).

Artículo (31).-

Si el seguro se contrata por tiempo, la responsabilidad del asegurador comienza a las cero horas del día siguiente al del perfeccionamiento del contrato, salvo estipulación distinta en la póliza. Para el cómputo se tomará el horario vigente en el lugar donde se perfeccionó el contrato.

Artículo (32).-

Cuando se contrata una póliza por viaje la aventura deberá

iniciarse dentro de un lapso razonable después del perfeccionamiento del contrato, de lo contrario el asegurador podrá resolver el contrato, cursando aviso por escrito al Asegurado.

Artículo (33).-

Cuando en la póliza se haya especificado el lugar de partida y el buque zarpe de uno distinto, el riesgo no comienza para el asegurador. Tampoco comienza el riesgo para el asegurador cuando en la póliza se haya especificado el lugar de destino y el buque zarpe con otro destino.

Artículo (34).-

En los seguros por viaje, la variación voluntaria del destino del buque después de que el riesgo ha comenzado libera de toda responsabilidad al asegurador desde el momento en que se manifieste la decisión de cambiar el destino del viaje; siendo irrelevante que el buque no se haya apartado del curso del viaje contratado en la póliza al tiempo de la ocurrencia del siniestro.

Artículo (35).-

Cuando sin mediar causa lícita que lo justifique el buque se desvía de la ruta designada en la póliza o a falta de tal designación, de la ruta usual y acostumbrada o en su defecto de la ruta geográfica más directa, el asegurador quedará liberado de toda responsabilidad, desde el momento en que se produce la desviación. Es irrelevante que el buque haya retomado su ruta antes de la ocurrencia del siniestro.

Artículo (36).-

Cuando en la póliza hayan sido designados varios puertos de descarga, el buque podrá dirigirse a todos o a cualquiera de ellos pero si se dirige a varios deberá proceder en el orden designado en la póliza, a menos que exista costumbre o causa suficiente que justifique lo contrario.

Asimismo, cuando la póliza se refiere sin designarlos a "puertos de descarga" situados dentro de un área determinada, el buque deberá dirigirse a ellos en su orden geográfico, a no ser que exista costumbre o causa suficiente que justifique lo contrario.

En caso de no observarse el comportamiento señalado en los párrafos anteriores, se considerará que se ha producido una desviación de la ruta y en consecuencia será de aplicación lo dispuesto en el artículo anterior.

Artículo (37).-

La expedición asegurada mediante una póliza por viaje deberá proseguirse en todo su curso con razonable prontitud. En caso contrario y de no mediar una causa lícita que lo justifique, el asegurador quedará liberado de toda responsabilidad, desde el momento en que la demora dejó de ser razonable.

Artículo (38).-

La desviación, el cambio de viaje, o la demora en el viaje, serán justificadas en los casos que se indica a continuación:

a) Cuando se encuentre expresamente autorizada por la póliza;

b) Cuando sea debida a circunstancias fuera del control del Capitán del buque y de su armador;

c) Cuando sea razonablemente necesaria para la seguridad del buque o del objeto asegurado;

d) Cuando se ha debido a la necesidad de cumplir con una disposición legal o con una garantía expresa;

e) Cuando ha sido razonablemente necesaria con el propósito de salvar vidas humanas o de asistir a un buque en emergencia en el que se hallaban en peligro vidas humanas;

f) Si ha sido razonablemente necesaria a fin de obtener ayuda médica o quirúrgica para alguna persona a bordo del buque; o

g) Cuando ha sido causada por un acto de baratería del Capitán o de la tripulación y la baratería sea un riesgo asegurado.

Cuando cese la causa justificatoria de la desviación o de la demora, el buque deberá retomar su ruta y proseguir el viaje con razonable prontitud.

Artículo (39).-

Las partes podrán convenir en la póliza u otro documento, que los supuestos contemplados en los artículos (32) al (37) no afecten la cobertura del seguro en consideración al pago de una prima extra acordada o por acordarse. En tales casos, el asegurado actuará con diligente prontitud acorde con las circunstancias para comunicar al asegurador cualquiera de los referidos incumplimientos.

SECCIÓN VI

DEL MANTENIMIENTO DE LA MAGNITUD DEL RIESGO Y DE LAS GARANTÍAS

Artículo (40).-

El asegurado está obligado a no incrementar el riesgo durante toda la vigencia del contrato.

Artículo (41).-

El asegurado está obligado a comunicar al asegurador, todo incremento del riesgo antes de que se produzca si depende de su voluntad o de su consentimiento; o inmediatamente después de conocido por él y por la vía más rápida disponible si ha ocurrido por un hecho ajeno al asegurado.

El incumplimiento de esta obligación por el asegurado libera al asegurador de toda responsabilidad desde el momento en que se incrementó el riesgo.

Artículo (42).-

Si el asegurado cumple con comunicar oportunamente al asegurador el incremento del riesgo, serán de aplicación las siguientes normas:

- a) Si el incremento del riesgo depende de la voluntad o del consentimiento del asegurado, el asegurador tendrá derecho a optar por resolver el contrato o por reajustar la prima.

La resolución operará de pleno derecho y el contrato cesará de surtir efectos desde el momento de la agravación del riesgo, siempre y cuando el asegurador comunique por escrito al asegurado su decisión de resolverlo dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a aquél en que tomó conocimiento del incremento del riesgo.

Vencido dicho plazo, caducará el derecho resolutorio del asegurador, el que sólo podrá reajustar la prima en lo estrictamente necesario para adecuarla a la nueva magnitud del riesgo.

- b) Si el incremento del riesgo se produjese por hecho ajeno al asegurado, el asegurador solamente tendrá derecho a reajustar la prima en lo estrictamente necesario para adecuarla a la nueva magnitud del riesgo.

Artículo (43).-

La agravación del riesgo será excusada en cualquiera de los casos siguientes:

- a) Cuando haya resultado inevitablemente del cumplimiento de disposiciones legales expedidas con posterioridad a la celebración del contrato de seguro; o
- b) Si se ha provocado para la seguridad del buque o del objeto asegurado, o con el propósito de salvar vidas humanas o de asistir a un buque en peligro en el que se encuentren vidas humanas expuestas a riesgo.
- c) Si ha sido causada por un acto de baratería del Capitán o de la tripulación y siempre que la baratería sea un riesgo asegurado.

Artículo (44).-

Se entiende por garantía la estipulación por la cual el asegurado se obliga a hacer o no determinada cosa, o a cumplir determinada exigencia, o mediante la cual afirma o niega determinada situación de hecho.

La garantía deberá constar en la póliza o en documento anexo a ella y podrá expresarse en cualquier forma que indique la intención inequívoca de estipularla.

Artículo (45).-

Sujeto a expresa estipulación en la póliza, el incumplimiento de una garantía libera de toda responsabilidad al asegurador desde el momento en que la garantía fue incumplida, a menos que el asegurado acredite que el incumplimiento fue subsanado y que la garantía quedó cumplida antes del siniestro.

Artículo (46).-

El incumplimiento de una garantía resulta justificado en los casos previstos en el artículo (43) y también cuando debido a un cambio en las circunstancias, la garantía ya no sea aplicable al contrato celebrado.

El asegurador puede dispensar al asegurado del incumplimiento de una garantía.

SECCIÓN VII

DE LA PRIMA

Artículo (47).-

La prima es debida por el asegurado y su pago es exigible por el asegurador contra entrega de la póliza o en su caso del documento que contenga la cobertura provisional. Cuando el seguro sea renovado en las mismas o en otras condiciones, el pago de las primas deviene exigible al comenzar cada período del seguro. El lugar de pago será el indicado en la póliza de seguro o en su defecto el del domicilio del asegurador.

Artículo (48).-

En los casos en los que el asegurador tenga derecho a reajustar la prima o a cobrar una prima adicional, el pago deberá verificarse dentro de los ocho (8) días hábiles siguientes a aquél en que se notifique al asegurado el reajuste o la prima adicional correspondiente, o que se le entregue el endoso o el recibo, según el caso y la práctica establecida.

Artículo (49).-

La falta de pago de la prima en la oportunidad en que ésta sea exigible suspende de manera inmediata y automática la cobertura del seguro, e inclusive faculta al asegurador a resolver el contrato cursando aviso por escrito al asegurado. El contrato quedará resuelto de pleno derecho desde el momento de la recepción del citado aviso.

Artículo (50).-

Cuando el riesgo no comience para el asegurador procede la devolución de la prima, siempre y cuando no haya mediado dolo por parte del asegurado. Igualmente, procede la devolución de la prima cuando el asegurado no ha tenido en ningún momento interés asegurable durante la vigencia de la póliza, siempre que haya actuado de buena fe cuando contrató el seguro.

Si los efectos asegurados o una parte de los mismos no han estado expuestos a riesgo en ningún momento, el asegurador deberá devolver la totalidad o una parte proporcional de la prima, según fuere el caso.

Sin embargo, si el seguro se contrató sobre buenas o malas noticias el asegurador hará suya la prima a no ser que hubiese tenido conocimiento de la cesación del riesgo al momento en que se perfeccionó el contrato.

Artículo (51).-

Si la suma asegurada excede del valor asegurable, sin que haya mediado dolo por parte del asegurado, éste tendrá derecho a que se le devuelva la parte proporcional de la prima.

En el caso de doble seguro a que se refiere el artículo (18), el asegurado tendrá derecho a que se le devuelva una parte proporcional de las diferentes primas, siempre y cuando el doble seguro no hubiese sido efectuado a sabiendas por el asegurado.

Sin embargo, si las pólizas han sido contratadas en diferentes épocas y la primera hubiese soportado en un momento determinado la integridad del riesgo o pagado una reclamación sobre la base de la suma total asegurada, no habrá lugar a devolución de la prima en cuanto a esa póliza se refiere.

SECCIÓN VIII

DE LOS RIESGOS CUBIERTOS POR EL SEGURO

Artículo (52).-

El asegurador será responsable por las pérdidas, daños y gastos cuya causa determinante o principal sea un riesgo cubierto por la póliza, de acuerdo con los términos y condiciones de la misma.

Artículo (53).-

Salvo estipulación distinta en la póliza, los riesgos marítimos cubiertos serán los siguientes:

1.- Peligros del mar, entendiéndose por tales los accidentes extraordinarios y acontecimientos fortuitos originados en la acción de la naturaleza o en la navegación;

2.- Echazón;

3.- Incendio y explosión;

4.- Choque con cualquier objeto fijo o flotante;

5.- Robo con violencia perpetrado por personas ajenas al buque;

6.- Piratería;

7.- Baratería, entendiéndose por tal todo acto doloso cometido por el Capitán o la tripulación en perjuicio del armador o del fletador en su caso;

8.- Riesgos de guerra, captura, embargo o detención por orden de alguna autoridad que no sean consecuencia de un proceso

judicial regular.

Los contratantes podrán incluir otros riesgos, así como excluir aquéllos que no deseen comprender en el seguro. Las inclusiones y exclusiones deberán constar por escrito, en la póliza o en documento anexo.

Artículo (54).-

El asegurador no será responsable por las pérdidas, daños o gastos atribuibles a dolo o culpa inexcusable del asegurado, pero, salvo pacto en contrario, responderá por las pérdidas, daños o gastos cuya causa inmediata sea un riesgo asegurado, aunque hubiese mediado dolo o negligencia del Capitán o de la tripulación.

Artículo (55).-

Salvo estipulación en contrario en la póliza, el asegurador no será responsable por las pérdidas, daños o gastos que tengan como causa la demora, aunque ésta a su vez haya sido ocasionada por un riesgo cubierto por la póliza. De igual forma, si en la póliza no se estipula otra cosa, el asegurador no será responsable por filtraciones, roturas, mermas, uso o desgaste ordinarios, ni por vicio propio, insuficiencia del embalaje o naturaleza intrínseca del objeto asegurado o por pérdidas que tengan su causa en la acción de roedores, insectos o gusanos, ni por ningún daño de máquinas que no tenga por causa determinante un riesgo asegurado.

SECCIÓN IX

DE LAS PERDIDAS TOTALES

Artículo (56).-

Las pérdidas totales pueden ser reales o efectivas y constructivas o virtuales. Ambas clases se encuentran incluidas en la cobertura contra pérdida total, salvo estipulación en contrario.

Artículo (57).-

Existirá pérdida total real y en tal caso no será necesario dar aviso de abandono, cuando a consecuencia de la acción de un riesgo cubierto por la póliza el objeto asegurado quede destruido o de tal modo averiado que pierda la aptitud para el fin a que está naturalmente destinado, o cuando el asegurado sea irremediabilmente privado de él.

Artículo (58).-

Si el buque involucrado en la expedición desapareciera y no se

recibiesen noticias de él transcurrido un lapso mínimo de cuatro meses, existirá la presunción de pérdida total real.

El asegurado deberá acreditar que el buque se encontraba a la mar en la fecha en que se recibieron las últimas noticias de él y que no ha arribado al lugar de destino del viaje.

Artículo (59).-

Si el seguro hubiese sido contratado por tiempo, existirá la presunción de que la pérdida ocurrió dentro de la vigencia de la póliza. Será de cargo del asegurador probar que la pérdida sobrevino después de haber terminado su responsabilidad.

Artículo (60).-

Salvo estipulación en contrario existirá pérdida total constructiva cuando el objeto asegurado sea razonablemente abandonado debido a que su pérdida total real aparezca inevitable, o si no fuese posible evitar su pérdida sin incurrir en gastos que excederían su valor convenido.

En especial se considerará que se ha producido pérdida total constructiva en los casos siguientes:

1.- Cuando a consecuencia de un riesgo cubierto por la póliza, el asegurado sea privado del objeto asegurado y sea improbable su rescate, o el costo de éste exceda el valor convenido del objeto;

2.- En caso de daños causados al buque a consecuencia de la acción de un riesgo cubierto por la póliza, cuando los daños sean de tal magnitud que el costo estimado de repararlos excedería el valor convenido del buque;

Para la estimación del costo razonable de las reparaciones, se agregarán los conceptos siguientes:

a) La proporción que corresponda soportar al buque de los costos de salvamento, excluyendo cualquier gasto que sea materia de reclamación por separado bajo la póliza de seguro.

b) Las contribuciones en avería gruesa que serían de cargo del buque si fuese reparado.

3.- En caso de daños a mercancías, cuando no puedan ser reparadas o reacondicionadas y reexpedidas a su destino sin que se produzca su pérdida total real antes de su arribo, o sin incurrirse en costos que excederían el valor de las mercancías a la fecha de su arribo.

Artículo (61).-

En caso de pérdida total constructiva el asegurado podrá tratarla como avería simple o particular, o alternativamente abandonar el objeto asegurado en favor del asegurador y tratar la pérdida como si fuese una pérdida total real o efectiva.

Artículo (62).-

Si el asegurado optase por abandonar el objeto asegurado, deberá dar aviso de abandono al asegurador. En caso contrario la pérdida sólo podrá considerarse como avería simple o particular. El aviso deberá ser dado dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la fecha en que haya recibido información fidedigna de la pérdida. Si la información fuese dudosa, el asegurado tendrá derecho a un plazo adicional de diez (10) días hábiles para efectuar las investigaciones pertinentes y dar el aviso de abandono.

Artículo (63).-

El aviso de abandono deberá darse por escrito con indicación de fecha y en términos que expresen de modo inequívoco la intención del asegurado de hacer abandono total e incondicional del objeto asegurado en favor del asegurador.

Artículo (64).-

Si el asegurado no diese el aviso de abandono oportunamente y en debida forma, la pérdida será considerada y tratada solamente como pérdida parcial.

Artículo (65).-

Dado el aviso de abandono oportunamente y en debida forma, no sufrirán menoscabo alguno los derechos del asegurado por el hecho de que el asegurador rehusase aceptarlo y sus efectos se retrotraerán a la fecha de recepción del aviso.

Artículo (66).-

No será necesario el aviso de abandono cuando al momento en que el asegurado reciba la información de la pérdida, no exista posibilidad de beneficio para el asegurador si el aviso le fuese cursado.

Artículo (67).-

El asegurador puede renunciar a la exigencia del aviso de abandono.

Artículo (68).-

La aceptación del abandono podrá ser expresa o tácita. Esta última podrá inferirse de la conducta del asegurador.

El abandono se tendrá por aceptado si el asegurador no lo rechaza por escrito con indicación de fecha, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a aquél en que recibió el aviso.

Artículo (69).-

El aviso de abandono será irrevocable luego de aceptado por el asegurador. La aceptación del abandono implica el reconocimiento de responsabilidad del asegurador por la pérdida total.

Artículo (70).-

El abandono aceptado por el asegurador o declarado judicialmente válido, transfiere al asegurador los derechos y las obligaciones que tenga el asegurado sobre el objeto materia del seguro, inclusive el derecho de propiedad si fuese el caso, con todo lo que le es accesorio. La transferencia se retrotrae a la fecha en que el asegurador recibió el aviso de abandono.

Sin embargo, el asegurador podrá rechazar la transferencia de derechos y obligaciones, declarándolo así por escrito al aceptar el abandono, o dentro de los cinco (5) días hábiles contados desde su aceptación o desde la fecha en que el abandono fuese declarado judicialmente válido.

Salvo pacto en contrario, el rechazo a la transferencia del derecho de propiedad en ningún caso faculta al asegurador a deducir el valor del objeto asegurado del monto de la indemnización a que está obligado a pagar al asegurado.

SECCIÓN X

DE LAS PERDIDAS PARCIALES:

AVERÍA SIMPLE, AVERÍA GRUESA, GASTOS DE SALVAMENTO Y

GASTOS DE CONSERVACIÓN O PARTICULARES

Artículo (71).-

La avería simple o particular es la pérdida parcial o el daño que sufra el objeto asegurado a consecuencia de un riesgo cubierto por la póliza y que no constituya avería gruesa o común.

No se encuentran comprendidos dentro del concepto de avería simple o particular, los gastos de salvamento ni los gastos de conservación o particulares.

Artículo (72).-

La pérdida o el daño que sufra el objeto asegurado como consecuencia de las medidas adoptadas para evitar la realización de un riesgo cubierto por la póliza es recuperable como pérdida ocasionada por ese riesgo.

Artículo (73).-

La avería gruesa o común es la pérdida parcial causada por un acto de avería gruesa.

Constituye acto de avería gruesa el sacrificio o el gasto, extraordinario, voluntario y razonablemente efectuado en un momento de peligro a fin de preservar la propiedad amenazada en la aventura común.

Artículo (74).-

Salvo estipulación en contrario en la póliza, cuando el asegurado haya incurrido en un gasto de avería gruesa o común tendrá derecho a ser indemnizado por el asegurador por la proporción que le corresponda soportar y en el caso de sacrificio de avería gruesa del objeto asegurado, tendrá derecho a ser indemnizado por la totalidad de la pérdida, sin que sea necesario que previamente exija la contribución de los demás interesados en la expedición, quedando a salvo el derecho del asegurador a subrogarse en la acción para reclamar a los demás interesados en la expedición la contribución correspondiente a su asegurado.

Cuando el asegurado resulte obligado a pagar o haya pagado una contribución por avería gruesa respecto del objeto asegurado, tendrá derecho a que el asegurador le indemnice el importe de la contribución a su cargo.

Artículo (75).-

El asegurador no será responsable por los sacrificios, gastos ni contribuciones de avería gruesa que se hayan realizado con el objeto de evitar una pérdida por un riesgo no cubierto por la póliza.

Artículo (76).-

Si el buque, carga y flete, o dos cualesquiera de estos intereses pertenecen al mismo asegurado, el asegurador responderá por las

pérdidas o contribuciones de avería gruesa, como si pertenecieran a distintos asegurados.

Artículo (77).-

Salvo estipulación en contrario en la póliza, los gastos de salvamento incurridos para evitar una pérdida por riesgos cubiertos por la póliza, serán recuperables como pérdida ocasionada por tales riesgos.

Se entiende por gastos de salvamento la indemnización a que tiene derecho un salvador en virtud de la legislación marítima aplicable e independientemente de todo contrato.

Los gastos de salvamento no comprenden el coste de servicios de naturaleza de salvamento ejecutados por el propio asegurado o por sus dependientes, o por un tercero contratado por ellos con el objeto de evitar la realización de un riesgo cubierto por la póliza. Tales gastos, si se ha incurrido en ellos adecuadamente, pueden recuperarse como gastos de conservación o particulares o como pérdida por avería gruesa, según las circunstancias que les hayan dado lugar.

Artículo (78).-

Cuando el buque asegurado reciba servicios de salvamento de otro buque cuyo propietario total o parcial sea el asegurado o que se encuentre bajo la misma administración, el asegurador será responsable por los gastos de salvamento incurridos de acuerdo a lo establecido en el Artículo anterior como si el buque que presta el salvamento perteneciese a terceros. En este caso la suma abonable por los servicios de salvamento prestados será establecida por el perito ajustador de averías, designado conforme a lo previsto en la póliza.

Artículo (79).-

El asegurado tendrá derecho a que el asegurador le reembolse todos los gastos de conservación o particulares, entendiéndose por tales los que el asegurado haya efectuado, adecuada y razonablemente, con el objeto de evitar o de aminorar una pérdida por un riesgo cubierto por la póliza, así como los que haya incurrido en la adopción de las medidas y acciones necesarias para mantener vigentes los derechos y acciones contra quienes pudiesen ser responsables de la pérdida.

SECCIÓN XI

DE LA INDEMNIZACIÓN

Artículo (80).-

Salvo estipulación en contrario, en caso de pérdida total el importe de la indemnización será equivalente al valor asegurable, teniendo en cuenta las normas contenidas en los artículos (16) y (17).

Artículo (81).-

Salvo estipulación en contrario, cuando el asegurado resulte obligado a pagar o haya pagado una contribución por avería gruesa, el importe de la indemnización será equivalente al importe total de dicha contribución, si el objeto hubiese sido asegurado por el total de su valor asegurable. En caso que no hubiese sido asegurado por su valor asegurable total o si sólo una parte de él hubiese sido asegurada, el importe de la indemnización se reducirá en proporción al infraseguro.

No obstante, cuando el valor del objeto haya sido fijado por las partes conforme a lo dispuesto en el artículo (13), la indemnización no se verá afectada por el hecho de que al practicarse el ajuste y liquidación de avería gruesa, el valor real del objeto sea superior al valor convenido por las partes.

Si existen averías simples o particulares que signifiquen una deducción del valor contribuyente a la avería gruesa y por las cuales sea responsable el asegurador, el importe de las mismas deberá deducirse del valor asegurado en la póliza a fin de determinar la contribución de avería gruesa correspondiente al asegurador.

Artículo (82).-

En caso que el asegurador sea responsable por gastos de salvamento, el importe de la indemnización será determinado conforme a las disposiciones del Artículo anterior.

Artículo (83).-

Cuando de acuerdo a lo dispuesto en el Artículo (79) el asegurado tenga derecho al reembolso de los gastos de conservación o particulares conforme se definen en dicho numeral, el asegurador deberá abonarlos en adición e independientemente de cualquier indemnización que le corresponda pagar de acuerdo con la póliza, aun cuando en ella se hubiese estipulado un deducible determinado por cada siniestro, o aunque la suma asegurada fuese inferior al valor asegurable.

Artículo (84).-

Cuando el objeto haya sido asegurado libre de avería simple o particular o sólo contra pérdida total, el asegurado no tendrá derecho a ser indemnizado por pérdida parcial si ella no proviene de un sacrificio de avería gruesa, a menos que el contrato contenido en la póliza sea divisible, en cuyo caso el asegurado tendrá derecho a ser indemnizado por la pérdida total de una parte divisible.

Artículo (85).-

El hecho de que el objeto haya sido asegurado libre de avería particular, totalmente o bajo un porcentaje determinado, no afectará el derecho del asegurado, derivado de estipulación contenida en la póliza, de que el asegurador le reembolse los gastos de salvamento y los gastos de conservación o particulares en que el asegurado haya incurrido adecuada y razonablemente para evitar una pérdida cubierta por el seguro.

Artículo (86).-

Cuando el objeto haya sido asegurado libre de avería simple o particular bajo un porcentaje determinado, no podrá agregarse a la pérdida por avería particular una pérdida por avería gruesa para el efecto de integrar el porcentaje especificado. Para este efecto sólo se tomará en consideración el daño real sufrido por el objeto asegurado, sin incluir los gastos de conservación o particulares y los inherentes a la determinación y prueba de la pérdida.

SECCIÓN XII

DEL SINIESTRO Y DE LAS OBLIGACIONES Y

DERECHOS DEL ASEGURADO Y DEL ASEGURADOR

Artículo (87).-

El asegurado deberá comunicar al asegurador el acaecimiento del siniestro tan pronto sea de su conocimiento e igualmente deberá proporcionarle la información y documentos que el asegurador requiera para la liquidación del siniestro.

El incumplimiento por parte del asegurado de las mencionadas obligaciones faculta al asegurador a liberarse del pago de la indemnización que pudiese haber correspondido al asegurado, siempre y cuando dicho incumplimiento impida al asegurador la constatación y evaluación oportunas de las pérdidas o averías materia de la reclamación.

Artículo (88).-

Es deber del asegurado adoptar todas las medidas razonables a su alcance para evitar o aminorar un siniestro, así como mantener vigentes y ejercer adecuadamente todos los derechos y acciones contra los responsables de las pérdidas. Los gastos de conservación o particulares en que con estos propósitos incurra el asegurado le serán reembolsados por el asegurador de acuerdo con lo previsto en los Artículos (79) y (83). El asegurador por su parte podrá intervenir en la decisión y adopción de tales medidas.

Las medidas adoptadas por el asegurado o por el asegurador con el fin de salvar, proteger o recuperar el objeto asegurado, en ningún caso serán consideradas como renuncia o aceptación de abandono, o como aceptación de responsabilidad por el siniestro, ni perjudicarán los derechos de cualquiera de las partes.

El incumplimiento del asegurado de los deberes de que trata este Artículo faculta al asegurador a descontar del monto de la indemnización que corresponda, el importe de los perjuicios que le haya ocasionado dicho incumplimiento.

Artículo (89) .-

Salvo estipulación distinta en la póliza, el asegurador deberá pronunciarse sobre el reclamo del asegurado y efectuar la liquidación del siniestro en el plazo máximo de sesenta (60) días hábiles contados a partir de aquél en que el asegurado completó la presentación de los documentos sustentatorios de su reclamación, a menos que se haya designado a un ajustador de averías para que practique dicha liquidación, en cuyo caso éste deberá actuar con la debida diligencia y dentro de un lapso razonable.

Si corresponde al asegurador efectuar la liquidación y no rechazase la reclamación ni formulase objeciones a la misma dentro del plazo establecido en el párrafo anterior, se entenderá que la ha aceptado.

En el caso que la liquidación del siniestro sea practicada por un ajustador, las partes dispondrán del plazo de veinte (20) días hábiles contados desde que recibieron el ajuste para formular observaciones a la liquidación. Dentro del mismo plazo el asegurador podrá rechazar el siniestro. Vencido dicho plazo el silencio de las partes se entenderá como aceptación a la liquidación efectuada por el ajustador.

Aceptada por el asegurador la reclamación o en su caso el ajuste, o vencido el plazo que corresponda conforme a lo dispuesto en los párrafos precedentes, sin que haya formulado rechazo ni objeción, la indemnización deberá ser abonada en los treinta (30) días hábiles siguientes. Vencido este último plazo, el asegurador quedará obligado al pago de intereses legales por mora.

Artículo (90) .-

El asegurador podrá aceptar parcialmente la reclamación del asegurado, en cuyo caso estará obligado a pagar el importe de la indemnización que no cuestiona en el plazo establecido por el último párrafo del Artículo anterior.

Artículo (91).-

Cuando el objeto hubiese sido asegurado respecto de distintos riesgos con diferentes aseguradores y se presente controversia en cuanto a establecer cuál de los aseguradores debe soportar el siniestro, el asegurado tendrá derecho a exigir que cada uno de los aseguradores efectúe un pago a cuenta respecto de la reclamación, en proporción a las sumas aseguradas por cada uno de ellos siempre y cuando ninguno de los aseguradores rechace responsabilidad por motivos ajenos a la determinación de la causa principal o dominante del siniestro.

Artículo (92).-

Salvo estipulación en contrario en la póliza, si el asegurado debe efectuar importantes pagos o desembolsos a consecuencia del siniestro antes de que la liquidación del mismo haya sido practicada y siempre que haya presentado la documentación sustentatoria suficiente, tendrá derecho a que el asegurador le adelante una suma razonable a cuenta de la indemnización que corresponda. El pago a cuenta que efectúe el asegurador en ningún caso significará, ni se le podrá atribuir, aceptación del reclamo ni reconocimiento de responsabilidad, ni perjudicará sus derechos bajo la póliza.

Si el asegurador así lo prefiere podrá entregar el adelanto directamente a los terceros ante quienes se haya obligado el asegurado.

El asegurador no estará obligado a efectuar adelanto alguno cuando tenga fundamentos para cuestionar su responsabilidad.

Artículo (93).-

El pago indemnizatorio por el siniestro efectuado por el asegurador subroga a éste en todos los derechos y acciones del asegurado frente a los terceros responsables del siniestro, hasta el límite del importe de la indemnización pagada. La subrogación operará retroactivamente desde la fecha en que ocurrió el siniestro, convalidando todas las acciones legales que hubiese iniciado el asegurador contra los terceros responsables del siniestro.

Cuando el asegurador pague por pérdida total del objeto asegurado o, tratándose de mercancías, por pérdida total de parte del embarque asegurado, adquirirá, además de la subrogación establecida en el párrafo anterior, la facultad de asumir los derechos e intereses del asegurado en lo que pueda subsistir del objeto

asegurado, inclusive el derecho de propiedad.

El asegurador puede renunciar a la subrogación de derechos y acciones.

CAPITULO III

DISPOSICIONES ESPECIALES PARA CIERTOS TIPOS DE SEGURO MARÍTIMO

SECCIÓN I

DEL SEGURO DE BUQUES

Artículo (94).-

En el seguro de buques el valor asegurable es el valor del buque al comienzo del riesgo. Dicho valor comprende el casco, las maquinarias, equipos e instrumentos, aparejos, repuestos y todos los pertrechos u objetos que constituyan su armamento e integran su inventario al momento de contratar el seguro, cuando sean de propiedad del asegurado o sea éste responsable de su cuidado y conservación. Comprende también el combustible y lubricantes cuando sean de propiedad del asegurado.

Integran igualmente el valor asegurable los equipos e instrumentos, aparejos, repuestos, pertrechos y otros elementos, que hayan sido temporalmente retirados del buque para su reparación o por cualquier otra causa, siempre y cuando sean puestos nuevamente a bordo del buque, antes de la navegación.

Artículo (95).-

Si el seguro se contrata por viaje "desde" un lugar determinado, salvo estipulación en contrario, el riesgo comienza para el asegurador cuando el buque leva anclas o larga amarras para empezar el viaje en el puerto o lugar señalado en la póliza y termina cuando el buque fondea a salvo en el puerto o lugar de su destino.

Artículo (96).-

Cuando el seguro se contrata por viaje "en y desde" un lugar determinado, el riesgo comienza inmediatamente para el asegurador si el buque se encuentra en ese lugar, en condiciones de seguridad, en el momento en que el contrato se perfecciona.

Si el buque no se encuentra en el lugar indicado en el momento en que el contrato se perfecciona, el riesgo comienza tan pronto como éste arribe a dicho lugar en condiciones de seguridad y salvo pacto en contrario, es irrelevante que el buque esté asegurado bajo otra póliza por un plazo específico hasta después de su arribo.

La expresión "condiciones de seguridad" significa que el buque esté en posesión del asegurado y no bajo captura o arresto y que exista como buque aun cuando esté dañado.

Artículo (97).-

En el seguro por tiempo, si al vencimiento del plazo el buque se encuentra navegando o está en peligro o en un puerto de refugio o de escala, el seguro queda prorrogado, previa notificación por escrito al asegurador, hasta que el buque arribe al puerto de destino, abonando al asegurador la proporción de prima que corresponda al tiempo de prórroga.

Artículo (98).-

Salvo estipulación contraria en la póliza, el asegurador no responde de las pérdidas que resulten a consecuencia del estado de innavegabilidad del buque asegurado, a menos que el asegurado acredite haber ejercido la diligencia debida para que su buque esté en buenas condiciones de navegabilidad antes y al momento en que el buque se hace a la mar.

Artículo (99).-

Por innavegabilidad del buque se entiende que éste no se encuentra en estado razonablemente adecuado en todo sentido para hacer frente a los riesgos ordinarios del mar y de la aventura marítima asegurada.

Artículo (100).-

En caso de avería simple o particular el importe de la indemnización se determinará de los modos siguientes, salvo estipulación en contrario en la póliza:

- 1.- Si el buque ha sido reparado, el asegurador indemnizará al asegurado el costo razonable de la reparación de los daños cubiertos por la póliza, sin exceder la suma asegurada respecto de cada siniestro;
- 2.- Si al vencimiento de la póliza el buque hubiese sido sólo parcialmente reparado, el asegurado tendrá derecho al costo razonable de las reparaciones efectuadas y también a ser indemnizado por la depreciación razonable, si existiese, a consecuencia de los daños no reparados, siempre y cuando la suma total acumulada no exceda del costo de las reparaciones totales del buque, computado conforme a lo previsto en el inciso anterior;
- 3.- Si el buque no ha sido reparado y no hubiese sido vendido en estado averiado durante la vigencia de la

póliza, el asegurado tendrá derecho a ser indemnizado por la depreciación razonable derivada de los daños no reparados, sin exceder el costo razonable de reparar tales daños calculado de la forma prevista en el inciso 1°.

Por depreciación razonable se entenderá la diferencia entre el valor de mercado del buque sin averías y el valor del buque en estado de avería.

- 4.- Si el buque hubiese sido vendido antes del vencimiento de la póliza sin que los daños hayan sido reparados, el asegurado tendrá derecho a ser indemnizado por los daños no reparados determinados por la reducción en el precio de venta causada por la existencia de dichos daños.

Sin embargo, la responsabilidad del asegurador en ningún caso excederá el costo razonable de la reparación de dichos daños, calculados en la oportunidad en que razonablemente debieron efectuarse las reparaciones y de la forma prevista en el inciso 1°.

Artículo (101).-

El asegurador será responsable por las pérdidas sucesivas, aun cuando el importe acumulado de las mismas exceda la suma asegurada.

En caso que luego de una avería simple o particular no reparada, ocurra una pérdida total, el asegurado sólo tendrá derecho a ser indemnizado por la pérdida total. Lo aquí establecido no afectará el derecho del asegurado, conforme a lo previsto en el Artículo (79), a ser reembolsado por los gastos particulares incurridos para evitar o aminorar pérdidas por riesgos cubiertos.

SECCIÓN II

DEL SEGURO DE LA CARGA

Artículo (102).-

Salvo estipulación en contrario en la póliza, en el seguro de transporte de mercancías u otros bienes el contrato se entiende celebrado por cuenta de quien tenga interés asegurable al momento del siniestro y en consecuencia la cobertura se mantiene aun cuando cambie el asegurado designado en la póliza y sin que sea necesario que el cambio de asegurado le sea comunicado al asegurador.

Artículo (103).-

En este tipo de seguro el valor asegurable está constituido por el costo de las mercancías o bienes, en el lugar de origen y los

gastos derivados de su embarque y transporte, así como el costo del seguro. Será válido que las partes estipulen en la póliza un porcentaje adicional de acuerdo a los usos y prácticas de cada plaza.

Artículo (104).-

Si el seguro se contrata por viaje, salvo estipulación en contrario en la póliza, la cobertura comienza desde el momento en que las mercancías o los bienes dejan tierra para ser embarcados, ya sea directamente o por intermedio de otras embarcaciones, en el buque en que deban ser transportadas y termina cuando son descargados en tierra en el puerto de destino o haya transcurrido el plazo máximo fijado en la póliza para su descarga.

Artículo (105).-

Salvo estipulación contraria en la póliza, el asegurador no responde de las pérdidas que resulten en los efectos asegurados a consecuencia del estado de innavegabilidad del buque, o de su falta de adecuación para efectuar con seguridad el transporte de los bienes asegurados hasta su lugar de destino consignado en la póliza, siempre y cuando el asegurado o sus dependientes hayan conocido de tal innavegabilidad o falta de adecuación en el momento en que los bienes asegurados fueron embarcados.

Artículo (106).-

La póliza abierta o sujeta a declaraciones, se limita a describir las condiciones generales del seguro, dejando la identificación y valoración de los bienes objeto del contrato, lo mismo que otros datos necesarios para su individualización, para ser definidos en declaraciones posteriores que se harán constar mediante anexo o endoso a la póliza, certificado de seguro, o por cualquier otro medio sancionado por la costumbre.

La póliza expresará la responsabilidad máxima del asegurador por los embarques que se efectúen durante la vigencia de la misma y, sujeto a estipulación en la póliza, la responsabilidad máxima del asegurador por cada embarque.

Artículo (107).-

El seguro contratado mediante póliza abierta implica la obligación del asegurado de declarar todos los embarques definidos en la póliza, en el orden en que se realicen durante la vigencia de la misma, así como la cobertura automática de dichos embarques por el asegurador. Cada declaración deberá ser formulada antes o durante el respectivo embarque.

Igualmente, el asegurado está obligado a declarar por escrito al

asegurador la naturaleza y el valor de los bienes, así como el buque, fecha de embarque y viaje, en la forma y dentro del plazo que establezca la póliza. La omisión de cualquier dato o la errónea declaración pueden ser rectificadas aún después de llegados los bienes o de su pérdida, siempre que el asegurado haya incurrido en ellas de buena fe. Cuando el valor de los bienes haya sido declarado después de su llegada o de su pérdida, la póliza será tratada como no valuada respecto de los bienes objeto de la declaración tardía.

Artículo (108).-

Cuando como resultado de la realización de un riesgo cubierto por la póliza, el tránsito asegurado terminase en un puerto o lugar que no fuese aquél al cual el objeto asegurado está destinado conforme a lo estipulado en la póliza, el asegurador reembolsará al asegurado por cualquier gasto extra, adecuada y razonablemente incurrido en descargar, almacenar y reexpedir el objeto asegurado a su destino.

Artículo (109).-

Si parte de los efectos asegurados se perdiese totalmente, la indemnización a que tendrá derecho el asegurado consistirá en una proporción del valor asegurado en el caso de una póliza valuada, o en una proporción del valor asegurable tratándose de una póliza no valuada, igual a la que represente el valor asegurable de la parte siniestrada respecto del valor asegurable de la totalidad de los bienes asegurados.

Artículo (110).-

Cuando la totalidad o una parte de los efectos asegurados sea entregada averiada en su lugar de destino, la indemnización a que tendrá derecho el asegurado consistirá en una proporción del valor asegurado en el caso de una póliza valuada, o en una proporción del valor asegurable tratándose de una póliza no valuada, igual a la que represente la diferencia que exista entre los valores sano y averiado en su lugar de destino respecto del valor en estado sano.

Si el asegurado optase por reacondicionar o reparar una parte o toda la carga que ha llegado averiada a su destino, podrá alternativamente reclamar el costo razonable que tenga tal reacondicionamiento o reparación en la fecha del arribo de la carga a su destino, sin que dicho costo pueda exceder de la suma indemnizable conforme al párrafo anterior.

Artículo (111).-

Cuando distintas especies de bienes sean aseguradas por un solo valor, el valor deberá ser distribuido entre las diferentes

especies en proporción a sus respectivos valores asegurables, como en el caso de una póliza no valuada.

SECCIÓN III

DEL SEGURO DEL FLETE

Artículo (112).-

En el seguro del flete el valor asegurable es el importe bruto del flete a riesgo del asegurado más los gastos del seguro.

Artículo (113).-

El término flete comprende el beneficio que un armador puede obtener del empleo de su buque en el transporte de sus propias mercancías, así como la retribución abonable por un tercero por el servicio de transporte.

Artículo (114).-

Las disposiciones sobre seguro de buques y mercancías, se aplicarán al seguro de flete en cuanto sean compatibles con su propia naturaleza.

SECCIÓN IV

DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD

Artículo (115).-

En el seguro de responsabilidad el importe de la indemnización será equivalente a la suma que el asegurado haya pagado o deba pagar al damnificado, por los daños y perjuicios que le haya ocasionado a consecuencia de un riesgo cubierto por la póliza, siempre y cuando su responsabilidad y el monto de la reparación hayan sido determinados:

- 1.- Por sentencia firme de un Tribunal competente;
- 2.- Por laudo arbitral si el sometimiento a arbitraje fue acordado antes de que surja la controversia o el asegurador dio su consentimiento para que la controversia sea decidida por medio de arbitraje; o
- 3.- Por transacción aprobada por el asegurador.

Artículo (116).-

El asegurador responde como máximo hasta el límite de la suma asegurada por cada uno de los accidentes que originen su responsabilidad ocurridos durante la vigencia de la póliza.

CAPITULO IV

DE LA PRESCRIPCIÓN DE ACCIONES

Artículo (117).-

Prescribirán a los tres (3) años las acciones para reclamar al asegurador indemnizaciones derivadas del con-trato de seguro marítimo. El plazo se contará a partir de la fecha en que se produjo el siniestro.

Tratándose de indemnizaciones derivadas de contribuciones de avería gruesa, de gastos de salvamento, de gastos de conservación o particulares, así como en el seguro de responsabilidad, el plazo comenzará a correr desde el día en que el asegurado efectuó el pago.

=====

ANEXO

PÓLIZA DE SEGURO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

CONDICIONES GENERALES

PRIMERA: DECLARACIÓN INICIAL DEL RIESGO

1.1 El Asegurado o la persona que contrate en su nombre, está obligado a declarar a la Compañía antes de la celebración del contrato todos los hechos o circunstancias que conozca, o que se presume que debía conocer y que puedan influir a un prudente asegurador en la fijación de la prima o en la aceptación del riesgo.

Se presumen conocidos los hechos y circunstancias que una persona debiera conocer en el curso ordinario de sus actividades.

Toda declaración puede ser retirada o corregida antes del perfeccionamiento del contrato.

Efectos de la Reticencia o de la Declaración Inexacta

1.2 La declaración falsa o inexacta, así como la omisión u ocultación por parte del Asegurado o de la persona que contrate en su nombre, de los hechos o circunstancias referidas en el artículo anterior, efectuadas de mala fe, acarrearán la nulidad del contrato y liberan a la Compañía de toda responsabilidad.

Si el Asegurado o quien contrató por él hubiese actuado de buena fe, es decir sin intención de ocultar la verdadera magnitud del riesgo, el contrato será válido y la Compañía tendrá derecho a reajustar el monto de la prima.

1.3 No existe obligación de declarar los hechos o circunstancias que disminuyan el riesgo, que la Compañía conocía, o que debía conocer, así como aquéllos a cuya información haya renunciado, expresa o tácitamente.

SEGUNDA: EL CONTRATO

Condiciones del Contrato

2.1 La Compañía y el Asegurado convienen en someterse en todo lo relacionado con el presente seguro, a los pactos consignados tanto en las condiciones generales como en las condiciones especiales y particulares adheridas, que forman parte integrante de esta póliza y que conjuntamente con la solicitud de seguro, instrumentan el contrato, cuyas cláusulas el Asegurado declara conocer.

En caso de discrepancia, las condiciones especiales priman sobre las condiciones generales y las condiciones particulares prevalecen

ante las dos primeras.

Objeto del Contrato

2.2 Por el presente contrato de seguro marítimo, la Compañía se compromete a indemnizar al Asegurado que tenga un interés asegurable, en la forma y hasta el monto estipulados, por las pérdidas y/o daños que sufran los efectos asegurados a consecuencia de la realización de los riesgos marítimos cubiertos.

El contrato de seguro marítimo podrá hacerse extensivo a la protección de riesgos no marítimos, cubiertos y amparados por las cláusulas especiales y particulares adheridas, siempre que sean accesorios a una expedición marítima.

Interés Asegurable

2.3 Una persona tiene interés asegurable en una legítima aventura marítima cuando su patrimonio puede resultar afectado, directa o indirectamente, por la realización de un riesgo marítimo. El interés parcial así como el interés contingente son susceptibles de asegurarse.

2.4 El interés asegurable debe existir al momento de la realización del riesgo, no siendo necesario que el Asegurado lo tenga al tiempo en que se celebró el contrato de seguro, siempre y cuando haya tenido una razonable expectativa de adquirirlo.

TERCERA: RIESGOS CUBIERTOS

Modalidades de Cobertura

3.1 El seguro marítimo puede contratarse bajo el sistema de Riesgos Enumerados o bajo el sistema Todo Riesgo.

3.2 La modalidad de cobertura elegida y en su caso la enumeración de los riesgos cubiertos por la presente Póliza constan en las condiciones especiales adheridas a esta póliza.

3.3 En el caso que el seguro marítimo se contrate bajo el sistema de Riesgos Enumerados, cubrirá la pérdida o daño al objeto asegurado cuya causa inmediata o dominante sea uno de los riesgos enunciados en la póliza, con las excepciones que en ella se hayan previsto.

3.4 En el caso que el seguro marítimo se contrate bajo el sistema de Todo Riesgo, cubrirá toda pérdida o daño al objeto asegurado, salvo las excepciones que expresamente se hayan previsto.

3.5 La Compañía será responsable por los daños y pérdidas cuya causa inmediata o dominante sea un riesgo cubierto por la póliza.

CUARTA: EXCLUSIONES GENERALES

4.1 En ningún caso el presente seguro cubrirá los daños, pérdidas o gastos que se deban a las siguientes causas:

- a)** Dolo o culpa inexcusable del Asegurado, en cuyo caso la Compañía estará facultada además para resolver el contrato;
- b)** Vicio propio o naturaleza intrínseca del objeto asegurado, o demora aunque ésta a su vez haya sido ocasionada por un riesgo cubierto por el seguro;
- c)** Insuficiencia o mal acondicionamiento del embalaje o inadecuada preparación del objeto asegurado para la expedición. A estos efectos se entenderá que embalaje incluye la estiba en un contenedor o liftvan pero sólo cuando dicha estiba haya sido efectuada antes de que comience la cobertura o haya sido efectuada por el Asegurado o sus dependientes;
- d)** Estado de innavegabilidad del buque o embarcación o de la ineptitud del buque, embarcación, medio de transporte o liftvan para el transporte seguro del objeto asegurado; siempre y cuando el asegurado o sus dependientes hayan conocido de la innavegabilidad o falta de adecuación al momento en que los bienes asegurados fueron embarcados;
- e)** Frustración del viaje o aventura;
- f)** Insolvencia o falta financiera de los propietarios, armadores, gestores, fletadores u operadores del buque;
- g)** Guerra, guerra civil, revolución, rebelión, insurrección o lucha civil que provenga de ella, o cualquier acto de hostilidad por o contra un poder beligerante;
- h)** Captura, embargo, arresto, restricción o detención del medio transportador y/o del objeto asegurado y sus consecuencias o cualquier intento para ello;
- i)** Minas, torpedos, bombas u otras armas de guerra abandonadas;
- j)** Huelguistas, obreros despedidos por cierre patronal (lock-out) o personas que tomen parte en disturbios laborales, motines o tumultos populares;
- k)** Consecuencia de huelgas, cierres patronales (lock-out), disturbios laborales, motines o tumultos populares;
- l)** Acto de terrorista o de persona que actúe por motivaciones políticas.
- m)** Filtraciones, roturas, mermas o uso o desgaste naturales y ordinarios, del objeto asegurado.

Las partes pueden establecer otras exclusiones o dispensar las aquí enumeradas, mediante estipulación expresa y por escrito contenida en las cláusulas especiales y particulares adheridas.

QUINTA: VALOR ASEGURABLE Y SUMA ASEGURADA

5.1 El valor asegurable de las mercancías aseguradas bajo la presente Póliza está constituido por el costo de las mismas en el lugar de origen y los gastos derivados de su transporte, así como el costo del seguro, salvo estipulación en contrario.

Póliza Valuada

5.2 Si el valor del objeto asegurado fuese fijado por las partes en esta Póliza o en documento anexo, se entenderá que la póliza es valuada y el valor así fijado constituirá el valor asegurable que será obligatorio para las partes, no pudiendo la Compañía intentar su revisión sino en el caso en que haya mediado dolo por parte del Asegurado.

El solo hecho de que el valor sea declarado en la Póliza no crea la presunción de haber sido convenido por las partes. Sin embargo, las expresiones "póliza valuada", "de valor estimado", o "de valor admitido", bastarán para expresar que las partes han convenido en el valor del objeto asegurado.

Infraseguro

5.3 Si la suma asegurada fuese inferior al valor asegurable, se reputará al Asegurado como Asegurador por la diferencia y, en consecuencia, las pérdidas y gastos se imputarán a la Compañía y al Asegurado en la misma proporción que exista entre la suma asegurada y el valor asegurable y la Compañía sólo indemnizará la parte alícuota que le corresponda.

Sobreseguro

5.4 Si la suma asegurada excediese el valor asegurable, sin que haya mediado dolo por parte del Asegurado, la Compañía sólo indemnizará al Asegurado hasta el límite del valor asegurable.

Doble Seguro

5.5 En el caso que el Asegurado haya celebrado con anterioridad otros contratos de seguro sobre el mismo objeto y riesgos, la Compañía sólo estará obligada a indemnizar al Asegurado la suma en exceso que no sea recuperable bajo los seguros celebrados con anterioridad.

En el supuesto del doble seguro a que se refiere el párrafo precedente y para que proceda la indemnización en la forma allí prevista, el Asegurado estará obligado a comunicar a la Compañía, al momento de la celebración de este contrato, la existencia de los

otros seguros cubriendo el mismo objeto y riesgo. La falta de dicha comunicación libera a la Compañía de su obligación de indemnizar, sin perjuicio de hacer suya la prima entera.

5.6 En el caso que se hubiesen celebrado sin fraude uno o más contratos de seguro en la misma fecha que la del presente contrato, la Compañía participará en la indemnización a prorrata con los demás aseguradores, tomándose como base para la liquidación del siniestro el valor asegurable de los bienes.

Coaseguro

5.7 Si el Asegurado solicitase por escrito que se ceda en coaseguro a otros aseguradores, parte del riesgo sobre el mismo objeto y siempre que el coaseguro sea aceptado por todos los aseguradores, cada asegurador será directamente responsable frente al Asegurado en la proporción que le corresponda.

En tal caso, salvo pacto en contrario, la Compañía en su condición de Administradora del coaseguro, estará facultada para actuar en nombre y representación de los demás coaseguradores en la gestión ordinaria del contrato, así como en las reclamaciones contra terceros responsables del daño, gozando para tales efectos de la representación judicial y extrajudicial, tanto activa como pasiva, con las facultades generales y especiales del mandato, pudiendo interponer demandas contra el Asegurado y/o contra terceros responsables del daño, así como contestar las demandas que el Asegurado interponga.

SEXTA: VIGENCIA DEL SEGURO

Seguro a Término

6.1 Si el seguro se contrata por tiempo, la responsabilidad de la Compañía, salvo pacto en contrario, comienza y termina a la hora y día estipulados y para su cómputo se tomará el horario vigente en el lugar donde se celebró el contrato.

Seguro por Viaje

6.2 Si el seguro se contrata por viaje, salvo pacto en contrario, la cobertura comienza desde el momento en que las mercancías dejan tierra para ser embarcadas, ya sea directamente o por intermedio de otras embarcaciones, en el buque en que deban ser transportadas, y termina cuando son descargadas en tierra en el lugar de destino o haya transcurrido el plazo máximo fijado en esta Póliza para su descarga.

El cambio del lugar de partida o el de destino indicados en esta póliza, así como la desviación injustificada del buque, liberan de responsabilidad a la Compañía. Sin embargo, la cobertura del seguro podrá mantenerse mediante el pago de una prima adicional y sujeto a que se dé inmediato aviso a la Compañía.

Seguro de Almacén a Almacén

6.3 Cuando el seguro se contrate de almacén a almacén, salvo pacto en contrario, la cobertura comienza desde el momento en que las mercancías dejan el almacén o depósito de origen en el lugar indicado en la Póliza para inicio del tránsito, continúa durante el curso ordinario del mismo y termina: 1) Cuando las mercancías son entregadas en el almacén o depósito del consignatario en el lugar de destino o en otro lugar indicado en la Póliza, o 2) Al momento de su entrega en cualquier otro almacén o lugar de almacenaje, ya sea anterior o en el destino aquí indicado, que el Asegurado decida utilizar bien para el almacenaje que no sea en el curso ordinario del tránsito o para asignación o distribución, o 3) Cuando transcurra el plazo fijado en la Póliza desde su descarga al costado del buque en el puerto de destino.

SÉPTIMA: PÓLIZA ABIERTA

7.1 La póliza abierta se limitará a describir las condiciones generales del seguro, dejando la identificación y valoración de las mercancías objeto del contrato, lo mismo que otros datos necesarios para su individualización, para ser definidos en declaraciones posteriores que se harán constar mediante anexo o endoso a la póliza, certificado de seguro, o por cualquier otro medio sancionado por la costumbre.

La póliza expresará la responsabilidad máxima de la Compañía por los embarques que se efectúen dentro de la vigencia de la misma o, en su caso, la responsabilidad máxima de la Compañía por cada embarque.

7.2 El seguro contratado mediante póliza abierta implica, salvo pacto en contrario, la obligación del Asegurado de declarar todos los embarques de las mercancías objeto del contrato, en el orden en que se realicen, durante la vigencia de la póliza, así como la cobertura automática de dichos embarques por la Compañía.

Igualmente, el Asegurado está obligado a declarar por escrito a la Compañía, la naturaleza y el valor de las mercancías, así como el buque, fecha de embarque y viaje, en la forma y dentro del plazo que establezca la Póliza. Toda omisión o errónea declaración puede ser rectificadas aun después de la llegada de las mercancías o de su pérdida, siempre que se haya incurrido en ellas de buena fe. Salvo pacto en contrario, cuando el valor de las mercancías ha sido declarado después de su llegada o de su pérdida, la Póliza será tratada como no valuada respecto de las mercancías objeto de la declaración tardía.

7.3 El incumplimiento de la obligación impuesta al Asegurado, de declarar bajo la póliza abierta todos los embarques que realice, libera a la Compañía de toda responsabilidad por los siniestros de embarques no declarados y para exigir el pago de las primas por dichos embarques no declarados, aun cuando no hubieran sufrido siniestro, sin perjuicio de su derecho de dar por resuelto el

contrato.

7.4 La Compañía se reserva el derecho de revisar los libros y demás documentos del Asegurado para comprobar que efectivamente fueron declarados todos los embarques de las mercancías objeto del contrato.

OCTAVA: LA PRIMA

8.1 La prima es debida por el Asegurado desde el momento de la celebración del contrato y su pago es exigible por la Compañía contra entrega de la póliza o del documento que contenga la cobertura provisional, o desde el momento en que el Asegurado declara sus embarques, cuando éstos sean aplicables a pólizas flotantes.

El monto y la forma de pago de la prima se establecen en las Condiciones Particulares de la presente póliza.

8.2 Cuando el seguro sea renovado en las mismas o en otras condiciones, las primas sucesivas deberán pagarse al comenzar cada período de seguro.

8.3 En los casos en los que la Compañía tenga derecho a reajustar la prima o a cobrar una prima adicional, el pago deberá efectuarse dentro de los ocho (8) días hábiles siguientes a aquél en que se notifique al Asegurado el reajuste o la prima adicional correspondiente.

8.4 El pago de la prima deberá hacerse en el domicilio de la Compañía.

8.5 La falta de pago oportuno de la prima suspende de manera inmediata y automática la cobertura del seguro y en consecuencia la Compañía no será responsable por ningún siniestro que sobrevenga aunque el mismo se encontrara amparado por la cobertura de la presente póliza.

Adicionalmente, la falta de pago de la prima da derecho a la Compañía a resolver definitivamente el contrato cursando aviso escrito al Asegurado. La resolución operará de pleno derecho desde la fecha en que el asegurado reciba el aviso.

NOVENA: NO AGRAVACIÓN DEL RIESGO Y GARANTÍAS

Obligación de comunicar la agravación del riesgo

9.1 El Asegurado tiene el deber de no incrementar el riesgo durante la vigencia del contrato, y está obligado a comunicar a la Compañía cualquier hecho o circunstancia que sobrevenga a la celebración del contrato y que agrave el riesgo.

El incumplimiento de dicha obligación libera a la Compañía de indemnizar al Asegurado los siniestros que se produzcan desde el momento en que se incrementó el riesgo.

9.2 La comunicación se hará por escrito y con una antelación no menor de 10 días a la fecha en que se producirá la agravación del riesgo, si ésta depende de la voluntad del Asegurado. Si deriva de circunstancias ajenas al Asegurado, deberá hacerse dentro del día siguiente hábil a aquél en que tome conocimiento de ella, o en que razonablemente debió haberlo tenido.

9.3 Comunicada la agravación en la forma descrita anteriormente, y si ésta se produjo por voluntad del Asegurado, la Compañía podrá optar entre resolver el contrato o exigir el reajuste de prima que corresponda. La elección corresponde exclusivamente a la Compañía. Si opta por la resolución, deberá comunicarla al Asegurado por escrito, dentro de los 5 días hábiles de haber tomado conocimiento de la agravación del riesgo. Vencido el plazo, la Compañía sólo podrá exigir el reajuste de la prima.

Si la agravación se produjese por circunstancias ajenas a la voluntad del Asegurado, la Compañía sólo tendrá derecho a reajustar la prima.

9.4 La Compañía no podrá invocar la agravación del riesgo como causal para resolver el contrato o para liberarse de su obligación de indemnizar, ni para reajustar la prima, cuando aquélla se haya producido como resultado de las medidas adoptadas para la seguridad del buque o del objeto asegurado, o con el propósito de salvar vidas humanas o de asistir a un buque en peligro en el que se encuentren vidas humanas, o para obtener asistencia médica para una persona a bordo del buque.

Garantías

9.5 Se entiende por garantía la promesa o la declaración expresa, en virtud de la cual el Asegurado se obliga a hacer o no determinada cosa, o a cumplir determinada exigencia, o mediante la cual afirma o niega la existencia de determinada situación de hecho.

La garantía debe constar en la póliza o en documento anexo a ella y puede expresarse en cualquier forma que indique la intención inequívoca de otorgarla.

La garantía, sea o no sustancial respecto del riesgo, deberá cumplirse estrictamente. En caso contrario, la Compañía quedará liberada de responsabilidad a partir del momento en que se produjo el incumplimiento, salvo que el Asegurado acredite que el incumplimiento fue subsanado y que la garantía quedó cumplida antes del siniestro.

9.6 El Asegurado garantiza que ejercerá siempre debida diligencia en todos sus actos relacionados a la cobertura otorgada por el presente contrato.

9.7 El Asegurado garantiza que la expedición será lícita y que, en cuanto dependa de él, se llevará a cabo con arreglo a ley.

9.8 En el seguro por viaje, y salvo pacto en contrario, el Asegurado garantiza que el lugar de embarque y el de destino no será variado.

9.9 Cuando se trate de fletamento de una nave en condiciones a término o por viaje, total o parcial, el Asegurado garantiza haber obtenido declaración suficiente del armador, su cedente o cesionarios, de que el buque se encuentra con clasificación vigente expedida por sociedad clasificadora internacional así como que cuenta con seguros de casco y maquinaria y de protección e indemnización al día.

9.10 El incumplimiento de una garantía queda justificado en los casos estipulados en la Cláusula 9.4 de estas Condiciones Generales, y también cuando debido a un cambio en las circunstancias, la garantía ya no sea aplicable al presente contrato.

DÉCIMA: PERDIDAS TOTALES Y PARCIALES

Pérdida Total

10.1 La pérdida puede ser real o efectiva, y constructiva o virtual y ambas se considerarán incluidas en el seguro contra pérdida total. Este seguro admite la pérdida total de parte de las mercancías aseguradas.

Pérdida Total Real o Efectiva

10.2 Existirá pérdida total real o efectiva y en tal caso no será necesario dar aviso de abandono, cuando por acción de un riesgo asegurado, el objeto asegurado quede destruido o de tal modo averiado que pierda la aptitud para el fin a que está naturalmente destinado o cuando el Asegurado sea irreparablemente privado de él.

Pérdida Total Constructiva o Virtual

10.3 Existirá pérdida total constructiva o virtual cuando el objeto asegurado sea razonable y oportunamente abandonado en favor de la Compañía debido a que su pérdida total real o efectiva resulte inevitable o porque el costo de recuperar, reacondicionar y reexpedir el objeto al destino consignado en la póliza, exceda su valor a la fecha de arribo. En particular, habrá pérdida total constructiva o virtual cuando el Asegurado sea privado de la posesión del objeto asegurado a consecuencia de un riesgo cubierto por el seguro y sea improbable su rescate, o el costo de éste exceda su valor una vez rescatado;

10.4 En caso de pérdida total constructiva o virtual, el Asegurado podrá considerarla como pérdida parcial o, alternativamente, como pérdida total, abandonando en este último caso el objeto asegurado en favor de la Compañía.

Aviso de Abandono

10.5 Si el Asegurado opta por abandonar el objeto asegurado deberá dar aviso de abandono a la Compañía. En caso contrario, la pérdida sólo podrá considerarse como parcial. El aviso deberá darse por el Asegurado dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la fecha en que haya recibido información fidedigna de la pérdida. Si la información fuere dudosa, la Compañía podrá extender el plazo antes mencionado cuando medien circunstancias razonables.

10.6 El aviso de abandono deberá darse por escrito en términos que indique de modo inequívoco la intención del Asegurado de hacer abandono incondicional de su interés en el objeto asegurado, en favor de la Compañía.

10.7 Si transcurridos quince (15) días hábiles desde la fecha de recibo del aviso de abandono, la Compañía no lo hubiese rechazado formalmente y por escrito, éste se reputará como aceptado.

10.8 Dado en debida forma el aviso de abandono, los derechos del Asegurado no sufrirán menoscabo alguno porque la Compañía rehúse aceptarlo.

Efectos del Abandono

10.9 El abandono aceptado por la Compañía o declarado válido por Juez o Arbitro competente, transmite a la Compañía todos los derechos y acciones del Asegurado respecto del objeto asegurado, inclusive el derecho de propiedad, con todo lo que le es accesorio. **Esta transferencia de derechos se retrotrae al momento en que la Compañía recibió la declaración de abandono. La Compañía podrá sin embargo, rechazar la transmisión de propiedad, declarándolo así al aceptar el abandono o dentro de los quince (15) días hábiles contados desde la aceptación o desde que el abandono fuera declarado judicialmente válido.**

Avería Simple o Particular

10.10 Para los efectos de esta Póliza se considera avería simple o particular la pérdida parcial o el daño que sufra el objeto asegurado a consecuencia de un riesgo cubierto por la póliza y que no constituya avería gruesa o común, ni gastos de salvamento. No se encuentran comprendidos dentro del concepto de avería simple o particular los gastos de conservación o gastos particulares en que incurra el Asegurado para preservar o garantizar la seguridad del objeto asegurado, los cuales están sujetos a lo que señala el numeral 10.8.

Avería Gruesa o Común

10.11 Se considera que existe un acto de avería gruesa o común cuando intencional y razonablemente se hace un sacrificio extraordinario o se incurre en gasto de la misma naturaleza para salvar el buque, su cargamento o ambas cosas a la vez con el fin de preservarlos de un riesgo común, conocido y efectivo.

10.12 La cobertura por avería gruesa o común comprende las

contribuciones a los sacrificios realizados y los gastos incurridos para evitar una pérdida por alguno de los riesgos cubiertos por la póliza. Cubre también todo sacrificio del bien asegurado realizado con la misma finalidad, quedando a salvo el derecho de la Compañía a subrogarse en la acción por contribución que corresponda al Asegurado contra los demás interesados en la misma aventura marítima.

10.13 En defecto de estipulación expresa en contrario, la Compañía no será responsable por los sacrificios o contribuciones por concepto de avería gruesa o común que se hayan realizado con el fin de evitar una pérdida por un riesgo no cubierto por la póliza.

10.14 Si el buque, carga y flete, o dos cualesquiera de estos intereses pertenecen al mismo Asegurado, la Compañía responderá por las contribuciones o sacrificios de avería gruesa o común, como si pertenecieran a distintos Asegurados.

Gastos de Salvamento

10.15 Salvo estipulación en contrario, los gastos de salvamento incurridos para evitar una pérdida por riesgos cubiertos por la presente Póliza, serán recuperables como pérdida causada por estos riesgos.

La expresión "Gastos de Salvamento" se refiere a la indemnización a que tiene derecho un salvador en virtud de la legislación nacional pertinente e independientemente de todo contrato.

Los gastos de salvamento no comprenden el costo de servicios de naturaleza de salvamento ejecutados por el propio Asegurado o por sus dependientes o por un tercero contratado con el fin de impedir las consecuencias de una pérdida cubierta por la Póliza. Tales gastos, si se incurriese adecuadamente en ellos, pueden recuperarse como gastos de conservación o particulares o como pérdida por avería gruesa, según las circunstancias en que se hayan producido.

DÉCIMO PRIMERA: DETERMINACIÓN DE LA INDEMNIZACIÓN

Por Pérdida Total

11.1 Sujeto a las estipulaciones de este seguro, en el caso de pérdida total de las mercancías aseguradas, el monto de la indemnización será la suma fijada en la póliza si ésta fuera "valuada" o "de valor estimado", y será el valor asegurable determinado de acuerdo con lo previsto en el numeral 2.1, si la póliza fuera no valuada.

Por Pérdida Parcial

En caso de pérdida parcial del objeto asegurado, se observarán las siguientes reglas:

11.2 Si parte de las mercancías aseguradas se perdiese totalmente y la póliza fuese valuada, la indemnización a que tendrá derecho el asegurado consistirá en una proporción del valor asegurado igual a la que represente el valor asegurable de la parte siniestrada respecto del valor asegurable de la totalidad de las mercancías aseguradas.

Si se tratase de una póliza no valuada, el monto de la indemnización será el equivalente al valor asegurable de la parte perdida.

11.3 Cuando la totalidad o una parte de las mercancías aseguradas sea entregada averiada en su lugar de destino, la indemnización a que tendrá derecho el Asegurado consistirá en una proporción del valor asegurado en el caso de que la póliza sea valuada, o en una proporción del valor asegurable tratándose de una póliza no valuada, igual a la que represente la diferencia que exista entre los valores sano y averiado de las mercancías en su lugar de destino respecto de su valor en estado sano.

11.4 El valor de las mercancías, en estado sano y averiado, en su lugar de destino, se determinará por su precio de venta al por mayor y, no existiendo éste, por el valor estimado, en ambos casos, con inclusión del flete, gastos de descarga y derechos pagados anticipadamente. Tratándose de mercancías que usualmente se venden en consignación, se entenderá por valor en estado sano el precio de la consignación.

11.5 Si el Asegurado optase por reacondicionar o reparar una parte o toda la carga que ha llegado averiada a su destino, podrá alternativamente reclamar el costo razonable que tenga tal reacondicionamiento o reparación en la fecha del arribo de la carga a su destino, sin que dicho costo pueda exceder de la suma indemnizable conforme a los puntos anteriores.

11.6 Cuando se aseguren distintas especies de mercancías por un solo valor, el valor deberá ser prorrateado entre las diferentes especies en proporción a sus respectivos valores asegurables, como en el caso de una póliza no valuada.

Por Contribución de Avería Gruesa y de Gastos de Salvamento

11.7 Cuando el Asegurado pague o sea responsable por una contribución de avería gruesa o común, el monto de la indemnización será equivalente al importe total de dicha contribución, si el interés sujeto a ella hubiere sido asegurado por su valor contribuyente total o si sólo una parte de él hubiere sido asegurada, el monto de la indemnización será reducido en proporción al infraseguro.

Si existen averías simples o particulares que signifiquen una deducción del valor contribuyente y por las cuales sea responsable la Compañía, el importe de las mismas deberá deducirse del valor asegurado a fin de determinar la contribución de avería gruesa o común correspondiente a la Compañía.

Cuando la Compañía sea responsable por gastos de salvamento, el monto de la indemnización será determinado conforme al mismo principio.

Seguro Libre de Avería Simple o Particular

11.8 Cuando el objeto haya sido asegurado libre de avería simple o particular, el Asegurado no tendrá derecho a indemnización por pérdida parcial, si ella no proviene de un sacrificio de avería común, a menos que el contrato contenido en la póliza sea divisible; en cuyo caso el Asegurado tendrá derecho a ser indemnizado por la pérdida total de una parte divisible.

11.9 Cuando el objeto haya sido asegurado libre de avería simple o particular totalmente o bajo un porcentaje determinado, la Compañía será responsable, no obstante, de los gastos de salvamento y de los gastos de conservación o particulares en que se haya incurrido para evitar una pérdida cubierta por el seguro.

11.10 Cuando el objeto haya sido asegurado libre de avería simple o particular bajo un porcentaje determinado, no podrá agregarse a la pérdida por avería una pérdida por avería gruesa para el efecto de integrar el porcentaje especificado. Para este efecto sólo se tomará en consideración el daño efectivo sufrido por el objeto asegurado, sin incluir los gastos de conservación o particulares y los inherentes a la determinación y prueba de la pérdida.

Gastos de Conservación o Particulares

11.11 La Compañía, en adición a cualquier indemnización que le corresponda pagar en virtud de la póliza, reembolsará al Asegurado por todos los gastos de conservación o gastos particulares adecuada y razonablemente incurridos con el objeto de evitar o atenuar una pérdida por cada riesgo cubierto por la póliza, así como por haber adoptado las medidas necesarias para mantener y ejercer adecuadamente todos los derechos contra los transportistas, depositarios y cualquier otro tercero responsable.

11.12 Las medidas adoptadas por el Asegurado o por la Compañía con el fin de salvar, proteger o recuperar el objeto asegurado, no serán consideradas como una renuncia o aceptación de abandono ni perjudicarán los derechos de cualquiera de las partes.

DÉCIMO SEGUNDA: AVISO Y LIQUIDACIÓN DE SINIESTROS

12.1 En caso de siniestro, el Asegurado deberá cumplir con las siguientes obligaciones:

12.1.1 Comunicar a la Compañía, por la vía más rápida, cualquier siniestro que afecte supuesta o ciertamente al objeto asegurado, tan pronto como sea de su conocimiento y, a más tardar, dentro de un plazo máximo de cuarenta y ocho (48) horas de tener noticias del mismo. Deberá, además, proporcionar a la Compañía todos los avisos,

noticias e informaciones que se refieran al siniestro.

12.1.2 En el caso que el seguro se haya contratado de almacén a almacén, de acuerdo a lo previsto en el numeral 6.3 que antecede y ante presencia aparente de daños o pérdidas, el Asegurado deberá dar aviso a la Compañía, a más tardar dentro del plazo de cuarentaiocho (48) horas siguientes a la llegada del objeto asegurado a dicho almacén y antes de proceder a la apertura de los bultos, para los efectos de la inspección y constatación de los eventuales daños y/o pérdidas.

12.1.3 En el caso de embarques hacia el extranjero, si la constatación del daño y/o pérdida tuviera que efectuarse en un lugar donde no exista un ajustador o comisario de averías o representantes de la Compañía, el Asegurado o el consignatario del objeto asegurado, o quien lo represente, solicitará la intervención del Agente del Lloyd's de Londres más cercano y a falta de éste, de la autoridad local competente, dentro del mismo plazo e iguales condiciones indicados en el numeral anterior.

12.1.4 El Asegurado está obligado a proporcionar a la Compañía todos los documentos que ésta o el ajustador o comisario de averías le exija con relación al siniestro.

12.2 El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones y formalidades anteriormente señaladas, así como de las que se refieren a las medidas que diligentemente debe adoptar el Asegurado con el fin de salvar, proteger o recuperar el objeto asegurado, manteniendo y ejerciendo adecuadamente todos sus derechos contra transportistas, depositarios u otros terceros responsables, libera a la Compañía de la obligación de indemnizar al Asegurado por el siniestro sufrido, aun cuando el mismo se encontrara amparado bajo la cobertura de la presente póliza, pues queda entendido y convenido que su cumplimiento es esencial a los efectos de este seguro. El Asegurado o sus cesionarios o representantes, en ningún caso podrán justificar el incumplimiento alegando ignorancia, desconocimiento o error de interpretación de las obligaciones que asume en virtud de este contrato.

Ajustes

12.3 Los siniestros serán liquidados por la Compañía o por el ajustador o comisario de avería que ella designe, siendo obligación del Asegurado justificar su reclamación, acompañando los documentos probatorios necesarios, dentro de un plazo no mayor de seis (6) meses contados a partir de la fecha de arribo del buque porteador a su destino, y si no hubiese llegado, se contarán desde la fecha de salida del último puerto.

12.4 La liquidación de los daños y/o pérdidas será efectuada dentro de los sesenta (60) días hábiles siguientes a la presentación de la documentación sustentatoria completa.

En el plazo de veinte (20) días hábiles desde la recepción del Ajuste, las partes deberán pronunciarse respecto del reclamo. El

silencio de cualquiera de las partes se entenderá como aceptación de la liquidación efectuada por el Ajustador.

Vencido dicho plazo sin que la Compañía haya rechazado el reclamo u observado el Ajuste, deberá pagar la indemnización dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes.

12.5 Cuando el Asegurado haya efectuado gastos que resulten cubiertos por el seguro, en una moneda diferente a la de la suma asegurada, la conversión se hará sobre la base del tipo de cambio vigente en el día en que se efectuaron los gastos. En el caso en que los gastos sean pagaderos en un plazo determinado y el Asegurado sin ninguna razón válida no efectúe el pago a su vencimiento, no podrá reclamar su reembolso a un tipo de cambio que resulte mayor a aquél que estuvo vigente en el momento del vencimiento de las respectivas obligaciones.

Honorarios y Gastos

12.6 En los casos de siniestros amparados por esta póliza, los gastos y honorarios de los peritos o del ajustador o comisario de averías por la constatación de los daños y/o pérdidas serán por cuenta de la Compañía.

12.7 El informe y/o certificado emitido por el comisario de averías o por el ajustador se entiende bajo reserva de todos los derechos y obligaciones derivados de la póliza. No producirá efecto alguno todo lo que en él se consigne y que esté en contradicción con las condiciones estipuladas en la póliza.

12.8 Todos los gastos de este contrato, derechos de emisión, tributos establecidos o por establecerse que graven el seguro por concepto de primas y/o pago de indemnizaciones por siniestros, serán de cargo del Asegurado.

DÉCIMO TERCERA: CONDICIONES FINALES

Cesión del Contrato

13.1 El presente contrato no podrá ser cedido a tercera persona sin el previo aviso por escrito del Asegurado y el consentimiento de la Compañía, siendo entendido y convenido que el cesionario adquiere todos los derechos y asume todas las obligaciones del Asegurado original.

Subrogación

13.2 Pagada la indemnización, la Compañía se subrogará en todos los derechos del Asegurado contra los responsables del siniestro, hasta el límite del importe de la indemnización pagada.

En caso de concurrencia de la Compañía y el Asegurado frente al responsable del siniestro, la reparación que se obtenga se repartirá entre ambos en proporción a su respectivo interés. Los

gastos y costos de la reclamación conjunta serán soportados igualmente en proporción al interés reclamado.

El Asegurado es responsable de los perjuicios que por acción u omisión haya causado al derecho de subrogación de la Compañía; además está obligado a facilitar a la Compañía el ejercicio de tal derecho.

Salvamento

13.3 Cuando la Compañía pague por pérdida total del objeto asegurado o por pérdida total de parte del embarque asegurado, adquirirá, además de la subrogación estipulada en el punto anterior, la facultad de asumir los derechos e intereses del asegurado en lo que pueda subsistir del objeto asegurado, inclusive el derecho de propiedad.

Cancelación

13.4 En el caso de póliza de seguro a término o de póliza flotante, la póliza podrá ser cancelada por cualquiera de las partes contratantes, cursando a la otra un aviso escrito, con una antelación de siete (7) días, quedando entendido que al entrar en vigor la citada cancelación, ésta no afectará los embarques iniciados con anterioridad a la expiración de dicho plazo y que fueron declarados a la Compañía.

Arbitraje

13.5 Cualquier discrepancia o controversia entre la Compañía y el Asegurado y/o sus cesionarios y/o beneficiarios de esta Póliza si los hubiere, que surgiera como consecuencia de la validez, ejecución, interpretación o alcance del contrato de seguro, será resuelta por medio de arbitraje de derecho. Para este efecto, las partes de común acuerdo nominarán tres árbitros y éstos designarán de entre ellos al que presidirá el Tribunal Arbitral.

Si las partes no alcanzasen acuerdo respecto de la nominación de los árbitros, éstos serán nombrados de conformidad con lo prescrito por las disposiciones legales pertinentes.

El laudo que expida el Tribunal Arbitral será final y obligatorio.

Queda entendido que en tanto que no se haya fallado definitivamente el juicio arbitral, queda en suspenso el derecho del Asegurado para cobrar el importe de la indemnización, de manera que en ningún caso y bajo ningún motivo podrá exigirse el pago o la consignación de todo o parte de este valor.

Comunicaciones

13.6 Toda declaración o comunicación dirigida a la Compañía deberá hacerse por escrito a la Oficina Principal de la misma. Los agentes o corredores no representan a la Compañía ni tienen facultad para recibir comunicaciones a nombre de ella.

Las comunicaciones que la Compañía deba hacer al Asegurado, las enviará por escrito a la última dirección indicada por él por escrito.

8. Ordenación del transporte marítimo

Exposición de Motivos

El transporte marítimo es una actividad de primerísima importancia para las comunicaciones y para el desarrollo de los países, en particular para el de aquellos que tienen en el comercio exterior uno de los pilares de su economía. Basta recordar que, en las naciones ribereñas, la inmensa mayoría de las importaciones y exportaciones se suelen realizar por vía marítima.

Es por ello por lo que siempre ha sido del interés público el que los servicios de transporte marítimo internacional se desenvuelvan en condiciones de libre y leal competencia, único medio para conseguir que dichos servicios sean eficaces y eficientes y se presten a cambio de fletes razonables y objetivamente justificados.

Este es el objetivo que ha venido orientando la legislación de los Estados en las últimas décadas y que, asimismo, se halla detrás de la Convención de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas (CCCM), aprobada bajo los auspicios de la UNCTAD, en abril de 1974, y cuya notoria aceptación e implantación en los Ordenamientos de los Estados es bien conocida (como también lo son las diferencias de interpretación que ha suscitado y las divergencias de políticas marítima que ha propiciado).

Por otra parte, el transporte acuático que tiene lugar en el ámbito estrictamente nacional, bien sea a través de las aguas marítimas o bien a través de los lagos y ríos, posee generalmente una decisiva importancia socio-económica, en la medida en que se trata de una actividad que permite y facilita el intercambio de mercancías y hace posible el traslado de los ciudadanos para desplazarse a sus lugares de suministro, estudio, o trabajo. Y ello es tanto más cierto cuanto menores son las facilidades de infraestructura para el transporte por otros modos de que dispone el país. En concreto, la situación común en casi todos los países de centroamérica se caracteriza por la importancia de las vías acuáticas navegables en contraste con la pobre infraestructura vial para el transporte terrestre alternativo.

Pero, si bien es cierto que el objetivo general es el de la existencia de transportes marítimos suficientes, eficaces y baratos, la nacionalidad de los sujetos que los prestan es un dato al que tampoco puede ser indiferente el Estado. Por el contrario, éste debe velar también por la creación y mantenimiento de empresas navieras genuinamente nacionales, pues ello resulta decisivo para la balanza de fletes y, en definitiva, para la buena marcha de la economía del país. De hecho pocos son los países que, de una u otra forma, sea por medios directos o indirectos, no cuentan con medidas legislativas y reglamentarias dirigidas a tutelar el desarrollo de una actividad naviera nacional, incentivando, cuando no asegurando, que el transporte nacional e internacional sea llevado a cabo por una flota mercante propia.

En consecuencia, los Estados deben regular el tráfico y las

comunicaciones acuáticas nacionales, proteger el libre ejercicio de la navegación comercial internacional y potenciar la creación, mejora y renovación de sus flotas mercantes, todo ello de acuerdo con las exigencias del interés nacional y con respeto a las prescripciones contenidas en los Tratados de universal aceptación.

A esta finalidad se dirige este Tratado de Ordenación del Transporte Marítimo. El Tratado consta de 40 artículos dispuestos en cinco Capítulos, además de una Disposición Transitoria, una Derogatoria y una Final.

Del Capítulo I, dedicado a las Disposiciones Generales, hay que destacar algunas cuestiones. Así, por lo que se refiere a las definiciones, se establece el concepto de "naviero nacional" o "compañía marítima nacional". Para ser "compañía marítima nacional" (expresión tomada del CCCM), se exige una conexión estrecha con la economía del nacional, *i.e.*, oficina principal y control efectivo, además del reconocimiento administrativo como tal. Naturalmente el requisito tiene por objeto seleccionar a los navieros que habrán de beneficiarse de ciertas medidas contempladas en el propio Proyecto, las cuales no resultan adecuadas cuando el verdadero titular de la explotación no reside en el territorio del Estado.

Se definen también las distintas clases de Tráficos, distinguiendo entre "Tráfico Interior" y "Tráfico lacustre o fluvial". El primero queda circunscrito al que tiene lugar en aguas marítimas interiores, cuyo concepto hay que encontrar en el Tratado de los Espacios Marítimos Nacionales" (v. art. 7). El segundo es el tráfico acuático no marítimo.

En cualquier caso, el Tratado no contempla sino la actividad de los buques mercantes, esto es de los destinados a la navegación con un propósito mercantil (lo que, desde luego, incluye a los remolcadores; embarcaciones profesionales de salvamento; buques de tendido de cables; dragas; gánguiles; actividades científicas lucrativas; etc., pues todos ellos se dedican a la navegación, aunque sea como medio para la realización de otras actividades). Sin embargo quedan excluidas, por deseo expreso del Tratado, la navegación como medio para la pesca (que, en cuando afecta a la ordenación económica del sector, se regirá por su legislación específica) así como los buques que navegan con fines de recreo, esparcimiento o con cualquiera otros de carácter no lucrativo.

En relación con el ámbito de aplicación (art. 2º), el Tratado alcanza, con carácter general, a las distintas clases de tráfico marítimo y a la marina mercante. Por el contrario, el tráfico lacustre o fluvial posee particularidades que lo hacen inconveniente para sujetarse al común de la disciplina. Por ello, el Tratado remite aquí a las normas que regulan el tráfico marítimo interior, en cuya ordenación se aprecia identidad de razón.

El Capítulo I se cierra con la enunciación de los principios programáticos y objetivos que, en materia de política marítima y marina mercante, deberán presidir las actuaciones de los poderes públicos.

El Capítulo II tiene por objeto la clasificación, definición y ordenación general de los distintos tráficos marítimos. La clasificación se hace siguiendo el triple criterio del ámbito geográfico (interior, de cabotaje, exterior y extranacional); de las condiciones de prestación (regular y no regular) y de la especial importancia socioeconómica (tráfico normal o de interés público).

Respecto a los Tráficos Interior y de Cabotaje, el Tratado respeta la tradición legislativa, muy extendida en el Derecho comparado, de reserva a las compañías y buques nacionales, si bien, y en el marco del proceso de integración centroamericana, se extiende el Derecho también a los mercantes de los demás países de dicha región que sean explotados por aquellas compañías y bajo condición de reciprocidad. Por otra parte, tanto el Tráfico Interior como el de Cabotaje se declaran libres, salvo que se trate de tráficos regulares, en cuyo caso quedan sujetos a autorización administrativa reglada, pues ello parece necesario para su debida ordenación y para garantizar los intereses de los usuarios.

El artículo 7° proclama el principio general de libertad en el tráfico marítimo exterior, sin más limitaciones que las que se derivan de las exigencias de seguridad y orden público. Sin embargo, el mismo precepto ha previsto, con carácter excepcional, la reserva unilateral de carga para empresas navieras y buques nacionales u otros centroamericanos, cuando ello fuere necesario para la debida tutela de los intereses generales de la economía o de la defensa nacional. Se trata de la previsión de una medida de salvaguardia que resulta plenamente conforme con la práctica internacional.

La posibilidad de bilateralizar los tráficos marítimos regulares exteriores mediante acuerdos bilaterales está prevista en el artículo 8° en términos semejantes a como lo hace el Derecho Comunitario Europeo (Reglamento CEE, n°. 4955/86). Ello podrá hacerse por el Gobierno en casos excepcionales y a propuesta de la administración marítima. Se prevé la globalización de cuotas en el ámbito centroamericano y en condiciones de reciprocidad. Por último se exceptúa, lógicamente, el tráfico sometido al CCCM (tráfico regular conferenciado entablado entre países Parte de la Convención), cuyas disposiciones multilaterales deben de primar sobre los regímenes bilaterales.

Finaliza este Capítulo II, con la proclamación de la libertad de tráfico extranacional para los buques mercantes nacionales y con el establecimiento de las obligaciones de servicio público, esto es de las que la administración marítima puede establecer para garantizar la existencia de servicios de calidad en los tráficos de interior y de cabotaje que sean declarados por el Gobierno de interés público, o bien en cualquier clase de tráfico, siempre que ello sea necesario por razones de salvamento, seguridad, prevención de la contaminación u otras causas graves de utilidad pública o de interés social.

El Capítulo III se dedica íntegramente a la regulación de los fenómenos de cartelización o de agrupación de empresas para la prestación de los servicios de tráfico regular. La Sección 1ª distingue entre las distintas modalidades en que pueden prestarse estos servicios; sienta los principios generales que habrán de presidir la actuación de conferencias y consorcios; establece las obligaciones y prohibiciones que han de pesar sobre los mismos, previendo las consecuencias de su incumplimiento y regula lo concerniente a los derechos de participación en los tráficos conferenciados que poseen las "compañías navieras nacionales". En todas estas cuestiones ha seguido fielmente el Tratado las correlativas disposiciones establecidas en el CCCM, sin producirse, por tanto, extralimitación alguna en las posibilidades de intervención estatal sobre las Conferencias, que autoriza el Derecho convencional internacional de más amplia aceptación.

Al respecto debe ser comentado el diferente concepto y tratamiento que el Tratado ofrece, según se trate de conferencias o consorcios. Se trata en ambos casos de formas de colaboración entre empresas navieras para la prestación de servicios de tráfico marítimo regular. La diferencia estriba en que en la conferencia se da una práctica concertada de política común o uniforme de fletes, mientras que ello no ocurre en los consorcios (v. el art. 1º sobre definiciones). Por su parte, el distinto tratamiento jurídico que reciben conferencias y consorcios reside básicamente en que sólo respecto a las primeras existe un cierto derecho de participación de las compañías marítimas nacionales en los términos que autoriza el CCCM. Haciéndose eco de ello, los arts. 17 y 18 (que regulan los derechos de participación) se refieren únicamente a los tráficos conferenciados. Claro es, que ello no significa que el Estado no pueda regular las modalidades consorciadas de prestación de servicios. Por ello el Tratado extiende también a ellas la prohibición de eliminar la competencia y las obligaciones relativas a la eficiencia, sede, información y publicidad, siguiendo así soluciones consagradas en los Ordenamientos más modernos, tal como el de la Comunidad Económica Europea (Reglamento (CEE) n.º. 479/92, del Consejo, de 25 de febrero de 1992).

La Sección 2ª del Capítulo III se ha dedicado especialmente a la regulación de los Consejos de Usuarios. Se reconoce su personalidad jurídica y se exige su reconocimiento por la administración marítima como requisito para que puedan dar comienzo a sus actividades; se definen sus funciones y se establecen sus derechos y obligaciones. Se regulan también las obligaciones de consulta que pesan sobre conferencias, consorcios y consejos de usuarios, el procedimiento para los aumentos generales de los fletes y el papel consultor y mediador (no decisorio) que, en todos estos casos, corresponde jugar a la administración marítima. En todos estos temas se han seguido fielmente las prescripciones del CCCM.

Por su parte la Sección 3ª complementa las anteriores del Capítulo estableciendo el procedimiento para el arreglo de controversias. Es de destacar que el Tratado remite al Gobierno para la regulación detallada del reglamento de conciliación, materia excesivamente procedimental para ser abordada directamente en una norma con rango

de Ley. Hay que tener en cuenta que, según quiere el CCCM, la intervención de la administración marítima en el procedimiento es en calidad de simple observadora y con vistas a velar por los intereses marítimos del Estado. Se regula asimismo, también siguiendo al CCCM, la ley aplicable a la conciliación (la pactada por las partes o, en su defecto, la que más relación guarde con la controversia). Finalmente se otorga valor de cosa juzgada a las recomendaciones emitidas por los conciliadores y aceptadas por las partes en litigio, remitiendo, en caso de falta de aceptación por alguna de ellas, a los procedimientos previstos en la Leyes procesales o de arbitraje.

El Capítulo IV se dirige a la regulación de la actividad económica de la marina mercante nacional. El primero de sus preceptos (art. 26) se ocupa del registro de los buques nacionales y de las empresas navieras, para lo que simplemente envía a su legislación específica (v. art. 10 de la Ley sobre el Estatuto de los Buques). Además incorpora las prescripciones del CNUCIB que obligan a los Estados a velar por la transparencia del registro en cuanto se refiere a la verdadera identidad de propietarios y navieros, a efectos de su posible responsabilidad. También a las exigencias del CNUCIB obedece el precepto que impone la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil obligatorio para los buques mercantes nacionales (art. 27).

Con el objeto de facilitar la inversión y desinversión en actividades navieras, el Tratado proclama aquí una libertad general de comercio exterior de buques. Las únicas exigencias aplicables a la importación son la baja previa en el registro de procedencia (para evitar situaciones de doble matrícula y de acuerdo con UNCLOS y con el CNUCIB) y la superación de los pertinentes controles dirigidos a evitar la entrada de buques subestandar. La exportación, por su parte, encuentra las limitaciones que exige la debida protección de los intereses de los acreedores reales sobre el buque y que ya ha sido explicada en el apartado 9.2 del presente informe. Sin embargo, y para los casos excepcionales en que así lo exijan intereses públicos especialmente cualificados, el Tratado permite que el Gobierno pueda condicionar o restringir la exportación de buques mercantes.

El artículo 30 tiene por finalidad impedir la creación por los navieros extranjeros que prestan tráfico regular de modo independiente (no consorciados ni conferenciados, que se rigen por el Capítulo III) de situaciones abusivas y contrarias a los principios de una libre y leal competencia. Por ello, y emulando la receta legislativamente consagrada en la CEE (Reglamento (CEE) n°. 4057/86, del Consejo, de 22 de diciembre), se habilita al Gobierno para que, a propuesta de la administración marítima y sin perjuicio de las sanciones que correspondan, adopte medidas correctoras y compensatorias contra los referidos navieros. Hay que tener en cuenta que, a condición de reciprocidad, es posible también la adopción de las mismas medidas cuando los perjudicados sean compañías navieras de otros países de la región (no simplemente navieros de dicha región).

También con un claro propósito de tutela de los intereses navieros nacionales el artículo 31 regula el típico régimen de "medidas de retorsión", contenido en un gran número de legislaciones nacionales y en el Ordenamiento de la CEE (Reglamento (CEE) n.º. 4058/86, del Consejo, de 22 de diciembre). El precepto articula las contramedidas en dos escalones. En el primero (situaciones de grave atentado contra los principios de libre y leal competencia) la competencia corresponde al Gobierno. En el segundo (todas las demás medidas discriminatorias), la administración marítima puede actuar directamente "caso por caso", es decir puntualmente, contra un buque o naviero, sin que la medida pueda tener carácter permanente o de generalidad (ej. contra todos los buques del mismo naviero). Obsérvese que, al igual que ocurre en el caso anterior de las prácticas desleales, la posibilidad de emprender represalias coordinadas para responder a las agresiones contra navieros o buques de otros países de la región, queda limitada a los supuestos en que los perjudicados sean "compañías navieras nacionales", es decir, genuinamente vinculadas con la economía del país de que se trate.

Las medidas dirigidas a la promoción directa de la marina mercante nacional se encuentran enunciadas en los artículos 28 y 32. En el primero de ellos se contiene una previsión general en cuya virtud se pide al Gobierno que vele por la existencia de una flota mercante que sea de la propiedad o sea explotada por "compañías navieras nacionales". Para tal fin se prevén las típicas facilidades financieras y beneficios fiscales a la inversión y explotación, si bien ello se hace de un modo general e indeterminado, por tratarse de una materia del todo dependiente de la política económica general de cada momento y, por lo tanto, netamente coyuntural. Por su parte, el artículo 32, siguiendo al CNUCIB, se refiere a la conocida fórmula de las empresas conjuntas, invocando la acción del Gobierno para contribuir a su potenciación.

Se cierra el Capítulo dedicado a la marina mercante nacional con un precepto (art. 33) que tiene por objeto ponerla al servicio de las necesidades de la defensa nacional. Conocida es la importancia estratégica y de toda índole que los medios nacionales de transporte marítimo tienen en épocas o en situaciones bélicas o de crisis o tensión internacional. Y esta importancia explica las obligaciones y cargas que, siempre por razón del interés público, impone el Tratado a las propiedades navieras y marítimas nacionales.

El Capítulo V establece el régimen de infracciones y sanciones en materia de ordenación del transporte marítimo y de marina mercante. Se tipifican las infracciones clasificándolas en muy graves, graves y leves en atención a la importancia del bien jurídico vulnerado. Se incluyen además las consabidas prescripciones sobre personas responsables; autoridades competentes y procedimiento sancionador, cuya explicación excusamos por coincidir básicamente con las correlativas de los Modelos anteriores. Únicamente se destaca que de las infracciones consistentes en la vulneración de las reglas de reserva de bandera o en el incumplimiento de las contramedidas adoptadas de

conformidad con el artículo 31 (es decir, infracciones que sólo pueden ser cometidas con buques extranjeros), se hace responsable solidario al agente consignatario del buque domiciliado en el Estado (art. 37.2).

Por último, y para asegurar un armónico tránsito de la anterior situación jurídica a la creada por el Tratado, su Disposición Transitoria tiene por objeto dejar expresamente en vigor las disposiciones reguladoras del transporte marítimo y de la marina mercante hasta que por el Gobierno se dicten las pertinentes normas de desarrollo. Ello siempre y cuando, claro está, que aquellas no entren en contradicción con el nuevo régimen legal.

Indice

Preámbulo

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

- ART. 1. *Definiciones*
- ART. 2. *Ambito de aplicación*
- ART. 3. *Objetivos de la política marítima*

CAPITULO II

ORDENACION DE TRAFICOS MARITIMOS

- ART. 4. *Clases de tráficos*
- ART. 5. *Tráfico marítimo interior*
- ART. 6. *Tráfico marítimo de cabotaje*
- ART. 7. *Tráfico marítimo exterior*
- ART. 8. *Convenios bilaterales de tráfico marítimo exterior*
- ART. 9. *Tráfico marítimo extranacional*
- ART. 10. *Establecimiento de obligaciones de servicio público*

CAPITULO III

CONFERENCIAS Y CONSORCIOS

SECCION 1ª CUESTIONES GENERALES

- ART. 11. *Modalidades de prestación del tráfico regular*
- ART. 12. *Adecuación general de los servicios conferenciados y consorciados*
- ART. 13. *Sede y presentación*
- ART. 14. *Prohibición de eliminar la competencia*
- ART. 15. *Obligaciones de información*
- ART. 16. *Publicidad de tarifas e informes anuales*
- ART. 17. *Participación en los tráficos conferenciados*
- ART. 18. *Acuerdos de distribución de los tráficos conferenciados*
- ART. 19. *Incumplimiento de obligaciones*

SECCION 2ª RELACIONES CON LOS USUARIOS

- ART. 20. *Consejos de Usuarios*
- ART. 21. *Obligaciones de consulta*
- ART. 22. *Aumentos generales de los fletes*

SECCION 3ª ARREGLO DE CONTROVERSIAS

- ART. 23. *Procedimiento de conciliación*
- ART. 24. *Ley aplicable a la conciliación*
- ART. 25. *Valor de las recomendaciones de los conciliadores*

CAPITULO IV
MARINA MERCANTE NACIONAL

- ART. 26.** *Registro de buques y de empresas navieras nacionales*
- ART. 27.** *Obligatoriedad de seguro de responsabilidad civil*
- ART. 28.** *Promoción de la marina mercante nacional*
- ART. 29.** *Comercio exterior de buques*
- ART. 30.** *Prohibición de prácticas extranjeras desleales*
- ART. 31.** *Respuesta a medidas discriminatorias*
- ART. 32.** *Empresas conjuntas*
- ART. 33.** *Vinculación de la marina mercante a la defensa nacional*

CAPITULO V
INFRACCIONES Y SANCIONES

- ART. 34.** *Infracciones muy graves*
- ART. 35.** *Infracciones graves*
- ART. 36.** *Infracciones leves*
- ART. 37.** *Personas responsables*
- ART. 38.** *Autoridades competentes para sancionar*
- ART. 39.** *Procedimiento sancionador*
- ART. 40.** *Suspensión del procedimiento sancionador*

Preámbulo

El transporte marítimo es una actividad de primerísima importancia para las comunicaciones y para el desarrollo de las naciones, en particular para aquellos que tienen en el comercio exterior uno de los pilares de su economía. Basta al efecto recordar que, en el caso de (el Estado), el ...% de las importaciones y el% de las exportaciones son realizadas por mar.

Es por ello por lo que siempre ha sido del interés público el que los servicios de transporte marítimo internacional se desenvuelvan en condiciones de libre y leal competencia, como único medio para conseguir que dichos servicios sean eficaces y eficientes y se presten a cambio de fletes razonables y objetivamente justificados.

Este es el objetivo que ha venido orientando la legislación de los Estados en los últimos años y uno de los que, asimismo, persigue la Convención de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas de 1974.

Por otra parte, el transporte acuático que tiene lugar en el ámbito estrictamente nacional, bien sea a través de las aguas marítimas o bien a través de los lagos y ríos, posee una decisiva importancia socio-económica, en la medida en que se trata de una actividad que permite y facilita el intercambio de mercancías y hace posible la comunicación entre los ciudadanos y su desplazamiento a los lugares de estudio o de trabajo, máxime allí donde las deficiencias de infraestructura vial hace impracticable otros modos de transporte.

Pero, si bien es cierto que el objetivo general que debe perseguirse es el de la existencia de transportes acuáticos suficientes, eficaces y baratos, la nacionalidad de los sujetos que los prestan es un dato al que tampoco puede ser indiferente el Estado. Por el contrario, éste debe velar también por la creación y mantenimiento de empresas navieras genuinamente nacionales, pues ello resulta decisivo para la balanza de fletes y ,en definitiva, para la buena marcha de la economía del país.

En consecuencia, el Estado debe regular el tráfico y las comunicaciones acuáticas nacionales, proteger el libre ejercicio de la navegación comercial internacional y potenciar la creación, mejora y renovación de sus flotas mercantes, todo ello de acuerdo con las exigencias del interés nacional y con respeto a las prescripciones contenidas en los Tratados que gozan de general aceptación.

En su virtud...(formula ritual empleada para la promulgación de las leyes):

CAPITULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1º. Definiciones.-

A los efectos del presente Tratado se entenderá por:

"Administración marítima", el órgano u órganos de la administración pública que tiene atribuidas las competencias de ordenación del transporte marítimo y de la marina mercante.

"Naviero", "Naviera" o "Empresa Naviera", la persona física o jurídica que poseyendo buques mercantes propios o ajenos, los dedica a su explotación bajo cualquier modalidad contractual, aún cuando ello no constituya su actividad económica principal.

"Empresa naviera nacional" o "Compañía naviera nacional", la naviera que ha sido constituida de acuerdo con las leyes del país, que tiene su oficina principal de dirección y su control efectivo en el territorio nacional y que, una vez reconocida como tal por la administración marítima, se encuentra debidamente inscrita en el Registro de Buques y de Empresas Navieras.

La administración marítima podrá también reconocer y asignar el carácter de compañía naviera nacional a aquellas compañías que pertenezcan y sean explotadas como empresas conjuntas por intereses de dos o más países de la región centroamericana, siempre que la participación en su capital de los intereses nacionales sea como mínimo del ... y su oficina principal de dirección y su control efectivo se encuentren en uno de aquellos países.

"Buque mercante", cualquier artefacto flotante apto para el transporte por agua de personas y cosas y dedicado a la navegación con un propósito mercantil que no sea el de la pesca.

"Marina mercante", el conjunto de buques mercantes nacionales de navegación marítima y de las actividades económicas por ellos desarrolladas. No se considerará marina mercante la ordenación de las actividades extractivas de la flota pesquera, la política de recursos y caladeros y la de comercialización de los productos de la pesca.

"Tráfico marítimo", la actividad de transporte de personas o cosas realizada por buques mercantes en aguas marítimas.

"Tráfico lacustre o fluvial", la actividad de transporte de personas o cosas realizada por buques mercantes en aguas nacionales no marítimas.

"Tráfico marítimo interior", el tráfico marítimo que transcurre íntegramente dentro del ámbito de un determinado puerto o de otras aguas interiores (del Estado).

"Tráfico marítimo de cabotaje", el tráfico marítimo, que sin ser interior, se efectúa entre puertos, lugares o instalaciones situados en el territorio (del Estado) o sobre su plataforma continental.

"Tráfico marítimo exterior", el que se efectúa entre puertos, lugares o instalaciones situados en el territorio (del Estado) o sobre su plataforma continental y puertos, lugares o instalaciones situados fuera de dicho territorio o plataforma.

"Tráfico extranacional", el tráfico marítimo que se efectúa entre puertos, lugares o instalaciones situados fuera del territorio (del Estado) y de su plataforma continental.

"Tráfico marítimo regular", es el que se realiza con sujeción a itinerarios, frecuencias de escalas, tarifas y condiciones de transporte previamente establecidas.

"Tráfico marítimo no regular", el que no se ajusta a las características del tráfico regular.

"Tráfico marítimo de interés público", el que resulta preciso para asegurar las comunicaciones marítimas esenciales del territorio nacional.

"Región centroamericana", la integrada por los siguientes países: Honduras, Guatemala, Salvador, Costa Rica y Nicaragua.

"Conferencia marítima" o "Conferencia de fletes", un grupo constituido por dos o más empresas navieras que efectúan tráfico marítimo regular de cabotaje, exterior o extranacional en una o varias rutas particulares, dentro de determinados límites geográficos, y que han concertado un acuerdo, cualquiera que sea su naturaleza, dentro de cuyo marco actúan ateniéndose a unas tarifas de fletes uniformes o comunes y a cualesquiera otras condiciones convenidas en los que respecta al tráfico.

"Consortios marítimos", un grupo constituido por dos o más empresas navieras que efectúan tráfico marítimo regular de cabotaje, exterior o extranacional y que han concertado un acuerdo, cualquiera que sea su naturaleza, cuya finalidad es establecer una cooperación en la

prestación conjunta de servicios de tráfico marítimo regular con objeto de racionalizar sus operaciones mediante acuerdos técnicos, de funcionamiento o comerciales, excepto la fijación de tarifas de fletes.

Art. 2º. Ambito de aplicación.-

- 1) Salvo que en ella se prevea lo contrario, las disposiciones del presente Tratado serán aplicables a la ordenación del tráfico marítimo y a la marina mercante.
- 2) La ordenación del tráfico lacustre o fluvial se regirá por lo previsto en esté Tratado para el régimen del tráfico marítimo interior.

Art. 3º. Objetivos de política marítima.-

La política de la Marina Mercante y del transporte marítimo se dirigirá a la consecución de los siguientes objetivos:

- 1) La protección de la seguridad de la vida humana en el mar y del medio ambiente marino.
- 2) La existencia de servicios de transporte marítimo, económicos, eficientes y ajustados a las necesidades del comercio interior y exterior del país.
- 3) La garantía del mantenimiento del tráfico marítimo de interés público.
- 4) El establecimiento y mantenimiento de una industria naviera nacional y apta para prestar servicios en todos los tráficos.

CAPITULO II
ORDENACION DE TRAFICOS MARITIMOS

Art. 4º. Clases de tráficos.-

- 1) En función de su ámbito, el tráfico marítimo será interior, de cabotaje, exterior y extranacional.
- 2) En función de sus características de prestación, el tráfico marítimo puede clasificarse en regular y no regular.
- 3) En función de su especial importancia socio económica el tráfico marítimo podrá ser considerado de interés público. Corresponde al gobierno la determinación de los tráficos de interés público, los cuales se prestarán en régimen de concesión.

Art. 5°. *Tráfico marítimo interior.-*

- 1) El tráfico marítimo interior queda reservado a buques mercantes de pabellón nacional explotados por empresas navieras nacionales. No obstante, en condiciones de reciprocidad, las empresas navieras nacionales podrán utilizar asimismo buques de pabellón de otro país de la región centroamericana.
- 2) Excepcionalmente, cuando no existan buques mercantes nacionales o centroamericanos aptos y disponibles para prestar determinados servicios de tráfico marítimo interior y por el tiempo que perdure tal circunstancia, las empresas navieras nacionales podrán ser autorizadas por la administración marítima para contratar y emplear buques mercantes de otros pabellones.
- 3) El tráfico marítimo interior será efectuado libremente por los buques a que se refieren los párrafos anteriores, sin más requisitos que su sujeción a las normas de seguridad marítima, navegación y despacho que reglamentariamente se determinen.
- 4) Sin embargo, la realización de tráfico marítimo interior de línea regular queda sujeta a autorización, en cada caso, por parte de la administración marítima, a fin de asegurar un eficiente equilibrio entre la oferta y demanda del transporte y de velar por los intereses de los usuarios.
- 5) A tal efecto tendrán también la consideración de tráficos de línea regular aquellos servicios que, sin denominarse de tal modo, se oferten de forma general a los posibles usuarios y se presten en condiciones de regularidad, publicidad y contratación asimilables a los servicios regulares.

Art. 6°. *Tráfico marítimo de cabotaje.-*

- 1) El tráfico marítimo de cabotaje queda reservado a buques mercantes de pabellón nacional explotados por empresas navieras nacionales. No obstante, en condiciones de reciprocidad, las empresas navieras nacionales podrán utilizar asimismo buques de pabellón de otro país de la región centroamericana.
- 2) Excepcionalmente, cuando no existan buques mercantes nacionales o centroamericanos aptos y disponibles para la prestación de determinados servicios de tráfico marítimo de cabotaje y por el tiempo que perdure tal circunstancia, las Empresas navieras nacionales podrán ser autorizadas por la administración marítima para contratar y emplear otros buques mercantes.

- 3) El tráfico regular de cabotaje queda sujeto a autorización, en cada caso, por parte de la administración marítima. Dicha administración determinará los requisitos que deban cumplir las empresas navieras nacionales, tanto desde el punto de vista económico, como técnico mecánico de los buques propuestos para este tipo de tráfico.
- 4) Será de aplicación al tráfico regular de cabotaje lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo anterior.

Art. 7º. Tráfico marítimo exterior.-

- 1) El Tráfico marítimo exterior estará abierto a todas las navieras y a todos los buques mercantes sin más condiciones o restricciones que las establecidas en este Tratado y sin perjuicio del cumplimiento de las normas de orden público, de seguridad marítima, de prevención del medio ambiente y otras de policía que resulten aplicables de acuerdo con la legislación específica sobre estas materias.
- 2) El Gobierno, con respeto a lo establecido en los Convenios internacionales aplicables y con carácter excepcional, podrá reservar, total o parcialmente, ciertos tráficos exteriores a empresas navieras nacionales y a buques mercantes de pabellón nacional o de los países de la región centroamericana si así lo exigiese la debida tutela de los intereses generales de la economía o de la defensa nacional.

Art. 8º. Convenios bilaterales de tráfico marítimo exterior.-

- 1) En aquellas circunstancias excepcionales en que las compañías navieras nacionales que efectúen tráfico regular exterior no tengan de otra manera la oportunidad efectiva de participar en el tráfico, la administración marítima podrá proponer al Gobierno la celebración de convenios bilaterales con cláusulas de reparto de carga.
- 2) Quedan exceptuado de lo previsto en el párrafo anterior aquellos tráficos sometidos al régimen de la Convención de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.
- 3) Bajo condición de reciprocidad, las cuotas reservadas a las compañías navieras nacionales en los acuerdos de reparto de carga, quedarán abiertas de un modo justo, libre y no discriminatorio a las compañías navieras nacionales de los demás países de la región centroamericana.

Art. 9º. Tráfico marítimo extranacional.-

- 1) Los buques mercantes nacionales podrán realizar tráfico marítimo extranacional sin más limitaciones ni condiciones que las establecidas en el Presente Tratado y sin perjuicio del cumplimiento de las normas de policía a que se refiere el párrafo 1) del artículo 7.
- 2) Las compañías marítimas nacionales que se dediquen con buques abanderados en (el Estado) a la realización de tráfico extranacional gozarán de la protección a que se refiere el artículo 31 del presente Tratado.

Art. 10º. Establecimiento de obligaciones de servicio público.-

- 1) La administración marítima podrá establecer obligaciones de servicio público en los tráficos interiores y de cabotaje que sean declarados de interés público, con la finalidad de garantizar su prestación bajo condiciones de calidad, regularidad y continuidad.
- 2) Las obligaciones de servicio público podrán, en su caso, dar derecho a compensaciones económicas por parte de la administración, en las condiciones que se determinen con carácter general o bien en las correspondientes concesiones.
- 3) Asimismo, la administración marítima podrá establecer obligaciones específicas a las empresas navieras nacionales que realicen tráfico marítimo interior, de cabotaje, exterior o extranacional, por motivos de salvamento, seguridad marítima, lucha contra la contaminación, sanitarios u otras causas graves de utilidad pública e interés social. Esta exigencia dará derecho, en su caso, a las Empresas afectadas a la percepción de la correspondiente compensación económica por los costes adicionales en que hubieran incurrido.

CAPITULO III
CONFERENCIAS Y CONSORCIOS

SECCION 1ª CUESTIONES GENERALES

Art. 11. Modalidades de prestación del tráfico regular.-

- 1) El tráfico marítimo regular podrá ser prestado por empresas navieras que actúen independientemente o bien en régimen de conferencia o de consorcio.
- 2) El tráfico en régimen de conferencias y consorcios se realizará de acuerdo con lo previsto en el presente

Tratado y, en su defecto, según lo establecido al efecto en la legislación común reguladora de la competencia.

Art. 12. *Adecuación general de los servicios conferenciados y consorciados.-*

- 1) Las conferencias y los consorcios deberán adoptar las medidas necesarias y oportunas para asegurar que sus navieras miembros proporcionen servicios de tráfico regular, adecuados y eficientes, con la frecuencia requerida en las rutas que sirven y organizarán tales servicios de modo que se evite, en la medida de lo posible, la coincidencia y el distanciamiento de las salidas.
- 2) Las conferencias, consorcios y demás partes que, con arreglo a lo dispuesto en el presente Tratado tengan derecho a participar en los consultas que en la misma se establecen, incluyendo la administración marítima, deberán cooperar estrechamente para mantener en constante examen la demanda de espacio de carga, la adecuación e idoneidad de los servicios y, en particular, las posibilidades de racionalizarlos y de aumentar su eficiencia y eficacia.

Art. 13. *Sede y representación.-*

- 1) Las conferencias y consorcios que sirvan el tráfico exterior deberán tener su oficina central en uno de los países a cuyo tráfico preste servicios, a menos que las navieras miembros convengan otra cosa. En todo caso vendrán obligadas a notificar a la administración marítima y al Consejo de usuarios los datos identificadores de la sede de su oficina principal.
- 2) Las conferencias y consorcios que sirvan el tráfico exterior deberán tener un representante en (el Estado) o, cuando ello no sea posible por razones prácticas, en un país de la región centroamericana. Los nombres y las direcciones de los representantes deberán ser notificados a la administración marítima y al Consejo de usuarios.

Art. 14. *Prohibición de eliminar la competencia.-*

- 1) Las conferencias marítimas y los consorcios deberán garantizar una oferta de servicios suficiente y eficaz, teniendo en cuenta los intereses de los usuarios.
- 2) Las conferencias y consorcios estarán sometidas a la competencia de los servicios de tráfico regular que actúen no integrados en ellos y, en su caso, de los tráficos no regulares que operen en dichas rutas, sin que, en ningún caso, la actuación de las conferencias y consorcios pueda suponer la eliminación de la

competencia sobre partes sustanciales del mercado en el que prestan sus servicios o pueda crear situaciones dominantes por parte de las navieras conferenciadas o consorciadas.

Art. 15. Obligaciones de información.-

- 1) Las conferencias marítimas y los consorcios cuyos buques hagan escala en puertos nacionales para cargar o descargar mercancías, deberán comunicar a la administración marítima, en el caso de serles por esta requeridos, cuantos acuerdos de distribución de cargas, escalas o salidas hayan concluido, los documentos directamente relacionados con dichos acuerdos, las tarifas y demás condiciones de transporte.
- 2) La misma obligación pesará sobre las conferencias y consorcios en las que participen compañías navieras nacionales en tráfico extranacional.
- 3) Las conferencias y consorcios que sirven el tráfico exterior (del Estado) están obligadas a presentar a la administración marítima, siempre que esta lo solicite, un informe detallado de las medidas adoptadas en relación con las reclamaciones que se presenten por prácticas abusivas o violatorias de los acuerdos de la conferencia. En dichos informes podrá omitirse la mención nominal de las partes interesadas.

Art. 16. Publicidad de tarifas e informes anuales.-

- 1) Las tarifas de fletes y demás servicios de las conferencias, así como las condiciones y los reglamentos conexos para su aplicación y cualesquiera modificaciones de unas y otros serán facilitadas a los usuarios a un precio razonable y estarán en todo caso disponibles para ser examinadas por todos los interesados en las oficinas de las navieras conferenciadas y en las de sus agentes y consignatarios.
- 2) Además, las conferencias y consorcios prepararán informes anuales sobre sus actividades que, en particular, incluirán información pertinente acerca de las consultas celebradas con los usuarios y con los consejos de usuarios, las decisiones adoptadas en relación con las reclamaciones y las modificaciones importantes de los servicios, tarifas y condiciones de transporte. Tales informes serán facilitados a los Consejos de usuarios y deberán ser enviados, previa solicitud, a la administración marítima.

Art. 17. Participación en los tráficos conferenciados.-

- 1) Toda compañía naviera nacional tendrá derecho a ser miembro con plenitud de derechos de una conferencia que sirva el

tráfico exterior (del Estado), siempre que acredite que está en condiciones de prestar un servicio de tráfico regular, adecuado y eficiente a largo plazo con buques nacionales o extranjeros.

- 2) Corresponderá a la Conferencia requerida estudiar y decidir acerca de la petición de ingreso a que se refiere el párrafo anterior, debiendo pronunciarse, como máximo, dentro de los seis meses de la fecha de solicitud.
- 3) Antes de adoptar una decisión sobre el ingreso de una compañía nacional, la conferencia recabará informe de los consejos u organizaciones de usuarios de los países cuyo tráfico es servido por sus buques. Será asimismo preceptivo el informe de la administración marítima.
- 4) Si la conferencia denegase el ingreso, deberá exponer por escrito y comunicar al solicitante las razones de su negativa.
- 5) La compañía naviera nacional solicitante dispondrá del régimen de arreglo de controversias previsto en los artículos 23 a 25 del presente Tratado.

Art. 18. *Acuerdos de distribución de los tráficos conferenciados.-*

- 1) Cuando una conferencia aplique un acuerdo de distribución del tráfico, todas las compañías navieras nacionales que sean miembros de esa conferencia tendrán derecho a participar en ese acuerdo, bien sea individualmente o conjuntamente, formando un grupo nacional.
- 2) Corresponderá a la conferencia la determinación de los porcentajes de participación que han de corresponder a cada una de dichas compañías o, en su caso, al conjunto de ellas que formen un grupo nacional.
- 3) Salvo que de común acuerdo se estipule otra cosa, la conferencia observará los siguientes principios en materia de distribución de tráfico:
 - a) Cuando la conferencia atienda el tráfico exterior, el derecho de participación en los fletes y en el volumen de comercio generado en dicho tráfico será compartido a partes iguales entre compañías navieras nacionales (del Estado) y las compañías navieras nacionales del país del otro extremo del tráfico.
 - b) Cuando existan compañías navieras de terceros países, tendrán derecho a adquirir una participación importante, en torno al veinte por ciento, en los fletes y en el volumen del tráfico generado en esa ruta.

- 4) Si en una conferencia no existe ningún acuerdo sobre la distribución del tráfico, las compañías navieras nacionales, o el grupo nacional formado por ellas, podrá exigir que se establezcan acuerdos de distribución del tráfico entre los países atendidos por la conferencia. Sobre esta solicitud resolverá la conferencia en un plazo máximo de seis meses y, en todo caso, tendrán mayoría de votos los grupos de compañías nacionales de los países situados en los dos extremos del tráfico.

Art. 19. Incumplimiento de obligaciones.-

- 1) Sin perjuicio de las sanciones previstas en el presente Tratado, cuando los conferencias o consorcios incumplan las obligaciones establecidas en ella o en las normas que se dicen para su desarrollo, la administración marítima dirigirá recomendaciones a los interesados para que corrijan su conducta.
- 2) En caso de incumplimiento de las recomendaciones a que se refiere el párrafo anterior y en función de la gravedad de la infracción de que se trate la administración marítima podrá adoptar las decisiones pertinentes para asegurar su cumplimiento. Dichas medidas podrán llegar hasta la imposición de limitaciones o prohibiciones para que los buques conferenciados o consorciados realicen tráfico marítimo exterior.

SECCION 2ª RELACIONES CON LOS USUARIOS

Art. 20. Consejos de Usuarios.-

- 1) Los usuarios de los servicios de tráfico marítimo, podrán constituir organizaciones denominadas "Consejos de Usuarios del Transporte Marítimo", los cuales poseeran personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines.
- 2) Los Consejos de Usuarios podrán ser de ámbito local, regional o nacional pero, en todo caso, deberán ser reconocidos por la administración marítima antes de dar comienzo a sus actividades.
- 3) Los consejos de usuarios tendrán como objeto la defensa de sus intereses, especialmente en lo referente a las condiciones tarifarias y de calidad y de regularidad en que se prestan los servicios de transporte marítimo.
- 4) Los consejos de usuarios ofrecerán a sus miembros un servicio de asesoramiento y de consulta de fletes y de

servicios de transporte marítimo.

Art. 21. Obligaciones de consulta.-

- 1) En el supuesto de que se encuentren constituidas conferencias marítimas o consorcios por un lado y consejos de usuarios por otro, unas y otras organizaciones deberán efectuar consultas mutuas cada vez que fueran solicitadas por alguna de las partes con vistas a resolver los problemas relativos al funcionamiento de los transportes marítimos.
- 2) La administración marítima tendrá derecho, si así lo solicita, a participar plenamente en las consultas aunque no podrá imponer la adopción de decisiones.
- 3) Las consultas se iniciarán sin demoras injustificadas y en todo caso dentro del plazo máximo previamente estipulado o, en su defecto, no más tarde de 30 días después de la fecha en que se reciba la solicitud de consultas.
- 4) Las consultas se celebrarán de buena fe, tratando cada parte de tomar en consideración la opinión y los intereses de la otra y procurando siempre llegar a un acuerdo compatible con su viabilidad comercial.

Art. 22. Aumentos generales de los fletes.-

- 1) Toda conferencia deberá notificar a los consejos de usuarios, con un mínimo de 150 días de antelación, su intención de proceder a un aumento general de los fletes, con indicación de su cuantía, de la fecha de entrada en vigor y de las razones en que se basa el aumento propuesto. No obstante, el plazo de 150 días no se aplicará cuando las prácticas regionales o los acuerdos concertados con la Conferencia establezcan un plazo distinto.
- 2) La notificación a que se refiere el párrafo anterior podrá dar lugar a la celebración de consultas, que habrán de tener lugar en el plazo previamente estipulado o, en su defecto, no más tarde de 30 días a contar desde el momento de la pertinente solicitud. Las consultas versarán sobre las razones en que se basa el aumento propuesto y la cuantía de éste, así como sobre la fecha en que ha de surtir efectos.
- 3) La administración marítima tendrá derecho a participar en las consultas si así lo solicita.
- 4) Ni no se consigue llegar a un acuerdo, la cuestión se someterá el procedimiento especial de conciliación para arreglo de controversias.

- 5) Si la conferencia rechaza la recomendación emitida por los conciliadores, los usuarios tendrán derecho, previa notificación apropiada dirigida a aquella, a no considerarse obligados por ningún acuerdo u otro contrato celebrado con esa conferencia que les impida utilizar compañías no miembros de la conferencia.

SECCION 3ª ARREGLO DE CONTROVERSIAS

Art. 23. *Procedimiento de conciliación.-*

- 1) Toda reclamación, controversia o desacuerdo que se suscite en el seno de una conferencia o consorcio, entre unas y otros o entre cualquiera de ellos y los consejos de usuarios se resolverá según un procedimiento rápido de conciliación cuya reglamentación será aprobada por el Gobierno tomando en cuenta lo establecido en este Tratado y los mecanismos previstos en los Convenios internacionales sobre la materia, que gozan de general aceptación.
- 2) La administración marítima participará directamente o como simple observadora, si así lo desea, en el procedimiento de conciliación para apoyar a una compañía o a un grupo de compañías navieras nacionales, a un Consejo de usuarios por ella reconocido o para defender cualquier cuestión que sea objeto de controversia y que afecte al comercio exterior (del Estado).

Art. 24. *Ley aplicable a la conciliación.-*

- 1) En todo lo no previsto en el Presente Tratado, en sus normas de desarrollo o en los Convenios internacionales aplicables, los conciliadores aplicarán la ley que las partes acuerden en el momento de iniciarse el procedimiento de conciliación o una vez iniciado este, pero no después de que hayan presentado las pruebas a los conciliadores.
- 2) En defecto de tal acuerdo, se aplicará la ley que, a juicio de los conciliadores, guarde una relación más estrecha con la controversia.

Art. 25. *Valor de las recomendaciones de los conciliadores.-*

- 1) Las recomendaciones emitidas por los conciliadores en el procedimiento de conciliación serán obligatorias para las partes que las hayan aceptado expresamente. Los órganos judiciales (del Estado) harán cumplir tales recomendaciones como si se tratara de una decisión firme

de un tribunal de justicia.

- 2) Las partes que no acepten las recomendaciones dictadas deberán hacer publicas las razones de su rechazo, enviando un escrito motivado a la administración marítima, a los conciliadores y a las demás partes que hayan intervenido en los treinta días siguientes a su notificación
- 3) Si la controversia no fuera enteramente resuelta en el procedimiento de conciliación por no haber sido aceptada por alguna de las partes, todas ellas tendrán expedita la vía judicial o arbitral que corresponda para la satisfacción de sus pretensiones, de acuerdo con lo dispuesto en la legislación reguladora de los procedimientos civiles y del arbitraje y en los Convenios internacionales aplicables.
- 4) A los efectos del presente artículo el término recomendación comprenderá toda decisión que la interprete, aclare o revise y que haya sido dictada por los conciliadores antes de haber sido aceptada la recomendación.

CAPITULO IV MARINA MERCANTE NACIONAL

Art. 26. *Registro de buques y de empresas navieras nacionales.-*

- 1) El registro de los buques y de las empresas navieras nacionales se registrarán por su legislación específica.
- 2) En cualquier caso, la información relativa a los propietarios y navieros de los buques mercantes habrá de ser suficiente para permitir su fácil identificación por parte de cualquier persona que tenga un interés legítimo.
- 3) La información relativa a la identidad del propietario y del naviero se hará constar en el Certificado de Matricula que deberán llevar a bordo los buques nacionales, el cual deberá exhibirse a petición de las autoridades competentes de la administración marítima nacional, del Estado ribereño o del Estado del Puerto.

Art. 27. *Obligatoriedad de seguro de responsabilidad civil.-*

- 1) Los buques mercantes nacionales deberán tener necesariamente asegurados los riesgos de responsabilidad civil por daños a terceros.

- 2) La administración marítima velará por que los navieros estén en condiciones de cumplir las obligaciones financieras que puedan derivarse de la explotación de sus buques mediante la cobertura de los riesgos que están normalmente asegurados en el transporte marítimo internacional en relación con los daños a terceros. A tal efecto, y con carácter previo a la concesión de la matrícula, exigirá la presentación de los documentos que acrediten la existencia de un seguro o garantía que considere suficiente para la cobertura de los mencionados riesgos.

Art. 28. *Promoción de la marina mercante nacional.-*

- 1) Por el Gobierno se adoptarán las medidas convenientes para facilitar la existencia de una flota mercante (del Estado) que sea propiedad o sea explotada por compañías navieras nacionales.
- 2) En particular y en la medida en que lo permitan los recursos públicos y la economía general del país se otorgarán facilidades tributarias y ventajas financieras a las inversiones de dichas compañías en buques mercantes nuevos o usados y en sus equipos, sea a título de adquisición o de arrendamiento financiero. Asimismo se establecerán beneficios fiscales en la tributación de los resultados de la explotación.

Art. 29. *Comercio exterior de buques.-*

- 1) Las empresas navieras nacionales podrán importar los buques mercantes precisos para su actividad, sin más requisitos que la acreditación de su baja en el registro de procedencia y la superación de los controles técnicos referentes a la seguridad y otros pertinentes de acuerdo con la legislación específica vigente.
- 2) Las empresas navieras nacionales podrán exportar libremente los buques mercantes de su propiedad, sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación específica en materia de protección de los intereses de los acreedores titulares de gravámenes reales.
- 3) En circunstancias excepcionales en que no quede asegurada la cobertura de los tráficos de interés público o el abastecimiento de suministros y mercancías, el Gobierno podrá establecer reglamentariamente las condiciones o restricciones aplicables a la exportación de buques mercantes. Estas medidas tendrán vigencia durante el tiempo que persistan las mencionadas circunstancias.

Art. 30. *Prohibición de prácticas extranjeras desleales.-*

- 1) Los navieros extranjeros que presten servicios de tráfico regular exterior deberán hacerlo con respeto a los principios de competencia leal de modo que no perturben gravemente la estructura de la ruta del tráfico correspondiente y no causen perjuicios importantes a las compañías navieras nacionales.
- 2) Sin perjuicio de las sanciones previstas en el presente Tratado, el Gobierno, a propuesta de la administración marítima podrá imponer un derecho o canon corrector a los navieros que incumplan las obligaciones establecidas en el párrafo anterior, cuando las tarifas de flete ofrecidas sean persistente, notable e injustificadamente inferiores a las normales que ofrecen los navieros nacionales.
- 3) Para la imposición de los derechos correctores se seguirá el procedimiento que deberá aprobar reglamentariamente el Gobierno, el cual deberá garantizar, en todo caso, los debidos trámites de audiencia y alegaciones de los interesados de modo que no se produzca indefensión.
- 4) Los derechos compensadores, cuya exacción corresponderá a las autoridades aduaneras, se impondrán por cada unidad de medida de calculo de flete correspondiente a la carga tomada o descargada en los puertos nacionales y no podrá ser de cuantía superior al diferencial que exista entre el flete aplicado por el naviero extranjero objeto del procedimiento y por las compañías navieras nacionales.
- 5) A condición de reciprocidad, la administración marítima podrá también proponer la imposición de derechos correctores cuando los intereses perjudicados sean los de las compañías navieras nacionales de los demás estados de la región centroamericana.

Art. 31. *Respuesta a medidas discriminatorias.-*

- 1) En situaciones de grave atentado contra los principios de libre competencia o de libertad comercial o contra aquellos en que se fundamenta el comercio marítimo internacional, y que afecten a buques nacionales en tráfico marítimo exterior o extranacional, el Gobierno podrá adoptar cuantas medidas y disposiciones de carácter general resulten precisas para la defensa de las empresas navieras nacionales en conflicto.
- 2) Con independencia de los supuestos previstos en el párrafo anterior, la administración marítima podrá también adoptar contramedidas, caso por caso, contra navieros o buques extranjeros que realicen tráfico

exterior en respuesta a las medidas que las autoridades competentes del país de la nacionalidad de aquellos adopte o se proponga adoptar contra las navieras y los buques nacionales.

- 3) Las medidas previstas en el presente artículo deberán ir siempre precedidas de la correspondiente queja y negociación por vía diplomática y podrán llegar a la imposición de una obligación de obtener un permiso de carga, de transporte o de descarga de cargamento, a la aplicación de una contingentación o a la imposición de canones o derechos.
- 4) Las medidas previstas en el presente artículo podrán ser adoptadas también, a condición de reciprocidad, cuando los intereses navieros afectados sean los de compañías navieras nacionales de otros países de la región centroamericana.

Art. 32. *Empresas conjuntas.*-

- 1) La administración marítima y los demás poderes públicos competentes se esforzarán en la promoción de empresas navieras conjuntas entre propietarios de diversos países. A tal efecto adoptarán disposiciones apropiadas para fomentar la creación de dichas empresas conjuntas con objeto de desarrollar la industria nacional del transporte marítimo.
- 2) En particular se velará por invitar a las instituciones financieras regionales e internacionales y a los organismos de asistencia a que contribuyan, en todo cuando sea pertinente, a la creación o consolidación de empresas conjuntas en el sector del transporte marítimo.

Art. 33. *Vinculación de la marina mercante a la defensa nacional.*-

- 1) El Gobierno dictará las disposiciones y la administración marítima desarrollará las normas y procedimientos precisos para:
 - a) El conocimiento por parte de la administración competente en materia de defensa nacional de los efectivos, características y situación de la marina mercante así como la aportación de contingentes de la flota mercante que sea propiedad de nacionales a la administración militar, en situaciones de crisis;
 - b) Imponer a la marina mercante propiedad de nacionales obligaciones de servicio público por motivos de defensa nacional o en situaciones de crisis, sin perjuicio de las indemnizaciones que pudieran resultar aplicables, conforme a la legislación vigente;

- c) Disponer que toda empresa naviera nacional propiedad de nacionales, incluyendo sus sucursales o centros de actividad situados en el extranjero, contribuya, con sus medios al mantenimiento del sistema y necesidades de la defensa nacional;
 - d) La notificación por las empresas navieras nacionales de cuantos contratos de arrendamiento o fletamento de buques mercantes nacionales concierten con empresas extranjeras en situaciones de crisis;
 - e) La comunicación por los capitanes de los buques mercantes nacionales que se encuentren en navegación, de su posición geográfica a la administración marítima en situaciones de crisis o de tensión internacional.
- 2) Lo establecido en el apartado anterior en relación con la marina mercante se entenderá aplicable a otros buques civiles de navegación marítima o acuática que sean propiedad de nacionales y estén abanderados en (el Estado), cualquiera que sea su actividad y cuando ello sea necesario para la debida atención de las necesidades de la defensa nacional.

CAPITULO V INFRACCIONES Y SANCIONES

Art. 34. *Infracciones muy graves.-*

- A) Constituyen infracciones muy graves en materia de ordenación del transporte marítimo y de marina mercante las siguientes conductas:
- 1.- La realización de tráfico marítimo interior o de cabotaje contraviniendo las disposiciones relativas a la reserva de empresas y de pabellón o sin contar con las preceptivas autorizaciones de línea regular, de conformidad con lo previsto en los artículos 5 y 6 del presente Tratado.
 - 2.- La realización de tráfico marítimo exterior con incumplimiento de lo dispuesto en los artículos 7.2 y 8 del presente Tratado en materia de reservas unilaterales y bilaterales de pabellón.
 - 3.- La enajenación de buques mercantes nacionales a propietarios extranjeros vulnerando las condiciones o restricciones que, en su caso, hayan sido impuestas por el Gobierno en desarrollo y aplicación de lo dispuesto en el artículo 29.3 del presente Tratado.
 - 4.- La prestación por navieros extranjeros de servicios de

tráfico marítimo regular en contravención de los principios de competencia leal, en los términos previstos en el artículo 30 del presente Tratado.

5.- El incumplimiento de las obligaciones u otras medidas adoptadas en relación con navieras o buques extranjeros en los supuestos a que se refiere el artículo 31 del presente Tratado.

B) Las infracciones muy graves serán sancionadas con multa de ... a ...

Art. 35. Infracciones graves.-

A) Constituyen infracciones graves en materia de ordenación del transporte marítimo y de marina mercante las siguientes conductas:

1.- La prestación de servicios conferenciados o consorciados en condiciones que supongan la eliminación de la competencia o la creación de situaciones abusivamente dominantes por parte de las navieras conferenciadas o consorciadas, en los términos del artículo 14 del presente Tratado.

2.- El incumplimiento por parte de las conferencias y consorcios de las obligaciones de información, publicación y consulta, previstas en los artículos 15,16,21 y 22 del presente Tratado.

3.- Ordenar o permitir el zarpe o la navegación de los buques mercantes nacionales que carezcan del seguro de responsabilidad civil obligatorio a que se refiere el artículo 27 del presente Tratado.

4.- El incumplimiento de las obligaciones de servicio público impuestas de conformidad con lo previsto en el artículo 10 del presente Tratado.

5.- El incumplimiento de las normas y procedimientos que puedan ser dictados por el Gobierno para asegurar la vinculación de la marina mercante a los intereses de la defensa nacional, en los términos previstos en el artículo 33 del presente Tratado.

B) Las infracciones graves serán sancionadas con multa de a ...

Art. 36. Infracciones leves.-

1) Serán infracciones leves en materia de ordenación del transporte marítimo y de la marina mercante las acciones u omisiones que infrinjan cualquiera de las obligaciones

impuestas a las conferencias y consorcios en el presente Tratado o que contravengan los requisitos de naturaleza administrativa previstos en la misma, salvo que el hecho fuere constitutivo de infracción muy grave o grave.

- 2) Las infracciones leves serán sancionadas con multa de ...a..

Art. 37. Personas responsables.-

- 1) De las infracciones contenidas en el presente Tratado serán responsables las personas a las que sea imputable a título de dolo o culpa la conducta constitutiva de infracción.
- 2) De las infracciones relativas al incumplimiento de las prescripciones sobre reserva de bandera a que se refieren los números 1; 2 del artículo 34 y de las señaladas en el número 5 del mismo artículo serán solidariamente responsables los navieros y sus agentes consignatarios domiciliados en (el Estado).
- 3) En todo caso, de las sanciones impuestas a los capitanes o personas que ejerzan el mando de los buques responderán siempre sus navieros con carácter subsidiario.

Art. 38. Autoridades competentes para sancionar.-

- 1) La administración marítima será la competente para instruir los expedientes e imponer las sanciones previstas en el Presente Tratado.
- 2) Los distintos órganos concretos de la administración marítima a los que queda atribuida la competencia sancionadora prevista en este Tratado serán determinados por el Gobierno, atendiendo a la gravedad de los hechos, a la cuantía de la multa o importancia de la sanción y a la naturaleza de la infracción cometida.

Art. 39. Procedimiento sancionador.-

- 1) Para la instrucción de los expedientes administrativos sancionadores y para la imposición de las sanciones que correspondan se seguirán las normas previstas para tales casos en la legislación administrativa general.
- 2) Los recursos administrativos y judiciales que procedan contra las resoluciones sancionadoras se regirán por la legislación común del Estado.

Art. 40. Suspensión del procedimiento sancionador.-

- 1) Cuando, a juicio de la autoridad competente, la infracción pudiera ser constitutiva de delito se dará traslado de las actuaciones practicadas a los órganos de la jurisdicción penal, suspendiéndose el procedimiento sancionador mientras la autoridad judicial no hubiera dictado sentencia firme o resolución, que ponga fin al proceso.
- 2) La sanción penal excluirá la imposición de sanción administrativa. De no haberse estimado la existencia de delito, la autoridad administrativa continuará el expediente sancionador, teniendo en cuenta, en su caso, los hechos declarados probados en la resolución del órgano judicial competente.
- 3) La suspensión del procedimiento no afectará a la ejecutividad de las medidas que deban ser inmediatamente adoptadas por la administración competente para restablecer el orden jurídico vulnerado.

DISPOSICION TRANSITORIA

Unica.-

El régimen existente a la entrada en vigor de este Tratado en materia de autorización de servicios de tráfico marítimo, reservas o repartos de carga a favor de buques nacionales y demás disposiciones reguladoras del transporte marítimo y de la marina mercante continuarán vigentes en tanto que no se aprueben por el Gobierno las disposiciones reglamentarias pertinentes en desarrollo del presente Tratado y siempre que resulten compatibles con lo establecido en la misma.