

# PROYECTO DE LEY MODELO DE DERECHO MARÍTIMO (versión 2021)



Versión resultante del trabajo en el XVI Congreso del IIDM realizado en Panamá en el 2012.

## ABREVIATURAS

<b>ALNCMP</b>	Anteproyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimo de Perú
<b>ALNME</b>	Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima de España
<b>CATP</b>	Convención de Atenas Relativo al Transporte de Pasajeros y su Equipaje por Mar, (1974)
<b>CISA</b>	Convención Internacional para la Unificación de ciertas Reglas en materia de Abordaje, (1910)
<b>CISPM</b>	Convención Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, (1993)
<b>CISS</b>	Convención Internacional para la Unificación de ciertas Reglas en materia de Salvamento, (1910)
<b>CISEPB</b>	Convención Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques, (1999)
<b>CSLRCM</b>	Convención sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Créditos Marítimos, (1976)
<b>D487 CAN</b>	Decisión 487 Comunidad Andina de Naciones (CAN) sobre Garantías Marítimas (Hipoteca Naval y Privilegios Marítimos) y embargo preventivo de buques, (2000)
<b>LCMV</b>	Ley de Comercio Marítimo Venezolana, (2001)
<b>LNAR</b>	Ley de Navegación Argentina, (1973)
<b>LIICCCL</b>	Libro III Código de Comercio Chileno, (1987)
<b>PCTMM</b>	Proyecto Convención de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (CNUDMI 2007).
<b>RR</b>	Convención de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (Nueva York, 2008) ("Reglas de Rotterdam").
<b>PLVIRD</b>	Proyecto Libro VI Código de Comercio de la República Dominicana

## INTRODUCCION

La presente versión del Proyecto de Ley Modelo del IIDM, la hemos llamado Versión 2021, toda vez que la misma es el resultado de la revisión y los ajustes adelantados por la comisión designada por la Presidenta del IIDM, Dra. Katerina Vuskovic en este año, y que estuvo integrada por los Dres. Luis Cova Arria y José Vicente Guzmán, y por la Dra. Patricia Martínez de Fortoul.

Esta comisión partió del texto del Proyecto de Ley Modelo del IIDM – Panamá 2012, que se elaboró durante el XVI Congreso del IIDM, celebrado en Panamá, cuyo programa incluyó una jornada para la discusión del Proyecto.

La dinámica utilizada en esa ocasión para el estudio del Proyecto de la Ley Modelo Marítima Iberoamericana, consistió en el análisis del Proyecto que fue aprobado en el año 2007 en Sevilla, España, con ocasión del XII CONGRESO IBEROAMERICANO DE DERECHO MARÍTIMO del IIDM, organizándose la discusión en cinco mesas de trabajo que se desarrollaron en forma simultánea durante un día del Congreso, a saber:

- **MESA N° 1. NORMAS GENERALES, EL BUQUE Y NORMAS SOBRE DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO.**
- **MESA N° 2. LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD DEL ARMADOR.**
- **MESA N° 3. SEGUROS MARÍTIMOS Y AVERÍA GRUESA.**
- **MESA N° 4. DERECHO LABORAL MARÍTIMO: SUJETOS DE LA NAVEGACIÓN Y GENTE DE MAR.**
- **MESA N° 5. ABORDAJE Y SALVAMENTO.**
- **MESA N° 6. LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA DE MERCANCÍAS POR MAR. EL TRANSPORTE POR VÍAS ACUÁTICAS: LA DEFENSA DEL CONSUMIDOR Y SU TRATAMIENTO EN LAS REGLAS DE ROTTERDAM.**

Cada una de las mesas de trabajo recibió para su estudio, y previamente difundido entre los miembros del IIDM el texto del Proyecto de Sevilla 2007, así como los comentarios y sugerencias recibidos con la convocatoria y circulación del proyecto.

### **1.- Mesa de trabajo No. 1. Normas Generales, El Buque y Normas sobre Derecho Internacional Privado.**

A continuación se transcribe el acta consignada por los participantes en dicha Mesa de trabajo:

“En la ciudad de Panamá, siendo las 2:30 p.m. del día de hoy 16 de febrero de 2012, durante la celebración del XVI Congreso Marítimo Internacional y Expo, I Cumbre Marítima Logística y Legal del Mundo organizado por el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo se reunieron el comité integrante de la mesa No. 1 conformado por el Dr. Luis Cova Arria, el Dr. Gustavo Omaña, la Dra. Mariela Infante, el Dr. Luis Infante y la Dra. Cristina Mesa, a fin de discutir las observaciones presentadas por el Dr. Wagner Ulloa, de las cuales quedamos conformes a excepción de las siguientes:

1. En relación a la observación No. 1, esto es, *“Definición de embargo (arraigo) preventivo de buques. Artículo 20.- Se entiende por embargo (arraigo) preventivo, toda inmovilización o restricción a la salida de un buque, impuesta como medida cautelar por resolución de un Tribunal competente, para garantizar un crédito marítimo, pero no comprende la retención de un buque para la ejecución de una sentencia, u otro instrumento ejecutorio.”* El comité está de acuerdo con la solicitud de retirar del artículo 20 la expresión “o restricción a la salida”.

2. En relación con la observación planteada al artículo 21 sobre créditos marítimos no consideramos pertinente incluir la frase sugerida, esto es “pago de honorarios y gastos”, como un crédito marítimo.

3. En relación a la observación: En la ley venezolana se cometió el error de incluir al “agente naviero del buque” en el referido ordinal 5 en vez del “gestor o naviero del buque” que es lo que establece el Convenio en su artículo 3 numeral 1, literal (e). Y este error se reprodujo en la ley que se sugiere. Es claro que los créditos marítimos nunca suelen ser contra los agentes, dado que estos actúan en representación del armador, por lo que debe corregirse establecida en el artículo 23, consideramos pertinente cambiar la expresión por gestor o naviero del buque.

4. En relación a la observación número 5 es decir, “permitirle “resolver de otro modo la cuestión de la operación del buque durante el período de embargo”, consideramos pertinente la sugerencia de eliminar la frase en comento.

En estos términos nos permitimos presentar nuestras consideraciones, a fin de que sean tomadas en cuenta”.

### **2.- Mesa de trabajo No. 3 Seguros Marítimos y Avería Gruesa**

Este grupo presentó sus conclusiones en un acta en la que se expresaba lo siguiente:

“Acta de la Reunión del Grupo No. 3, conformado por: Ricardo Sarmiento Piñero de la República de Colombia, Guillermo Salinas Figueroa de la República de Nicaragua, Cristian Estrada Román de la República de Nicaragua, Eugenio Moreno de la República de Venezuela y Oscar Danilo Morales Silva de la República de Nicaragua.

I. Reunidos los suscritos del Grupo No. 3 en día jueves dieciséis de Febrero de dos mil doce, en el Hotel Westin Playa Bonita de la ciudad de Panamá, en la Sala de Sesiones, para analizar y recomendar sobre los Capítulos de los Institutos Seguros Marítimos y Avería Gruesa del Modelo de Ley del Comercio Marítimo Iberoamericano, después discutir el contenido de dichos institutos se efectuaron algunas recomendaciones y adiciones con el fin de fortalecer su contenido.

II. Sobre la sugerencia de sustituir el Artículo 411. Objeto del seguro del buque por el 426 del ALNCMP al considerarse este último más explícito en su contenido, los compañeros Eugenio Moreno y Guillermo Salinas estimaron apropiado mantener el Artículo 411 en el Modelo de Ley del Comercio Marítimo Iberoamericano.

III. Finalmente, el Grupo determinó, recomendar a las autoridades del IIDM que el contenido de los Institutos sobre Seguros Marítimos y Avería Gruesa sea sometido a un mayor grado de análisis a través de un grupo formalmente constituido para presentar sus resultados en el próximo Congreso”.

### **1. Mesa N° 6. La Responsabilidad del Transportista de Mercancías por Mar. El Transporte por vías Acuáticas: La Defensa del consumidor y su Tratamiento en las Reglas De Rotterdam.**

Este grupo de trabajo presentó su informe en los siguientes términos:

“ 1- Los integrantes de la Mesa estuvieron de acuerdo en que es imprescindible incluir el tema del transporte marítimo dentro de la Ley Modelo y que se tenga como base para la discusión las Reglas de Rotterdam.

2- Sin embargo, la Mesa No. 6 revisó el Proyecto, puesto al día de acuerdo al texto de las Reglas de Rotterdam, teniendo en cuenta que el propuesto para su discusión está basado en los trabajos preparatorios, pues todavía el texto definitivo de la Convención no estaba listo cuando se presentó en la Conferencia del IIDM que tuvo lugar en Sevilla, 2006. La Mesa acordó también proceder a discutir artículo por artículo el texto propuesto.

3- Al tomar como referencia las Reglas de Rotterdam (RR) se resolvió modificar el texto propuesto solamente en la medida en que fuere necesario para adaptarlo de una convención internacional al de una ley nacional y además en algunas materias como la jurisdicción y las opciones de limitación de responsabilidad, entre otras para facilitar su aprobación por los

delegados y posteriormente por los órganos legislativos de los países iberoamericanos. En ese sentido se acordó:

4- Aceptar el artículo 1, sobre las definiciones, sugiriendo cambiar en la definición del Contrato de Volumen (lit. 2) la palabra “determinada” por “significativa”, para que quede claro que uno de los requisitos de la validez del contrato de volumen es la cantidad importante y considerable de mercancías objeto del contrato de transporte. Hecha esta salvedad recomendar la adopción de las normas relativas al contrato de volumen, pues se garantiza que se trata de contratos libremente acordados por las partes, lo cual consta expresa y evidentemente de la misma contratación y no de contratos de adhesión, al igual que su aplicación a terceros que hayan aceptado expresa y en forma evidente sus cláusulas y condiciones (art. 262 RR)

5- En el artículo 187 del Proyecto establecer una norma de interpretación teniendo en cuenta el carácter internacional del contrato de transporte de mercancías total o parcialmente marítimo, cuando se trate de un transporte internacional o cuando forme parte de una operación de comercio internacional, aunque se traten de reglas derecho interno de cada uno de los países que adopten los criterios de la Ley Modelo y observando también la necesidad de promover la uniformidad en la aplicación de estas normas y de asegurar la observancia de la buena fe en el comercio interno y en el comercio internacional.

6- Recomendar que en cada país se analice la posibilidad de incluir la limitación de responsabilidad del cargador en su derecho interno, lo cual no está contemplado en las RR, ni en ninguno de los instrumentos internacionales revisados.

7- Dejar abiertas tres opciones en cuanto a la limitación de responsabilidad en caso de pérdida o daño de las mercancías (art. 243 RR). Una opción es la aplicación de las RR (DEG 875 por bulto o unidad, o DEG 3 por Kg. de peso bruto de mercancías dañadas o perdidas). Otra alternativa es establecer como límite el valor integral de las mercancías, permitiendo acuerdos sobre limitación que siempre que estos no sean menores del establecido en las RR y la tercera opción es que cada Estado establezca soberanamente el régimen conforme a su ley interna.

8- Advertir que el monto de la limitación de responsabilidad en el caso de retraso en la entrega de las mercancías de 2.5 veces el flete de la mercancías que llegaron con retraso es muy bajo, sobre todo teniendo en cuenta que en las RR restringe el retraso al caso en que el porteador haya incumplido el plazo establecido expresamente para la entrega de las mercancías y se observa que esta supuesto hay un interés especial en la entrega a tiempo de la mercancías, luego los perjuicios derivados de la entrega tardía podrían ser de cierta consideración. En consecuencia, se recomienda fijar un monto mayor (art. 244 RR).

9- Eliminar la posibilidad de establecer de la prórroga de la jurisdicción mediante cláusulas en el documento de transporte o documento electrónico de transporte, salvo que se realicen a posterioridad a la ocurrencia del hecho que causó el reclamo (art. 250 RR). Asimismo, establecer que las acciones contra el cargador solamente se puedan intentar en su domicilio (art. 251 RR)

10- Dejar la discusión del arbitraje para una etapa posterior entre los miembros del Instituto, en vista de la complejidad del tema (Sección 15, arts. 258 y siguientes RR).

11- En cuanto a las normas relacionadas con las mercancías pendientes de entrega (art. 233 RR), recomendar que país adapte las disposiciones que se proponen con sus reglamentaciones portuarias y aduaneras.

12- Observar que, en principio no rigen las leyes de protección a los consumidores en el derecho marítimo pues se trata de una rama autónoma de derecho, a excepción de casos

puntuales, en los que el usuario es una persona natural y se trata de sus intereses personales, como ocurre por ejemplo, en el contrato de transporte de pasajeros y su equipaje, el transporte de bienes para uso personal.

13- Recomendar que los Estados Partes del Acuerdo de Cartagena revisen la conveniencia de adaptar la Decisión 331 sobre Transporte Multimodal al régimen de la Ley Modelo, con el fin de evitar regulaciones diferentes.

13- Observar que por falta de tiempo y dada la complejidad de los temas planteados, la Mesa No. 6 no analizó la parte del Proyecto de Ley Modelo en cuanto a los contratos de arrendamiento a casco desnudo y diversas clases de fletamento, temas que deben ser analizados por los miembros de la Mesa y todos los socios del Instituto a la mayor brevedad posible, mediante consultas por medios electrónicos.

Panamá, 16 de Febrero de 2012”.

Adicionalmente, el Grupo 6, presentó el texto del Capítulo III del Título IV del Proyecto, sobre el Contrato de Transporte de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (artículos 186 al 268), con las enmiendas y recomendaciones ya efectuadas. Ese capítulo se ha incorporado en esta versión del Proyecto.

\* \* \*

Por instrucciones de la actual Presidenta del IIDM, Dra. Katerina Vuskovic, se designó una comisión para la revisión y ajustes finales al Proyecto de Ley Modelo del IIDM, integrada por los Dres. Luis Cova Arria y José Vicente Guzmán, y por la Dra. Patricia Martínez de Fortoul, con el fin de preparar una versión del proyecto para la aprobación de la próxima Asamblea General del Instituto.

Esta comisión hizo una revisión integral del proyecto de Ley Modelo y le introdujo algunos ajustes sobre su ámbito de aplicación, sus fuentes y sus normas de interpretación (art. 1º). Adicionalmente, el Capítulo III, relativo a las normas sobre el contrato de transporte de mercancías por mar, fue objeto de una revisión integral por parte del Profesor Rafael Illescas, quien formuló unas recomendaciones que fueron adoptadas por la comisión e incorporadas al actual texto del Proyecto de Ley Modelo del IIDM.

Con este informe nos permitimos enviarle adjunto el Proyecto de Ley Modelo de Derecho Marítimo del IIDM – Versión 2021, para dejarlo a su consideración para su eventual presentación al Consejo Directivo y a la Asamblea del Instituto.

**José Vicente Guzmán**

**Luis Cova Arria**

**Patricia Martínez de Fortoul**

Bogotá DC, 25 de noviembre de 2021

## PROYECTO DE LEY MODELO DE DERECHO MARÍTIMO IBEROAMERICANA (Versión Panamá 2012)

### TITULO I PARTE GENERAL

#### **Ámbito de Aplicación y Normas Aplicables**

*Artículo 1º* - Esta Ley tiene por objeto regular las situaciones y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación (Art. 1 ALNME) por agua y el comercio marítimo (Art. 1 LCMV), las cuales se rigen por las normas de esta Ley, por las de las Leyes y reglamentos complementarias y por los usos y costumbres. A falta de disposiciones de derecho de la navegación, y en cuanto no se pudiere recurrir a la analogía, se aplicará el derecho común (Art. 1 LNAR).

Las materias objeto de esta Ley que tengan relación con ordenamientos jurídicos extranjeros, se regularán por las normas de Derecho Internacional Público sobre la materia, en particular, las establecidas en los tratados internacionales vigentes en la Nación. En su defecto, se aplicarán las normas de Derecho Internacional Privado nacional; a falta de ellas, se utilizará la analogía y, finalmente, se regirán por los principios de Derecho Internacional Privado generalmente aceptados (Art. 3 LCMV).

Las disposiciones de esta Ley se aplican a todo tipo de navegación por agua, excepto en lo que estuviere diversamente dispuesto. (Art. 5 LNAR).

#### **Definición de buque y artefacto naval**

*Artículo 2º* - Buque es toda construcción flotante destinada a navegar por agua. Artefacto naval es cualquier otra construcción flotante auxiliar de la navegación pero no destinada a ella, aunque pueda desplazarse sobre el agua en cortos trechos para el cumplimiento de sus fines específicos (Art. 2 LNAR Y Art. 1116 PLVIRD). Los artefactos navales se regirán por las disposiciones contenidas en la presente Ley, en cuanto le sean aplicables. (Art.5 ALNCMP y Art. 1118 PLVIRD).

#### **Buques públicos y privados**

*Artículo 3º* - Buques públicos son los afectados al servicio del poder público. Todos los demás aunque pertenezcan al Estado nacional, a las provincias, a las municipalidades o a un Estado extranjero, son buques privados. (Art. 3 LNAR)

#### **Buques militares y de policía**

*Artículo 4º* - Las disposiciones de esta Ley se aplicarán a los buques privados, y a los buques públicos y accesorios de navegación en lo que fuere pertinente. No están incluidos en el régimen de esta Ley, los buques militares y de policía. (Art. 4 LNAR)

#### **Prueba de la costumbre**

*Artículo 5º* - En las materias reguladas en la presente Ley, la costumbre podrá ser probada, además de las formas que señala el derecho común, por informes de peritos, que el Tribunal apreciará según las reglas de la sana crítica. (Art. 825 LIIICCL).

**Protesta de mar**

*Artículo 6.-* Para los efectos de esta Ley, se entiende por Protesta de Mar, el acto mediante el cual el Capitán o las personas que tienen conocimiento directo de un accidente que pueda afectar su responsabilidad, la de sus principales y dependientes, declaran los pormenores del mismo por ante la autoridad marítima o consular competente, del puerto de arribo. (Art. 5 LCMV).

**Recepción de la protesta de mar**

*Artículo 7.-* La autoridad marítima o consular nacional deberá recibir las protestas de mar por parte del Capitán o de las personas que tienen conocimiento directo de un accidente de mar, y cuando fuere el caso, interrogar a los mismos, a los tripulantes y pasajeros, para comprobar la veracidad de los hechos (Art. 6 LCMV)

**Forma de la protesta de mar**

*Artículo 8.-* Toda notificación, confirmación, consentimiento, aceptación, declaración y demás comunicaciones a que se hace referencia en la presente Ley, así como las protestas de mar deberán hacerse por escrito. Podrán utilizarse medios electrónicos de comunicación para ese fin, o por cualquier otro medio que permita hacerlo, dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes de la arribada del buque a puerto, con tal de que se haga uso de dichos medios con el consentimiento del autor de la comunicación y de su destinatario. (Artículos. 7 LCMV y Art. 3 PCTMM-CNUDMI).

**Moneda de cuenta**

*Artículo 9.-* A los efectos de esta Ley, cuando se indique una cantidad o el valor de una indemnización en unidades de cuenta, o que deban establecerse en función de éstas, se entenderá como tal el Derecho Especial de Giro definido por el Fondo Monetario Internacional, calculado según el método de evaluación establecido por dicho Fondo en sus operaciones y transacciones, a la fecha del cumplimiento de la obligación de que se trate (Art. 8 LCMV).

**Intereses**

*Artículo 10.-* Las obligaciones de dinero devengarán intereses corrientes del mercado desde su constitución en mora, al igual que las indemnizaciones, contados a partir de la ocurrencia del hecho que las origina, salvo pacto en contrario, en ambos casos. (Art. 9 LCMV).

**Jurisdicción**

*Artículo 11.-* Corresponde a la jurisdicción nacional en forma inderogable conocer de las acciones en materia de contratos de transporte de bienes o de personas que ingresan al territorio nacional. (Art.10 LCMV).

Además de la jurisdicción que atribuye las normas de Derecho Internacional Privado nacionales, deberán someterse al conocimiento de los tribunales nacionales competentes, las acciones que se intenten con motivo de las disposiciones que regulan el comercio marítimo, la navegación por agua, la exploración y explotación de recursos ubicados en el espacio marítimo nacional, así como las acciones sobre buques inscritos en el correspondiente registro nacional, independientemente de la jurisdicción de las aguas donde se encuentran y sobre los buques extranjeros que se encuentren en aguas donde la Nación ejerza derechos exclusivos de soberanía y jurisdicción, las operaciones que tengan lugar en las zonas portuarias y cualquier otra actividad que se desarrolle en el espacio marítimo nacional. (Art.12 LCMV).

**Prórroga de la jurisdicción**

*Artículo 12.-* Producido un hecho generador de una causa cuyo conocimiento corresponda a los tribunales nacionales, las partes pueden convenir, con posterioridad al mismo, someterlo a juicio de árbitros o de tribunales extranjeros si así les resultare conveniente. (Art. 621 LNAR).

### **Tribunales competentes nacionales**

*Artículo 13.-* Los Tribunales nacionales son competentes para conocer en todo juicio en que sea parte un propietario o armador de un buque de bandera extranjera, en los casos en que según esta Ley el buque pueda ser embargado preventivamente, salvo que hubiere un acuerdo arbitral o de atribución de competencia a otra jurisdicción. En este caso, la medida preventiva o cautelar se decretará, a los solos efectos de obtener una garantía para ejecutar el eventual laudo arbitral o sentencia judicial que se dicte (Art.13 LCMV).

### **Definición de autoridad marítima**

*Artículo 14º-* A los efectos de lo dispuesto en la presente Ley, se entiende por autoridad marítima y por autoridad u organismo competente, los que tienen legalmente asignado, en cada caso, el ejercicio de las atribuciones a que dichas normas se refieren. (Art. 627 LNAR)

### **Suspensión medida cautelar**

*Artículo 15.-* Se suspenderá toda medida cautelar anticipada que se hubiere dictado y hecho efectiva antes del proceso, de conformidad con esta Ley, si dentro de diez (10) días continuos contados desde el momento en que se hubiere practicado la medida, no se hubiere intentado la demanda respectiva (Art.14 LCMV).

### **Acciones contra el buque y su capitán**

*Artículo 16º-* Las acciones derivadas de esta Ley podrán intentarse contra el buque y su Capitán, sin que sea necesaria mención alguna sobre el propietario o armador (Art.15 LCMV).

### **Citación**

*Artículo 17º-* Además de las formas de citación establecidas en las normas de procedimiento aplicables, en los casos de acciones derivadas de créditos marítimos o privilegiados, se procederá a la citación del demandado entregando la orden de comparecencia a cualquier tripulante que se encuentre a bordo del buque, en presencia de dos (2) testigos (Art.16 LCMV).

### **Producción extrajudicial de la prueba**

*Artículo 18.-* Si todas las partes fueren capaces y hubiere conformidad entre ellas las diligencias probatorias en los procesos referentes a las relaciones jurídicas emergentes de la navegación y conexas, podrán llevarse a cabo extrajudicialmente con asistencia letrada. Si durante la realización extrajudicial de esta diligencia se suscitara desinteligencia entre las partes, el acto correspondiente se suspenderá, sometiendo aquéllas a la decisión del juez que entiende en el proceso, o al que le correspondería conocer en caso de que las diligencias sean anteriores a la iniciación del juicio.

Si cualquiera de las partes deviniera incapaz o se opusiere a proseguir con el trámite extrajudicial, las diligencias probatorias deberán continuarse judicialmente.

Con relación a las diligencias cumplidas extrajudicialmente, el juez podrá disponer las medidas instructorias previstas y autorizadas por las normas procesales de derecho común. (Art. 518 LNAR)

### **Prueba anticipada**

*Artículo 19º-* Aun antes de promovida la demanda cualquier persona interesada puede solicitar judicialmente dictamen pericial para hacer constar los daños causados o sufridos por buque, muelles o artefactos navales, o por las personas o por la carga que se encuentren a bordo de los mismos.

La prueba se practicará con citación de aquellas a quienes se pretende oponer, salvo cuando resultare imposible por situación de urgencia en cuyo caso se le designará a estos un defensor de oficio por el Tribunal que acuerde la prueba. (Art. 519 LNAR).

## TITULO II NORMAS RELATIVAS AL BUQUE

### Capítulo I Embargo (Arraigo) de Buques

#### **Definición de embargo (arraigo) preventivo de buques**

*Artículo 20.-* Se entiende por embargo (arraigo) preventivo, toda inmovilización ~~o restricción a la salida de un buque\*~~, impuesta como medida cautelar por resolución de un Tribunal competente, para garantizar un crédito marítimo, pero no comprende la retención de un buque para la ejecución de una sentencia, u otro instrumento ejecutorio. (Art. 92 LCMVV y Art. 2 D487 CAN)

**\* [ La expresión o restricción a la salida de un buque ha sido eliminada a sugerencia de la Mesa de Trabajo No. 1 en Panamá 2012 ]**

#### **Crédito marítimo**

*Artículo 21.-* A los efectos del embargo (arraigo) preventivo previsto en este Título, se entiende por crédito marítimo, la alegación de un derecho o de un crédito que tenga una de las siguientes causas:

1. Pérdidas o daños causados por la explotación del buque;
2. Muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;
3. Operaciones de asistencia o salvamento o todo contrato de salvamento, incluida, si corresponde, la compensación especial relativa a operaciones de asistencia o salvamento respecto de un buque que, por sí mismo o por su carga, amenace causar daño al medio ambiente;
4. Daño o amenaza de daño causados por el buque al medio ambiente, el litoral o intereses conexos; medidas adoptadas para prevenir, minimizar o eliminar ese daño; indemnización por ese daño; los costos de las medidas razonables de restauración del medio ambiente efectivamente tomadas o que vayan a tomarse; pérdidas en que hayan incurrido o puedan incurrir terceros en relación con ese daño; y el daño, costos o pérdidas de carácter similar a los indicados en este inciso 4;
5. Gastos y desembolsos relativos a la puesta a flote, la remoción, la recuperación, la destrucción o la eliminación de la peligrosidad que presente un buque hundido, naufragado, embarrancado o abandonado, incluido todo lo que esté o haya estado a bordo de un buque, y los costos y desembolsos relacionados con la conservación de un buque abandonado y el mantenimiento de su tripulación;
6. Todo contrato relativo a la utilización o al arrendamiento del buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo;

7. Todo contrato relativo al transporte de mercancías o de pasajeros en el buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo;
8. Las pérdidas o los daños causados a las mercancías (incluidos los equipajes) transportadas a bordo del buque;
9. La avería gruesa;
10. El remolque;
11. El practicaje;
12. Las mercancías, materiales, provisiones, combustibles, equipo (incluidos los contenedores) suministrados o servicios prestados al buque para su explotación, gestión, conservación o mantenimiento;
13. La construcción, reconstrucción, reparación, transformación o equipamiento del buque;
14. Los derechos y gravámenes de puertos, canales, muelles, radas y otras vías navegables;
15. Los sueldos y otras cantidades debidas al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre;
16. Los desembolsos hechos por cuenta del buque o de sus propietarios;
17. Las primas de seguro (incluidas las cotizaciones de seguro mutuo), pagaderas por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque;
18. Las comisiones, corretajes u honorarios de agencias pagaderos por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque;
19. Toda controversia relativa a la propiedad o a la posesión del buque;
20. Toda controversia entre los copropietarios del buque acerca de su utilización o del producto de su explotación;
21. Una hipoteca inscrita o gravamen de la misma naturaleza que pesen sobre el buque;
22. Toda controversia resultante de un contrato de compraventa del buque. (Art. 1 D487 CAN)

### **Condiciones para el embargo (arraigo)**

*Artículo 22.-* Un buque sólo podrá ser objeto de embargo (arraigo) en los siguientes casos:

1. En virtud de un crédito marítimo, pero no en virtud de otro crédito de naturaleza distinta.
2. A los efectos de obtener una garantía para ejecutar el eventual laudo arbitral o sentencia judicial que se dicte, aún cuando en virtud de una cláusula de jurisdicción o una cláusula de arbitraje, el crédito marítimo esté sometido a la jurisdicción de los tribunales de un Estado

extranjero o a un tribunal de arbitraje, o deba regirse por la ley de otro Estado. (Art. 2, num. 2 CISEPB)

### **Buque objeto del embargo (arraigo)**

*Artículo 23.-* El embargo (arraigo) preventivo de todo buque con respecto al cual se alegue un crédito marítimo procederá:

1. Si el propietario del buque en el momento en que nació el crédito marítimo está obligado en virtud de ese crédito y es propietario del buque al momento de practicarse el embargo (arraigo).
2. Si el arrendatario a casco desnudo del buque en el momento en que nació el crédito marítimo está obligado en virtud de ese crédito y es arrendatario a casco desnudo o propietario del buque al practicarse el embargo (arraigo).
3. Si el crédito está garantizado con hipoteca sobre el buque.
4. Si el crédito se refiere a la propiedad o la posesión del buque.
5. Si el crédito es contra el propietario, el arrendatario a casco desnudo, ~~el agente naviero del buque~~ el gestor o naviero del buque\* y está garantizado por un privilegio marítimo. (Art. 3, num. 1 CISEPB)

\* **[Se ha eliminado la expresión ~~el agente naviero del buque~~ por la expresión el gestor o naviero del buque por sugerencia de la Mesa de Trabajo No. 1 en Panamá 2012]**

### **Embargo (arraigo) de buques hermanos**

*Artículo 24.-* El demandante podrá solicitar el embargo (arraigo) preventivo del buque al que el crédito se refiere o en sustitución de éste, de cualquier otro buque propiedad de la persona que esté obligada en virtud del crédito marítimo, cuando al momento en que nació el crédito, era:

1. Propietario del buque con respecto al cual haya nacido el crédito marítimo.
2. Arrendatario a casco desnudo, fletador por tiempo o fletador por viaje de ese buque. (Art. 42 D487 CAN)

### **Derecho de reembolso y pluralidad de embargos (arraigos)**

*Artículo 25.-* 1. Cuando un buque ya hubiere sido embargado y liberado, o ya se hubiera prestado garantía respecto de ese buque en relación con un crédito marítimo, el buque no podrá ser reembargado o embargado por el mismo crédito a menos que:

- a) La naturaleza o la cuantía de la garantía respecto de ese buque ya prestada en relación con ese crédito sea inadecuada, a condición de que la cuantía total de la garantía no exceda del valor del buque; o
- b) La persona que haya prestado ya la garantía no pueda, o no sea probable que pueda cumplir, total o parcialmente sus obligaciones; o
- c) Se haya liberado el buque embargado o se haya cancelado la garantía prestada anteriormente, ya sea:
  - (i) A instancias o con el consentimiento del acreedor, cuando actúe por motivos razonables, o
  - (ii) Porque el acreedor no haya podido, mediante la adopción de medidas razonables, impedir tal liberación o cancelación.

2. Cualquier otro buque que de otro modo estaría sujeto a embargo (arraigo) por el mismo crédito marítimo, no será embargado a menos que:

- a) La naturaleza o la cuantía de la garantía ya prestada en relación con el mismo crédito sean inadecuadas; o

b) Sean aplicables las disposiciones de los apartados b) y c) del párrafo 1 del presente artículo.

3. A los efectos del artículo precedente y el presente artículo, la expresión "liberación" excluye toda salida o liberación ilegal del buque. (Art. 5 CISEPB)

### **Potestad para embargar**

*Artículo 26.-* Sólo se podrá embargar un buque o levantar su embargo (arraigo) por resolución de un tribunal de la circunscripción en la que se haya practicado el embargo (arraigo). (Art. 2 CISEPB)

### **Levantamiento del embargo (arraigo)**

*Artículo 27.-* Un buque que haya sido embargado será liberado cuando se haya prestado garantía suficiente en forma satisfactoria, salvo que haya sido embargado para responder de cualquiera de los créditos marítimos enumerados en los incisos 19 y 20 del artículo 21 de la presente Ley. En estos casos, el tribunal podrá autorizar a la persona en posesión del buque a seguir explotándolo, una vez que esta persona haya prestado garantía suficiente, o resolver de otro modo la cuestión de la operación del buque durante el período de embargo (arraigo).

A falta de acuerdo entre las partes sobre la suficiencia y la forma de garantía, el tribunal determinará su naturaleza y su cuantía, que no podrá exceder del valor del buque embargado.

La solicitud de levantamiento del embargo (arraigo) del buque previa constitución de garantía no se interpretará como reconocimiento de responsabilidad ni como renuncia a cualquier defensa o al derecho de limitar la responsabilidad. (Art. 4 CISEPB)

### **Jurisdicción**

*Artículo 28.-* El Tribunal que decrete el embargo (arraigo) o hubiere recibido caución o garantía a los efectos de ordenar la liberación del buque, será competente para resolver sobre el fondo del litigio, a menos que válidamente las partes acuerden o hayan acordado someter el litigio a arbitraje o a la jurisdicción de otro Estado. (Art. 101 LCMV y Art. 7, Num. 1 CISEPB)

### **Otras medidas**

*Artículo 29.-* Las disposiciones anteriores no excluyen el ejercicio de otras medidas cautelares de derecho común, que puedan corresponder a un acreedor para asegurar el resultado de su pretensión para los casos en que no se tratare de un crédito marítimo o de uno que goce de privilegio sobre un buque. (Art. 111 LCMV)

### **Inembargabilidad**

*Artículo 30.-* Lo dispuesto los artículos precedente, no se aplicará a los buques de guerra, a las unidades navales auxiliares y a otros buques pertenecientes a un Estado extranjero o explotados por él, destinados exclusivamente en ese momento a un uso público no comercial. (Art. 112 LCMV)

## **Capítulo II Privilegios sobre el Buque**

### **Preferencia de los privilegios**

*Artículo 31.-* Los privilegios e hipotecas establecidos en la presente Ley, tienen preferencia sobre cualquier otro privilegio general o especial. (Artículo 113 LCMV)

### **No obligatoriedad de publicidad registral del privilegio marítimo**

*Artículo 32.-* Los privilegios marítimos gravan especial y realmente al buque sin necesidad de publicidad registral, y lo siguen aunque éste cambie de propietario, registro o pabellón, excepto en el caso de ejecución forzosa del buque. (Art. 114 CISPM).

### **Privilegios marítimos**

*Artículo 33.-* Son créditos privilegiados sobre el buque, los siguientes:

1. Los créditos por los sueldos y otras cantidades adeudadas al Capitán, oficiales y demás miembros de la tripulación del buque en virtud de sus servicios a bordo, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre.
2. Los créditos por indemnizaciones por muerte o lesiones corporales ocurridas en tierra, a bordo o en el agua, en relación directa con la explotación del buque.
3. Los créditos por la recompensa pagadera por el salvamento del buque.
4. Los créditos por derechos de puerto, uso de vías navegables, pilotaje, remolcadores, lanchaje y demás servicios previstos en la ley.
5. Los créditos nacidos de hecho ilícito por razón de la pérdida o el daño material causado por la explotación del buque, distintos de la pérdida o el daño ocasionado a las mercancías y equipajes, transportadas a bordo del buque. (Art. 115 LCMV y Art. 4 CISPM).

*Artículo 34.-* Ningún privilegio marítimo obligará a un buque en garantía de los créditos a que se refieren los numerales 2 y 5 del artículo precedente, que nazcan o resulten de:

1. Daños relacionados con el transporte por agua de hidrocarburos u otras sustancias nocivas o peligrosas, por los que sea pagadera una indemnización a los acreedores con arreglo a la ley, que establezcan un régimen de responsabilidad objetiva y un seguro obligatorio u otros medios de garantía de los créditos.
2. Las características radioactivas o de su combinación con propiedades tóxicas, explosivas, peligrosas y otras particularidades del combustible nuclear, o de los productos o desechos radioactivos. (Artículo 116 LCMV y Art. 4 CISPM).

### **Prelación de los privilegios marítimos**

*Artículo 35.-* El orden de prelación de los créditos privilegiados enumerados en el artículo 60 de la presente Ley, será determinado en su numeración con sujeción a las reglas siguientes, y tendrán preferencia sobre las hipotecas navales y cualquier otro crédito:

1. Los privilegios marítimos que garanticen créditos por la recompensa pagadera por el salvamento del buque, serán preferidos frente a todos los demás a que se halle afecto el buque antes de efectuarse las operaciones que dieron origen a aquellos privilegios.
2. Los privilegios marítimos de los numerales 1, 2, 4 y 5, concurrirán entre ellos a prorrata.
3. Los privilegios marítimos que garanticen los créditos por la recompensa pagadera por el salvamento del buque, tendrán prelación entre sí, en orden inverso al de la fecha de nacimiento de los créditos garantizados con estos privilegios. Estos créditos se tendrán por nacidos en la fecha en que concluyó cada operación de salvamento (Artículo 117 LCMV y Art. 5 CISPM).

### **Extinción de los privilegios marítimos por el transcurso del tiempo**

*Artículo 36.-* Los créditos privilegiados sobre el buque, enumerados en el artículo 33 de esta Ley, se extinguen transcurrido un año de conformidad con lo establecido en el artículo anterior, a menos que antes del vencimiento de este plazo, el buque haya sido objeto de embargo preventivo o ejecución conducente a una venta forzosa. Este plazo comenzará a correr:

1. Desde el momento en que haya terminado el enrolamiento del acreedor a bordo del buque, respecto del crédito privilegiado a que se refiere el numeral 1 del artículo 33 de esta Ley.

2. Desde la fecha de nacimiento de los créditos que garantizan los privilegios marítimos a que se refieren los numerales del 2, 3, 4 y 5 del mismo artículo 33 de esta Ley (Artículo 118 LCMV y Art. 9 CISPM).

### **Plazo de caducidad no sujeto a suspensión ni interrupción**

*Artículo 37.-* Los plazos de caducidad a que se refiere el artículo anterior, no podrán ser objeto de suspensión ni de interrupción, salvo que por mandato de la ley de los países que visite el buque, se impida el embargo (Artículo 119 LCMV y Art. 9 CISPM).

### **Cesión y subrogación**

*Artículo 38.-* Los privilegios marítimos son accesorios al crédito que garantizan, por lo que nacen y se extinguen con él. El acreedor privilegiado sobre uno o más bienes, que sea vencido en juicio por un acreedor con mejor derecho, cuyo privilegio se extienda a otros bienes del mismo deudor, puede subrogarse en el privilegio que en ellos corresponda al acreedor vencedor, con preferencia a los acreedores de privilegio inferior. El mismo derecho lo tienen los demás acreedores privilegiados que experimentan una pérdida a consecuencia de dicha subrogación.

La cesión de un crédito garantizado con un privilegio marítimo o la subrogación en los derechos del titular del crédito, importa simultáneamente la cesión de ese privilegio marítimo o la subrogación en los derechos que éste lleva aparejados. El orden de prelación de los privilegios marítimos, no puede ser cedido (Artículo 120 LCMV y Art. 10 CISPM).

### **No hay subrogación en los derechos de indemnización**

*Artículo 39.-* Los acreedores de créditos garantizados con privilegios marítimos, no podrán subrogarse en los derechos a la indemnización debida al propietario del buque, en virtud de un contrato de seguro (Artículo 121 LCMV y Art. 10 CISPM).

### **Notificación de la venta forzosa**

*Artículo 40.-* Una vez agotada la vía de la ejecución voluntaria y antes de la ejecución forzosa del buque, el Juez dispondrá que se notifiquen, con treinta (30) días continuos de anticipación, a las personas siguientes:

1. La autoridad competente del país del pabellón que enarbola el buque.
2. La persona que tenga inscrita a su favor la propiedad del buque.
3. Todos los beneficiarios de las hipotecas y gravámenes inscritos.
4. Todos los titulares de los privilegios marítimos enumerados en el artículo 33 de esta Ley, mediante edictos, con arreglo a lo dispuesto en la ley. (Artículo 122 LCMV y Art. 11 CISPM).

### **Requisitos de la notificación de la venta forzosa**

*Artículo 41.-* La notificación a que se refiere el artículo anterior, debe cumplir con las siguientes formalidades:

1. Fecha y lugar de la venta forzosa y las circunstancias relativas a la misma o al proceso conducente a dicha venta, que el Juez que sustancie el proceso estime suficientes para proteger los intereses de las personas que deban ser notificadas.
2. Si la fecha y lugar para la venta forzosa no pudieren determinarse con certeza, la notificación contendrá la fecha aproximada, el lugar previsto y las demás circunstancias de la misma, que el Juez que sustancie el proceso estime suficientes para proteger los intereses de las personas que deban ser notificadas.
3. Si fueran conocidas las personas interesadas que se indican en el artículo anterior, se les notificará por correo certificado o por cualquier medio que de lugar a un acuse de recibo. En caso contrario ha de practicarse la citación por avisos publicados en dos (2) de los diarios de mayor

circulación nacional, en ambos casos, cuando mínimo con siete (7) días de anticipación (Artículo 123 LCMV y Art. 11 CISPM).

### **Efectos de la ejecución forzosa**

*Artículo 42.-* Como consecuencia de la ejecución forzosa del buque, todas las hipotecas y gravámenes inscritos, así como todos los privilegios marítimos y otras cargas de cualquier género que pesen sobre el buque, quedarán sin efecto, siempre que:

1. En el momento de la ejecución forzosa, el buque se encuentre dentro de la jurisdicción de los tribunales de la nación.
2. La ejecución forzosa, se haya efectuado de conformidad con los requisitos previstos en la presente Ley (Artículo 124 LCMV y Art. 12 CISPM).

### **Costas y gastos**

*Artículo 43.-* 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 del mismo. Tales costas y gastos incluyen, entre otros, el costo de la conservación del buque y la manutención de la tripulación, así como los sueldos, gastos y otras cantidades de las referidas en el numeral 1 del artículo 33 de esta Ley, realizados desde el momento de decretarse el embargo preventivo o de su ejecución. El remanente se repartirá, en la cuantía necesaria para satisfacer los créditos respectivos, de conformidad con el orden prelativo establecido en la presente Ley. Satisfechos todos los acreedores presentes en el procedimiento, el saldo, si lo hubiere, se entregará al propietario del buque (Artículo 125 LCMV y Art. 12 CISPM).

### **Venta forzosa de buque varado o hundido**

*Artículo 44.-* En caso de venta forzosa de un buque varado o hundido, los gastos de remoción se pagarán en primer lugar con el producto de la venta, antes de todos los demás créditos que están garantizados con un privilegio marítimo sobre el buque (Artículo 126 y Art. 12 CISPM).

### **Certificado de desgravamen**

*Artículo 45.-* Una vez ejecutada la venta forzosa del buque, el Juez ordenará emitir, a instancia del comprador, 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 de haber dado cumplimiento a lo establecido en la presente Ley.

El registro nacional de buques está obligado a liberar el bien vendido de 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 del registro nacional (Artículo 127 y Art. 12 CISPM).

### **Derecho de retención**

*Artículo 46.-* Quienes construyan, modifiquen, reparen o desguacen buques gozarán de un derecho de retención para garantizar los créditos que estas actividades originen. Este derecho de retención, se regula por las normas del derecho común, pero los créditos privilegiados enumerados en el artículo 60 y las hipotecas navales inscritas en el registro con anterioridad a la inscripción del derecho de retención, tendrán preferencia en el pago de los créditos que garantizan (Artículo 128 LCMV)

### **Aplicación del orden de prelación a los buques en construcción, reparación o desguace**

*Artículo 47.-* El orden de prelación entre la hipoteca naval, los privilegios marítimos y el derecho de retención de que trata este Capítulo, son también de aplicación a los buques en construcción, modificación, reparación o desguace (Artículo 129 LCMV).

## Capítulo III Hipoteca Naval

### Hipoteca naval. Constitución de la hipoteca naval

*Artículo 48.-* Los buques pueden ser objeto de hipoteca naval, siempre que se encuentren inscritos en el registro nacional de buques.

La hipoteca naval se constituye mediante su inscripción en el registro nacional de buques. Estas no serán válidas ni oponibles a terceros hasta que no se haya practicado dicha inscripción. Así mismo, será necesaria la inscripción de los actos y contratos en cuya virtud se modifiquen o extingan. (Artículo 130 LCMV y Art. 2 D487 CAN).

### Ley aplicable

*Artículo 49.-* Cuando la hipoteca naval se otorgue en el exterior, la forma del acto se regirá por la ley del lugar de su otorgamiento o por la ley que rige la hipoteca o por la ley del domicilio del otorgante o del domicilio común de sus otorgantes.

Para que pueda tener efecto, deberá inscribirse el documento de hipoteca en el registro nacional de buques, debiendo contener la información a que se refiere esta Ley, con las firmas de sus otorgantes y la firma del notario o funcionario público que lo autentique, legalizadas por el Cónsul competente o debidamente apostillada. (Artículo 131 LCMV y Art. 4 D487 CAN).

### Reconocimiento de las hipotecas y gravámenes análogos

*Artículo 50.-* El reconocimiento de las hipotecas y gravámenes análogos constituidos sobre buques extranjeros, quedará subordinado al cumplimiento de los requisitos siguientes:

1. Que hayan sido constituidos e inscritos en un registro público, de conformidad con la legislación del país en que hayan tenido lugar.
2. Que dicho registro sea de libre consulta por el público y que se pueda solicitar y obtener del registrador, extractos y copias de sus asientos.
3. 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 ha sido constituida para garantizar obligaciones al portador, el importe máximo garantizado, la fecha y otras circunstancias que, de conformidad con la legislación del país donde se constituyó la hipoteca o el gravamen, determinen su rango respecto de otras hipotecas y gravámenes inscritos. (Artículo 132 LCMV).

### Requisitos del instrumento de constitución de la hipoteca naval

*Artículo 51.-* El instrumento de constitución de la hipoteca naval deberá contener:

1. Nombre, apellido, nacionalidad y domicilio del acreedor y del deudor, dirección del acreedor y, si se trata de personas jurídicas, su denominación o razón social y domicilios, así como el registro en que se encuentren inscritos.
2. Nombre, número, clase, distintivo de llamada y matrícula del buque.
3. Arqueo bruto, eslora máxima y demás características principales del buque.
4. Los pactos en virtud de los cuales se acuerde expresamente la extensión de la garantía a los fletes, indemnizaciones, o en los que, de cualquier modo, se delimite el objeto de la garantía.
5. La fecha y naturaleza del contrato por el que se crea la hipoteca o naturaleza del crédito que la garantiza.
6. El monto o, en su caso, la cantidad máxima de la obligación para cuya garantía se constituye la hipoteca, así como los intereses convenidos, plazo, lugar y forma de pago; o la forma de determinar dicho monto en caso de ser una cantidad indeterminada.
7. Los demás que exija la ley. (Artículo 133 LCMV y Art. 5 D487 CAN).

### **Extensión de la hipoteca naval**

*Artículo 52.-* La hipoteca naval se extiende de pleno derecho a las partes integrantes del buque como el casco, maquinaria y todas aquellas que no pueden ser separadas de éste sin alterarlo; y a las pertenencias del buque, como los equipos de navegación, aparejos, repuestos y otros similares, que sin formar parte del mismo, están afectos a su servicio en forma permanente. (Artículo 134 LCMV y Art. 6 D487 CAN).

### **Hipoteca de buques en construcción**

*Artículo 53.-* Si se tratara de la hipoteca de un buque en construcción, el instrumento de constitución deberá contener los mismos requisitos señalados en el artículo 51 de esta Ley, salvo los mencionados en el numeral 2, que se sustituirán por la individualización del astillero o lugar de construcción; la fecha en que se inició la construcción y aquella en que se espera termine; el hecho de haberse invertido al menos la tercera parte de su valor presupuestado y el número de construcción asignado. (Artículo 135 y Art. 7 D487 CAN).

### **Partes integrantes del buque**

*Artículo 54.-* Para los efectos de lo establecido en el artículo anterior 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, que se hallen depositados en el astillero destinados a la construcción, aun cuando no hayan sido todavía incorporados a la obra principal, con tal de que dichos materiales, equipos o elementos sean identificados en el instrumento de constitución de la hipoteca. (Artículo 136 LCMV y Art. 8 D487 CAN).

### **Prelación del crédito**

*Artículo 55.-* La fecha y hora de inscripción de la hipoteca naval en el registro nacional de buques determinará la prelación del crédito. (Artículo 137 LCMV y Art. 9 D487 CAN).

### **Derecho de solicitud de remate judicial**

*Artículo 56.-* Los acreedores de hipotecas navales conservan su derecho a solicitar el remate 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 (Artículo 138 LCMV y Art. 10 D487 CAN).

### **Derechos del acreedor hipotecario**

*Artículo 57.-* El acreedor hipotecario podrá ejercer sus derechos, a menos que el buque hubiere sido reparado, sobre los siguientes créditos del cual sea titular el deudor:

1. Indemnizaciones por daños materiales ocasionados al buque.
2. Contribución por avería gruesa o común.
3. Indemnizaciones por daños provocados al buque con ocasión de servicios prestados.
4. Indemnizaciones de seguro por pérdida total o por averías sufridas por el buque. (Artículo 139 y Art. 11 D487 CAN).

### **Plazos para ejercer derechos sobre buque gravado**

*Artículo 58.-* El acreedor hipotecario podrá ejercer su derecho contra el buque o buques gravados en cualquiera de los casos siguientes:

1. Al vencimiento del plazo estipulado para el pago del crédito que la hipoteca garantiza.
2. Al vencimiento del plazo estipulado para el pago de los intereses de la obligación principal.
3. Cuando el deudor sea declarado insolvente.
4. Cuando cualesquiera de los buques hipotecados sufiere deterioro que lo inutilice para navegar.

5. Cuando se cumplan las condiciones pactadas como resolutorias en el contrato al que accede la hipoteca, así como todas aquellas que produzcan el efecto de hacer exigible el cumplimiento de la obligación que la hipoteca garantiza.
6. Cuando existiendo dos o más buques afectos al cumplimiento de una misma obligación, ocurriese la pérdida de cualquiera de dichos buques, salvo pacto en contrario. (Artículo 140 LCMV y Art. 12 D487 CAN).

### **Derecho de posesión del buque**

*Artículo 59.-* En cualquiera de los casos previstos en el artículo anterior, así como cuando el deudor hipotecario ponga en peligro el buque hipotecado, el acreedor hipotecario tendrá derecho a tomar posesión del buque y a explotarlo comercialmente con la diligencia ordinaria requerida. Los frutos de esta explotación deberán aplicarse primero a los intereses, luego a los gastos y por último al capital, de acuerdo al rango de preferencia.

Para obtener la posesión del buque el acreedor hipotecario podrá solicitar su embargo.

Ejecutado el embargo, el Juez competente ordenará la entrega de la posesión del buque en favor del acreedor hipotecario. Igual procedimiento podrá seguir el propietario para recuperar la posesión del buque, una vez que la obligación haya sido totalmente cancelada. (Artículo 141 LCMV y Art. 13 D487 CAN).

### **Responsabilidad del acreedor hipotecario**

*Artículo 60.-* El acreedor hipotecario que al entrar en posesión del buque hipotecado haga mal uso de éste, será responsable de su pérdida o deterioro, aun por caso fortuito o fuerza mayor. (Artículo 142 LCMV y Art. 14 D487 CAN).

### **Venta directa**

*Artículo 61.-* El acreedor hipotecario puede proceder a la venta directa del buque hipotecado en la forma pactada al constituirse la obligación, en caso de incumplimiento del deudor hipotecario.

### **Ejecución forzosa del buque**

*Artículo 62.-* A falta de pacto, el acreedor hipotecario podrá optar por la ejecución forzosa del buque, de conformidad con lo establecido en el derecho común. (Artículo 143 LCMV y Art. 16 D487 CAN).

### **Buque afectado de varios gravámenes**

*Artículo 63.-* Si el buque hipotecado estuviese afecto a uno o más gravámenes adicionales a la hipoteca que dio lugar a la venta directa, el acreedor hipotecario deberá consignar a la orden del Juez competente, el precio de la venta menos los gastos, dentro de los tres (3) días continuos siguientes al cobro de dicho precio. En este caso, el Juez notificará a los acreedores y resolverá sobre la aplicación del producto de la venta, de conformidad con esta Ley. (Artículo 144 LCMV y Art. 16 D487 CAN).

### **Embargo preventivo**

*Artículo 64.-* Para efectos de obtener la posesión del buque, el adquirente podrá solicitar su embargo preventivo. Practicado el embargo preventivo el Juez ordenará la entrega del buque en favor del adquirente. (Artículo 145 LCMV y Art. 17 D487 CAN).

### **Venta directa con más de una hipoteca**

*Artículo 65.-* Cuando se constituya más de una hipoteca sobre el mismo buque, para proceder a la venta directa del mismo, el segundo y subsiguientes acreedores hipotecarios, deberán obtener el consentimiento de todos los acreedores hipotecarios que los precedan. Si no hubiese acuerdo, sólo procederá la ejecución forzosa del buque. (Artículo 146 LCMV y Art. 18 D487 CAN).

**Aplicación supletoria de normas de derecho común**

*Artículo 66.-* Son aplicables supletoriamente a la hipoteca naval, las normas sobre hipoteca del derecho común. (Artículo 147 LCMV y Art. 19 D487 CAN).

**Normas aplicables al procedimiento de ejecución**

*Artículo 67.-* El procedimiento de ejecución de hipoteca se regirá por las normas pertinentes establecidas en el derecho común. (Artículo 148 LCMV).

## TÍTULO III SUJETOS DE LA NAVEGACIÓN

### Capítulo I Capitán

**Carácter y representación del capitán**

*Artículo 68.-* El Capitán es representante legal del propietario y del armador del buque, no domiciliado en el lugar, en todo lo referente al buque y a la expedición, sin perjuicio de mandato especial que pueda conferírsele (Art. 201 LNAR). En los puertos donde el armador o propietario no tengan su domicilio, el Capitán ejerce la representación activa y pasiva de aquellos en todos los asuntos relacionados con la expedición. En las mismas circunstancias, y siempre que el puerto no sea el lugar del domicilio del fletador o del respectivo cargador, tiene también la representación de estos a fin de salvaguardar los intereses de la carga (Art. 202 LNAR).

**Obligaciones del capitán**

*Artículo 69.-* Son obligaciones del Capitán, además de lo contemplado en la presente Ley:

1. Otorgar recibos parciales de las mercancías que se embarquen, extendiendo en su oportunidad, los conocimientos de embarque y documentos respectivos.
2. Practicar las anotaciones correspondientes en los recibos y conocimientos de embarque, de las averías, mermas o daños que observare en la carga o que se produzcan por su acondicionamiento.
3. Mantener contacto continuo con el armador con el fin de informar sobre los acontecimientos de la expedición marítima, o recibir instrucciones en los casos que sean necesarios.
4. Dar aviso de inmediato al propietario o armador de todo embargo (arraigo) o retención que afecte al buque, y tomar las medidas necesarias para el mantenimiento de éste, de la carga y prestar la debida atención a los pasajeros, si fuere el caso.
5. Celebrar contratos de fletamento o de transporte de mercancías con la autorización del propietario, armador o su agente naviero.
6. Los demás actos o contratos relativos a la gestión ordinaria del buque y al normal desarrollo del viaje.
7. Cualquier otra que establezca la ley. (Art. 19 LCMV)

### **Documentación a bordo**

*Artículo 70.-* El Capitán debe tener a bordo además de lo contemplado en la ley, la siguiente documentación:

1. Copia del contrato de fletamento, de ser el caso.
2. Manifiesto de carga.
3. Conocimiento de embarque, y los demás documentos relacionados con la expedición.
4. Documentos aduaneros y todos los que le sean impuestos por las autoridades administrativas.
5. Cualquier otra que establezca la ley. (Art. 20 LCMV)

### **Valor probatorio de las actuaciones del capitán**

*Artículo 71.-* Los asientos del diario de navegación que se refieren a la actuación del Capitán como delegado de la autoridad pública, tienen la fuerza de documento público. El valor probatorio de la protesta de mar y demás asientos de los diarios de navegación y de máquinas, estarán sujetos a la apreciación del juez. (Art. 21 LCMV)

### **Facultades del capitán**

*Artículo 72.-* Si durante el curso del viaje, se hace necesario efectuar reparaciones o compra de pertrechos, y las circunstancias no permiten pedir instrucciones al propietario o armador del buque, el Capitán podrá realizar los referidos actos, dejando constancia de ello en el Diario de Navegación. (Art. 22 LCMV)

### **Requerimiento de fondos**

*Artículo 73.-* El Capitán que se encuentre en un puerto donde no se halle su armador o su mandatario, sin fondos para continuar el viaje, debe requerirlos por escrito al propietario o armador del buque o por intermedio de la Autoridad Marítima, tanto en puerto nacional como extranjero, justificando la carencia de fondos, conjuntamente con dos (2) oficiales del buque. (Art. 23 LCMV)

### **Facultad para contraer deudas para obtención de fondos**

*Artículo 74.-* Si el Capitán no obtiene los fondos requeridos, podrá contraer deudas para proveerse de ellos. A falta absoluta de otro recurso puede gravar o vender la carga, las provisiones o los equipos del buque. (Art. 24 LCMV)

### **Obligación de reembolso a los consignatarios**

*Artículo 75.-* El armador está obligado a reembolsar a los consignatarios el valor de las mercancías vendidas, según el valor de plaza que tengan éstas. De continuar la expedición marítima, el reembolso será por el valor que tengan las mercancías en el puerto de destino. Si el valor de plaza es inferior al que se obtuvo en la venta, la diferencia corresponde al consignatario. Si el buque no puede llegar al puerto de destino, el monto del reembolso se fijará por el precio en que fue vendida.

En el caso de haberse gravado la mercancía, su consignatario tiene derecho a que en el puerto de destino le sea entregada libre de todo gravamen. (Art. 24 LCMV)

### **Estado de guerra**

*Artículo 76.-* Si después de zarpar el buque, el Capitán tuviese conocimiento que por causa de un conflicto armado, su bandera, o la mercancía puedan estar sujetas a presa, confiscación, embargo (arraigo), secuestro o destrucción; está obligado a arribar al primer puerto neutral y a permanecer en él hasta que pueda continuar el viaje con seguridad, o hasta que reciba instrucciones del propietario o armador.

Si el Capitán llegare a saber que el puerto de destino está bloqueado, y salvo que tenga o reciba instrucciones especiales, debe descargar en el puerto que elija entre los que se encuentren en la derrota para arribar a aquel. (Art. 25 LCMV)

### **Ausencia de autoridad consular**

*Artículo 77.-* En ausencia de autoridad consular en el puerto de atraque, el Capitán debe realizar las actuaciones a que se refiere esta Ley ante la autoridad local y en su defecto, ante un notario, sin perjuicio de su ratificación ante el cónsul nacional del próximo puerto. (Art. 26 LCMV)

### **Ley aplicable**

*Artículo 78.-* Los poderes y atribuciones del Capitán, así como sus obligaciones, se rigen por la ley del pabellón.

Los poderes y facultades procesales del Capitán se rigen por la ley del lugar del tribunal donde se pretendan ejercer los mismos. (Art. 27 LCMV)

## **Capítulo II Agente Naviero**

### **Facultades**

*Artículo 79.-* El agente naviero, en ejercicio de su representación, está facultado para firmar los conocimientos de embarque y demás documentos de transporte, dar y recibir cantidades de dinero relacionadas a las operaciones que efectúa, así como atender y tramitar reclamos derivados de la explotación del buque. (Art. 28 LCMV)

### **Representación**

*Artículo 80.-* El agente naviero designado para realizar o que realice ante la aduana, capitanía de puerto, y el administrador portuario las gestiones relacionadas con la atención de un buque en puerto nacional, tiene la representación activa y pasiva, judicial y extrajudicial del buque, conjunta o separadamente de su Capitán, propietario o armador, cuando éstos no estuvieren domiciliados en el lugar, a todos los efectos y responsabilidades que surjan del viaje que el buque realice a dicho puerto o desde el mismo y hasta tanto se designe por escrito a otro en su reemplazo. (Art. 29 LCMV)

### **Obligación de indicar los datos del propietario o armador**

*Artículo 81.-* El agente naviero, en su primera gestión ante la capitanía de puerto, indicará el nombre, domicilio y dirección del propietario o armador del buque, siendo responsable de los daños y perjuicios que se ocasionen por el incumplimiento de esta obligación. (Art. 30 LCMV)

### **Publicidad**

*Artículo 82.-* El Capitán de Puerto debe publicar en sitio visible dentro de sus instalaciones y por medios electrónicos disponibles, el nombre y domicilio de la persona o personas, según fuere el caso, que actúen como agentes del buque, conforme a lo dispuesto en los artículos anteriores. (Art. 31 LCMV)

### **Designación y representación del agente protector**

*Artículo 83.-* El Capitán, propietario o armador puede nombrar como agente, a otra persona distinta del agente naviero, cuando éste haya sido designado por el fletador, de acuerdo con las facultades del contrato de fletamento. Ese agente tiene también la representación activa y pasiva, judicial y extrajudicial del Capitán, propietario o armador, siempre que se acredite su designación por escrito.

En este caso, al ser citado a juicio, el agente naviero nombrado por el fletador, deberá declinar su intervención, indicando nombre y domicilio del otro agente designado por el Capitán, propietario o armador del buque. (Art. 32 LCMV)

### **Efectos de la sustitución del agente**

*Artículo 84.-* La representación ante los entes públicos y privados, prevista en los artículos anteriores, subsiste aún para el caso de renuncia, hasta tanto el propietario, armador o Capitán designe un mandatario sustituto. La sustitución puede hacerse aunque el buque haya zarpado de puertos nacionales. La representación continuará mientras no intervenga el sustituto en el juicio. (Art. 33 LCMV)

### **Forma del mandato**

*Artículo 85.-* El mandato para actuar como agente naviero en los casos de que trata este Capítulo, deberá constar por escrito. (Art. 34 LCMV)

### **Notificación de la renuncia o revocatoria del mandato a la autoridad marítima**

*Artículo 86.-* Para que surta efectos ante terceros, la renuncia o revocatoria del mandato deberá participarse a la Capitanía de Puerto. El Capitán de Puerto archivará la participación en el expediente correspondiente, e insertará una nota en el libro especialmente destinado a estos efectos, el cual será llevado en orden cronológico y será foliado y sellado. (Art. 34 LCMV)

### **Mandatos especiales**

*Artículo 87.-* En los casos que el capitán, el propietario o el armador del buque tengan mandatarios constituidos en el juicio, el agente naviero designado por alguno de ellos, según fuere el caso, declinará su comparecencia al juicio, salvo lo previsto en el artículo 85 de esta Ley. (Art. 35 LCMV)

### **Responsabilidad**

*Artículo 88.-* El agente naviero, no responde por las obligaciones de su representado, salvo la responsabilidad que le corresponde por hechos personales o la que surja de la ley. (Art. 36 LCMV)

## **Capítulo III Armador**

### **Definición de armador**

*Artículo 89.-* El Armador es la persona que utiliza o explota un buque en su propio nombre, sea o no su propietario, en uno o más viajes o expediciones, bajo la dirección y gobierno de un Capitán por él designado, en forma expresa o tácita. (Art. 37 LCMV y 170 LNAR)

### **Presunción de propiedad**

*Artículo 90.-* Se presume que el propietario del buque es su armador, o lo son sus copropietarios, salvo prueba en contrario. (Art. 38 LCMV)

### **Responsabilidad del armador**

*Artículo 91.-* El armador responde civilmente de las obligaciones contractuales contraídas por el Capitán, en todo lo relativo al buque y a la expedición, y por las indemnizaciones a favor de terceros, a que haya dado lugar por hecho suyo o de los tripulantes. (Art. 174 LNAR)

*Artículo 92.-* El armador no es responsable en los siguientes casos:

- a) Si se prueba que los hechos del Capitán, de los oficiales o la tripulación, son ajenos al buque o a la expedición marítima. (Art. 40 LCMV)

- b) Si quien persigue la responsabilidad señalada en el numeral anterior, fuere copartícipe de los hechos del Capitán, oficiales y tripulación. (Art. 40 LCMV)
- c) Si se trata de hechos ejecutados por el Capitán, en su calidad de delegado de la autoridad pública. (Art. 40 LCMV)
- d) Si se prueba que el Capitán ha tenido noticias o prestado su anuencia a hechos ilícitos cometidos en fraude de las leyes, efectuados por los cargadores, salvo la responsabilidad personal de aquél. (Art. 174 LNAR)
- e) En los demás casos previstos en la ley. (Art. 40 LCMV)

## **Capítulo IV**

### **Limitación de Responsabilidad**

#### **Exoneración de responsabilidad**

*Artículo 93.-* El armador podrá limitar contractualmente su responsabilidad, salvo expresa prohibición legal. Podrá limitar su responsabilidad civil en los siguientes casos:

1. Reclamaciones derivadas de muertes, lesiones corporales, pérdidas o averías sufridas por las cosas, incluidos daños a obras portuarias, dársenas, vías navegables y ayudas a la navegación que se hayan producido a bordo o estén directamente vinculadas con la explotación del buque o con operaciones de salvamento, y los perjuicios derivados de cualquiera de estas causas.
2. Reclamaciones derivadas de perjuicios por retrasos en el transporte de la carga, los pasajeros o el equipaje de éstos.
3. Reclamaciones por perjuicios derivados de la responsabilidad extracontractual que tengan directa vinculación con la explotación del buque o con operaciones de salvamento.
4. Reclamaciones derivadas por la puesta a flote, remoción, destrucción o eliminación de la peligrosidad de un buque hundido, naufragado, varado o abandonado, con inclusión de todo lo que esté o haya estado a bordo de tal buque.
5. Reclamaciones relacionadas con la remoción o la destrucción del cargamento del buque o la eliminación de la peligrosidad de dicho cargamento.
6. Reclamaciones promovidas por una persona que no sea la responsable, relacionadas con las medidas tomadas a fin de evitar o aminorar los perjuicios respecto de los cuales, la persona responsable tenga derecho a limitar su responsabilidad y los perjuicios ocasionados ulteriormente por tales medidas.

Las reclamaciones establecidas en los numerales anteriores, están sujetas a la limitación de responsabilidad, aun cuando sean promovidas en acción de regreso o a fines de indemnización en régimen contractual o de otra índole. Sin embargo, las reclamaciones fundamentadas de conformidad con lo dispuesto en los numerales 4, 5 y 6 de este artículo, no están sujetas a limitación de responsabilidad, en la medida en que guarden relación con una remuneración concertada por contrato con la persona responsable. (Art. 41 LCMV y Art. 2 CSLRCM)

#### **Solicitud de la limitación**

*Artículo 94.-* La limitación de responsabilidad del armador podrá ser solicitada por sus dependientes, en los casos y por las causas que disponga la ley, a menos que se pruebe que el perjuicio fue ocasionado por una acción u omisión del armador, realizada con dolo o culpa grave. (Art. 1, Num. 4 CSLRCM)

El hecho de invocar la limitación de responsabilidad, no constituye una admisión de responsabilidad. (Art. 42 LCMV y Art. 1, Num. 7 CSLRCM)

### **Reclamaciones no sujetas a limitación**

*Artículo 95.-* Las disposiciones de que trata esta sección no se aplican a:

1. Reclamaciones derivadas de operaciones de salvamento o de contribución en avería gruesa o común.
2. Reclamaciones derivadas por daños resultantes de la contaminación ocasionada por hidrocarburos, de acuerdo a la ley.
3. Reclamaciones derivadas de la ley, cuando prohíba la limitación de responsabilidad por daños nucleares.
4. Reclamaciones propuestas por los empleados del propietario del buque o del salvador, cuyas funciones guarden relación con el buque o con las operaciones de auxilio o salvamento.
5. Las reclamaciones propuestas por los sucesores de aquellos o por personas a su cargo u otras que tengan derecho a proponerlas, cuando en virtud de la ley que regule el contrato concertado entre el propietario del buque o el salvador y dichos empleados, el propietario o el salvador no tengan derecho a limitar su responsabilidad respecto de dichas reclamaciones, y la ley sólo les permita limitar su responsabilidad a una cuantía que sea superior a la estipulada en el artículo siguiente. (Art. 43 LCMV y Art. 3 CSLRCM)

### **Base de cálculo de la limitación**

*Artículo 96.-* Las sumas a las cuales el armador puede limitar su responsabilidad en los casos previstos en esta Sección, se calcularán sobre la base siguiente:

1. Respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales:
  - a. Trescientas treinta y tres mil unidades de cuenta (333.000), cuando se trate de buques menores de quinientas unidades de arqueo bruto (500 AB).
  - b. Para buques mayores de quinientas unidades de arqueo bruto (500AB), la cuantía citada en el literal precedente, además de la que a continuación se indica para cada caso:
    - b.1. De quinientas una (501 AB) a tres mil (3.000 AB) unidades de arqueo bruto unidades de arqueo bruto, quinientas (500) unidades de cuenta por unidades de arqueo bruto.
    - b.2. De tres mil una unidades de arqueo bruto (3.001 AB) a treinta mil unidades de arqueo bruto (30.000 AB), trescientas treinta y tres (333) unidades de cuenta por unidades de arqueo bruto.
    - b.3. De treinta mil una unidades de arqueo bruto (30.001 AB) a setenta mil unidades de arqueo bruto (70.000 AB), doscientas cincuenta (250) unidades de cuenta por unidades de arqueo bruto.
    - b.4. Mayores de setenta mil unidades de arqueo bruto (70.000 AB), ciento sesenta y siete (167) unidades de cuenta por cada unidad en exceso.
2. Respecto de toda reclamación distinta a las enunciadas:
  - a. Ciento sesenta y siete mil (167.000) unidades de cuenta, cuando se trate de buques cuyo arqueo sea de hasta quinientas unidades de arqueo bruto (500 AB).
  - b. En buques mayores de quinientas unidades de arqueo bruto (500 AB), además de la cuantía citada en el literal precedente, la que se indica a continuación para cada caso:
    - b.1. De quinientas una unidades de arqueo bruto (501 AB) a treinta mil unidades de arqueo bruto (30.000 AB), ciento sesenta y siete (167) unidades de cuenta por unidades de arqueo bruto.
    - b.2. De treinta mil una unidades de arqueo bruto (30.001 AB) a setenta mil unidades de arqueo bruto (70.000 AB), ciento veinticinco (125) unidades de cuenta por unidades de arqueo bruto.

b.3. Mayores de setenta mil unidades de arqueo bruto (70.000 AB), ochenta y tres (83) unidades de cuenta por cada unidad en exceso.

3. Respecto a las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de los pasajeros de un buque surgidas en cada caso concreto, el límite de responsabilidad del armador será una cantidad de cuarenta y seis mil seiscientos sesenta y seis (46.666) unidades de cuenta multiplicada por el número de pasajeros que el buque esté autorizado a transportar de conformidad con el certificado del mismo, que no exceda de veinticinco millones (25.000.000) de unidades de cuenta. (Art. 44 LCMV y Art. 6 CSLRCM)

### **Valor de la unidad de cuenta**

*Artículo 97.-* El valor de la unidad de cuenta a la que se refiere este artículo, se calculará a la fecha en que se constituya el fondo para la limitación, se efectúe el pago o se constituya la garantía que el tribunal competente fije, según el caso. La unidad es el derecho especial de giro. (Art. 44 LCMV y Art. 6 CSLRCM)

### **Cuantía insuficiente**

*Artículo 98.-* Cuando la cuantía calculada de conformidad con las normas del numeral 1 del artículo precedente fuere insuficiente, se podrá disponer de la cuantía calculada de conformidad con el numeral 2 del mismo artículo, para saldar las diferencias, las cuales tendrán la misma prelación que las reclamaciones mencionadas en el numeral 2 del mismo artículo. (Art. 45 LCMV y Art. 6, Num. 3 CSLRCM)

### **Acumulación de reclamaciones**

*Artículo 99.-* Cuando uno o varios hechos acarreen responsabilidades para el armador, respecto de los cuales le asista el derecho a limitar su responsabilidad según las normas de esta Ley; y que los hechos produzcan responsabilidades por las cuales el armador tenga derecho a limitar su responsabilidad conforme al resto del ordenamiento jurídico, y resuelva hacer uso de esa facultad, se deberá constituir el número de fondos independientes a que hubiere lugar, de forma tal que ni los fondos ni los créditos interfieran entre sí. (Art. 46 LCMV y Art. 9 CSLRCM)

### **Subrogación de derechos de la limitación**

*Artículo 100.-* Si la persona responsable o su asegurador ha satisfecho una reclamación imputable al fondo, previa a su distribución, ésta se subrogará hasta por la totalidad del importe pagado, en los derechos que la persona indemnizada habría disfrutado en virtud de las disposiciones de esta Ley. (Art. 47 LCMV y Art. 12, Num. 4 CSLRCM))

### **Reserva**

*Artículo 101.-* Cuando la persona responsable o cualquier otra demuestre que puede estar obligada a pagar en fecha posterior la totalidad o parte de la indemnización, y hubiese podido ejercer el derecho de subrogación que confiere el artículo anterior, y pagada la indemnización antes de la distribución del fondo, el tribunal podrá ordenar que se reserve provisionalmente una cantidad suficiente para que en la fecha posterior de que se trate, haga valer su reclamación contra el fondo. (Art. 48 LCMV y Art. 12, Num. 4 CSLRCM)

### **Identidad de privilegios para el asegurador**

*Artículo 102.-* Todo asegurador de la responsabilidad por reclamaciones que estén sujetas a limitación de conformidad con las normas de esta Sección, tendrá derecho a gozar de los privilegios indicados, en la misma medida que el asegurado. (Artículo 49 LCMV)

### **Otros sujetos beneficiarios de la limitación**

*Artículo 103.-* La limitación de responsabilidad de que trata esta Sección puede ser invocada también por el propietario o armador del buque, por el porteador o por el fletante, cuando sean una persona

natural o jurídica distinta del armador, o por sus dependientes o por el Capitán y miembros de la tripulación o dotación, en las acciones ejercidas contra ellos. (Art. 50 LCMV)

#### **Límite del fondo**

*Artículo 104.-* Cuando se demande a dos o más personas en virtud de un mismo hecho y éstas hagan uso de la limitación de responsabilidad, el fondo que se constituya no excederá de los montos fijados en los artículos precedentes. (Art. 50 LCMV y Art. 11 CSLRCM)

#### **Efectos de la conducta dolosa o culpa grave del capitán o miembros de la tripulación**

*Artículo 105.-* Cuando se dirija una pretensión contra el Capitán o los miembros de la tripulación, éstos podrán limitar su responsabilidad aun cuando el hecho que origine la acción haya sido causado por su culpa, excepto si se prueba que el daño resulta de un acto u omisión realizado con dolo o culpa grave. (Art. 51 LCMV y Art. 4 CSLRCM)

#### **Casos en que el capitán o un miembro de la tripulación pueden limitar su responsabilidad**

*Artículo 106.-* Cuando el Capitán o un miembro de la tripulación sea al mismo tiempo propietario, copropietario, porteador, fletante, armador u operador, solamente podrá ampararse en la limitación cuando haya incurrido en culpa, como Capitán o miembro de la tripulación. (Art. 51 LCMV)

## **Capítulo V Procedimiento de Limitación de Responsabilidad del Armador y Constitución del Fondo**

#### **Constitución de fondo de limitación**

*Artículo 107.-* Los propietarios o armadores, fletadores, aseguradores, salvadores y en general, cualquier persona que se considere con derecho a limitar su responsabilidad, podrá ocurrir ante el tribunal marítimo competente y solicitar que se inicie un procedimiento con el objeto de constituir el fondo de limitación, verificar y liquidar los créditos, y para efectuar su distribución de conformidad con la forma y términos establecidos en la ley. (Art. 52 LCMV y Art. 11 CSLRCM)

#### **Oportunidad de la presentación de la solicitud de limitación**

*Artículo 108.-* La solicitud de limitación de responsabilidad y la constitución del fondo, podrán ser hechas en cualquier estado y grado de la causa antes del auto que ordene la ejecución. (Art. 53 LCMV y Art. 11 CSLRCM).

#### **Tribunales competentes**

*Artículo 109.-* La solicitud de limitación y la constitución del fondo se presentarán ante los tribunales marítimos competentes, en los supuestos siguientes:

1. En caso de buques matriculados en puertos nacionales, en el del puerto de matrícula.
2. Si se tratase de un buque extranjero, en el primer puerto donde el buque arribe después de ocurrido el accidente o en el lugar donde se haya practicado el primer embargo (arraigo) del buque o el lugar donde se haya ofrecido la primera garantía para evitarlo.
3. Cuando aun no se hubiere incoado el procedimiento y se alegare previamente limitación de responsabilidad, el mismo tribunal ante quien se alegue tendrá competencia para conocer del proceso de limitación, el cual se tramitará en cuadernos separados. En este caso, el demandado podrá solicitar que se inicie el procedimiento de limitación simultáneamente con la contestación de la demanda, en la oportunidad procesal que corresponda a ésta. (Art. 54 LCMV).

#### **Requisitos de la solicitud**

*Artículo 110.-* La solicitud de apertura del procedimiento de limitación deberá indicar:

1. El hecho del cual provienen los daños y perjuicios que originan la solicitud.

2. El monto máximo del fondo de limitación, calculado de conformidad con la ley.
3. La lista de los acreedores conocidos del solicitante, con indicación de sus domicilios, el monto definitivo o provisional de sus acreencias y su naturaleza.
4. Todos los documentos que justifiquen el cálculo del monto del fondo que hubiere señalado el proponente. (Art. 55 LCMV).

#### **Auto de iniciación del procedimiento y designación del liquidador**

*Artículo 111.-* El tribunal, luego de examinar si el monto del fondo de limitación calculado por el solicitante está conforme a la ley, dictará dentro de los tres (3) días continuos siguientes un auto mediante el cual declarará iniciado el procedimiento y designará dentro de los diez (10) días continuos siguientes de iniciado el mismo, a un liquidador para que conduzca y ejecute todas las actuaciones y operaciones que se le encomienden. En el mismo auto, se pronunciará sobre las modalidades ofrecidas para la constitución del fondo y ordenará su constitución. (Art. 56 LCMV).

#### **Auto de indicación del monto de la garantía de las costas del procedimiento**

*Artículo 112.-* El Tribunal igualmente, señalará la suma que el solicitante deberá colocar a disposición del tribunal para garantizar las costas del procedimiento, calculadas de manera provisional, de modo que incluya el valor de los estudios o experticias necesarias y la remuneración del liquidador, la cual será fijada por el tribunal, previa consulta con el solicitante, hasta por un máximo del diez por ciento (10%) del valor del fondo. (Art. 56 LCMV).

#### **Valores aceptables para la constitución del fondo**

*Artículo 113.-* El fondo sólo podrá ser constituido en dinero en efectivo, en instrumentos financieros o en títulos valores que hayan sido emitidos o avalados por la Nación respectiva. (Art. 56 LCMV y Art. 11 CRLRAM).

#### **Impugnación del nombramiento del liquidador**

*Artículo 114.-* El nombramiento del liquidador podrá ser impugnado por las mismas causas de recusación que para los jueces y otros funcionarios judiciales prevista en la ley respectiva. (Art. 57 LCMV).

#### **Depósito del monto de la limitación**

*Artículo 115.-* En los casos que para la constitución del fondo se deposite dinero en efectivo, el tribunal con conocimiento del liquidador y de los interesados ordenará su depósito en una entidad bancaria. En ningún caso podrá hacerse modificación alguna a la garantía constituida sin autorización del tribunal. (Art. 58 LCMV).

#### **Suspensión de medidas preventivas o ejecutivas contra el buque**

*Artículo 116.-* Constituido el fondo, se suspenderá toda medida preventiva o ejecutiva contra el buque u otros bienes del solicitante, respecto de los créditos a los cuales la limitación de responsabilidad es oponible. (Art. 59 LCMV y Art. 13 CSLRCM).

#### **Compensación de créditos. Cesación de intereses**

*Artículo 117.-* El solicitante podrá oponer compensación a un acreedor, por un perjuicio derivado del mismo hecho que origina la apertura del procedimiento. En ningún otro caso, los créditos del solicitante pueden gozar de la compensación. Las acreencias contra el solicitante cesarán de generar intereses, desde la fecha del auto mediante el cual se constituye el fondo. (Artículo 60 LCMV y Art. 5 CSLRCM).

### **Acumulación de procedimientos**

*Artículo 118.-* Todas las reclamaciones, acciones o procedimientos que existan o puedan existir contra el solicitante, sobre los cuales éste puede limitar su responsabilidad, serán acumulados junto al procedimiento de limitación. (Art. 61 LCMV y Art. 12, Num. 2 CSLRCM).

### **Notificación a los acreedores**

*Artículo 119.-* Dictado el auto mediante el cual se constituye el fondo, el tribunal notificará dentro de los treinta (30) días continuos siguientes a todos los acreedores cuyos nombres y domicilios fueron indicados por el solicitante, señalando:

1. El nombre y el domicilio del propietario del buque o de cualquier solicitante de la constitución del fondo, mencionando su cualidad.
2. El nombre del buque y su lugar de registro.
3. El hecho en virtud del cual se produjeron los daños.
4. El monto del crédito del destinatario de la comunicación, según el solicitante.
5. La indicación del plazo que se le concede para verificar su crédito. (Art. 62 LCMV).

### **Auto de admisión de la solicitud de limitación**

*Artículo 120.-* Libradas las notificaciones con la información indicada, el tribunal publicará el auto de admisión de la solicitud de limitación de la responsabilidad, indicando los acreedores, por dos (2) veces, con intervalos de diez (10) días continuos, en dos (2) diarios de los de mayor circulación nacional, indicando que los acreedores disponen de treinta (30) días continuos contados a partir de la fecha en que conste en el expediente la consignación de la última de las publicaciones, para verificar sus créditos y acompañar los documentos que los justifiquen. (Art. 63 LCMV).

### **Oposición de los acreedores a la limitación**

*Artículo 121.-* Dentro de los diez (10) días continuos al vencimiento del lapso indicado en el artículo anterior, cualquier acreedor podrá oponerse a la limitación de responsabilidad con fundamento en que no concurren los requisitos legales necesarios para hacer uso de este beneficio. Dentro del mismo lapso, los acreedores podrán impugnar el monto del fondo. (Art. 64 LCMV).

### **Contestación a la oposición**

*Artículo 122.-* Hecha la oposición o impugnación, el solicitante deberá contestarla dentro de los cinco (5) días de despacho siguientes al vencimiento del lapso anterior. Dada o no la contestación, el tribunal resolverá a más tardar dentro de los tres (3) días siguientes contados a partir del vencimiento del lapso para la contestación, a menos que haya necesidad de esclarecer algún hecho, en cuyo caso abrirá una articulación por diez (10) días de despacho, decidiendo al undécimo día. De la decisión se oírán apelación a un solo efecto, dentro de los tres (3) días de despacho siguientes ante el tribunal superior marítimo competente. (Art. 64 LCMV).

### **Apertura de cuadernos separados para las incidencias**

*Artículo 123.-* Todo asunto al cual se le establezca un procedimiento distinto al establecido en esta Sección, se tramitará en cuaderno separado y con citación al liquidador, como incidencia entre quien lo formula y quien pretende limitar su responsabilidad. (Art. 65 LCMV).

### **Normas aplicables a la verificación de créditos**

*Artículo 124.-* A los fines de la impugnación por cualquier acreedor de la verificación y caducidad de los créditos propuestos por el liquidador y del procedimiento para la distribución de los fondos integrantes de la limitación de responsabilidad del armador, son aplicables las normas del procedimiento del concurso especial de acreedores privilegiados, contemplado en la presente Ley. (Art. 65 LCMV).

**Distribución del fondo**

*Artículo 125.-* El liquidador dentro de los ciento veinte (120) días continuos siguientes presentará la lista de los acreedores con derecho a participar en la distribución del fondo, la cual propondrá al tribunal. La distribución se hará dentro de los treinta (30) días continuos siguientes contados a partir de la presentación de la lista de acreedores, respetando las normas sobre preferencia o privilegio que se establecen en la presente Ley. (Art. 66 LCMV y Art. 12 CSLRCM).

**Distribución del saldo del fondo**

*Artículo 126.-* El saldo del fondo, se distribuirá a prorrata del monto de los créditos afectos a la limitación y que no gocen de preferencia o privilegio. (Art. 67 LCMV y Art. 12, Num. 2 CSLRCM).

**Reservas del fondo**

*Artículo 127.-* En aquellos créditos cuya oposición o impugnación no hubiere sido resuelta, el liquidador hará las reservas que correspondan, repartiéndose el resto del fondo. (Art. 68 LCMV y Art. 12, Num. 3 CSLRCM).

**Rendición de cuentas**

*Artículo 128.-* Una vez liquidado el fondo, el liquidador dentro de los quince (15) días continuos siguientes, rendirá cuenta al tribunal que lo hubiere designado, el cual deberá dentro de los tres (3) días continuos siguientes declarar terminado el procedimiento mediante auto expreso. (Art. 69 LCMV).

**Restitución del remanente al constituyente del fondo**

*Artículo 129.-* Si aún quedare remanente, éste será restituido a quién hubiere constituido el fondo. Además, si transcurridos tres (3) meses contados a partir de la fecha del auto de terminación del procedimiento, quedaren acreedores que no hubieren comparecido a retirar el monto de su acreencia, éstos montos se entregarán a quien constituyó el fondo, pudiendo los acreedores reclamarle sus cuotas hasta dentro del lapso de un (1) año, contado este a partir del momento en que fue dictado el auto de terminación del procedimiento. (Art. 70 LCMV).

**Quiebra del armador constituyente del fondo**

*Artículo 130.-* Los fondos depositados en el juicio de limitación de responsabilidad, aunque el armador sea declarado en quiebra, continúan perteneciendo al fondo, siempre que no se haya negado su derecho a la limitación. En este último caso, el juez dispondrá la transferencia de los fondos depositados en el juicio de limitación al de quiebra, previo pago de todos los gastos causados. (Art. 71 LCMV).

**Casos de desistimiento o suspensión del beneficio de limitación del armador**

*Artículo 131.-* En el caso que el armador desista de su solicitud de limitación de responsabilidad, o se deje sin efecto su derecho a tal beneficio, cada acreedor recobra el ejercicio de sus acciones individuales en la forma que corresponda. Las sumas depositadas deben ser restituidas al armador, deducidos los gastos causados. (Art. 72 LCMV).

**Procedimiento aplicable a la constitución del fondo por derrames de hidrocarburos**

*Artículo 132.-* El procedimiento establecido en este Capítulo será aplicable a la constitución y distribución del fondo de limitación de responsabilidad en los casos en que pueda ejercerse el derecho a limitar la responsabilidad por los daños derivados del derrame de hidrocarburos y el de sustancias nocivas y peligrosas, o cualquier otro daño o circunstancia en que sea necesario constituir un fondo. (Art. 74 LCMV).

## TITULO IV CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DEL BUQUE

### Capítulo I Disposiciones Generales

#### **Carácter imperativo de las normas sobre transporte de mercancías y de pasajeros**

*Artículo 133.-* Las disposiciones relativas al transporte de mercancías y de pasajeros por agua, son de carácter imperativo, salvo que la ley disponga lo contrario. (Art. 149 LCMV).

#### **Carácter supletorio**

*Artículo 134.-* Las disposiciones relativas a los contratos de arrendamiento (locación) a casco desnudo y de fletamento son supletorias de la voluntad de las partes, salvo que la ley disponga lo contrario. (Art. 150 LCMV).

#### **Subsistencia del contrato a pesar de enajenación del buque**

*Artículo 135.-* Los contratos regidos por este Título subsistirán aunque el buque fuese enajenado. (Artículo 151 LCMV).

### Capítulo II Contratos de Arrendamiento y Fletamentos

#### Sección I Disposiciones Generales

#### **Prueba del contrato**

*Artículo 136.-* Los contratos de arrendamiento (locación) a casco desnudo y de fletamento deben probarse por escrito (Art. 153 LCMV).

#### **Documento electrónico**

*Artículo 137.-* Además del documento expresado en papel, también se entenderá por escrito un documento electrónico de transporte, siempre y cuando la emisión y el subsiguiente empleo del documento de transporte se hagan con el consentimiento de todas las partes contratantes. (Art. 8 PCTMM)

#### **Efectos del subarrendamiento (sub-locación)**

*Artículo 138.-* El subarrendamiento (sub-locación) a casco desnudo o el subfletamento no generará relaciones entre el arrendador (locador) y el subarrendatario (sub-locatario) o entre el fletante y el subfletador. Sin embargo, si el arrendatario (locatario) o el fletador debieran cánones o fletes al arrendador o fletante, éste podrá accionar contra el subarrendatario (sub-locatario) o el subfletador, según fuere el caso, por los cánones o fletes que se adeudaren al arrendador (locador) o fletador. (Art. 155 LCMV).

#### **Prescripción**

*Artículo 139.-* Todas las acciones derivadas del contrato de arrendamiento (locación) a casco desnudo o del contrato de fletamento, prescriben al término de un (1) año contado a partir de la fecha de vencimiento del contrato, de la terminación del viaje o de la interrupción en la ejecución del

contrato, cualquiera de las situaciones que ocurra primero. El lapso comenzará a contarse al día siguiente de la ocurrencia de cualquiera de los eventos antes indicados. (Art. 156 LCMV).

## **Sección II**

### **Arrendamiento (Locación) a Casco Desnudo**

#### **Definición**

*Artículo 140.-* El arrendamiento a casco desnudo (locación) es un contrato por el cual una de las partes se obliga a permitir a la otra, la utilización de un buque, por cierto tiempo y mediante el pago de un canon que ésta se obliga a pagar, siéndoles transferidas las gestiones náuticas y comerciales del buque. (Art. 157 LCMV).

#### **Formalidad del contrato**

*Artículo 141.-* El contrato de arrendamiento (locación), a casco desnudo debe estar inscrito en el registro nacional de buques, para surtir efectos frente a terceros. (Art. 158 LCMV).

#### **Autorización para subarrendar (sublocar).**

*Artículo 142.-* El arrendatario (locatario) no puede subarrendar (sublocar) el buque a casco desnudo sin autorización escrita del arrendador, la cual deberá inscribirse en el registro nacional de buques. (Art. 159 LCMV)

#### **Obligaciones del arrendador**

*Artículo 143.-* Son obligaciones del arrendador (locador):

1. Entregar el buque designado al arrendatario (locatario), en la fecha y lugar convenido, en estado de navegabilidad, apto para el servicio al cual está destinado y con la documentación necesaria.
2. Efectuar las reparaciones y reposiciones derivadas de vicios propios del buque. (Art. 160 LCMV).

#### **Suspensión del canon**

*Artículo 144.-* Si por el incumplimiento de las obligaciones del arrendador (locador) establecidas en el artículo precedente, no pudiere utilizarse comercialmente el buque, no se devengará canon por el tiempo en que éste no se utilice. Para que haya lugar a la suspensión del canon, el período de inactividad del buque debe exceder de veinticuatro (24) horas. (Art. 161 LCMV).

#### **Obligaciones del arrendatario (locatario)**

*Artículo 145.-* Serán a cargo del arrendatario (locatario) las obligaciones siguientes:

1. El aprovisionamiento del buque, sus seguros, lo relativo a la tripulación y todos los gastos de explotación.
2. Realizar las reparaciones y reposiciones que no tengan su origen en vicios propios del buque.
3. Utilizar lícitamente el buque, de acuerdo con sus características técnicas y en las condiciones y parajes que no lo expongan a peligros.
4. Responder ante el arrendador por todos los reclamos de terceros y créditos privilegiados sobre el buque, que sean consecuencia de su explotación económica.
5. Devolver al arrendador el buque a la expiración del término del contrato, en la fecha y lugar convenido, en el mismo estado, salvo el desgaste originado por su uso normal y con la documentación necesaria con que le fue entregado. (Art. 162 LCMV).

**Penalización por falta de restitución**

*Artículo 146.-* Cuando el arrendatario (locatario) no hiciere la restitución en la fecha convenida, dispondrá de un lapso de quince (15) días continuos, a partir del cual pagará al arrendador (locador) el doble del canon convenido, salvo caso fortuito o de fuerza mayor. (Art. 163 LCMV).

**Normas supletorias**

*Artículo 147.-* En todo lo referente al arrendamiento (locación) a casco desnudo no previsto en este Título, serán aplicables las normas relativas al arrendamiento (locación) de cosas establecidas en el derecho común. (Art. 164 LCMV).

## **Sección III Fletamento a Tiempo**

**Definición**

*Artículo 148.-* Se entiende por fletamento a tiempo, el contrato por el cual el armador, conservando la gestión náutica del buque, pone el mismo a disposición de otra persona para realizar la actividad indicada dentro de los términos estipulados en el contrato, por un tiempo determinado y mediante el pago de un flete. (Art. 165 LCMV).

**Obligaciones del fletante**

*Artículo 149.-* Son obligaciones del fletante:

1. Poner el buque a disposición del fletador en la fecha y lugar convenido, en estado de navegabilidad, apto para los usos previstos, equipado y con la documentación pertinente. El fletante deberá mantener el buque en el mismo estado de navegabilidad, salvo el desgaste originado por su uso normal durante la vigencia del contrato.
2. Pagar los gastos relacionados con la gestión náutica del buque, tales como, clasificación, seguros, mantenimiento, reparaciones, repuestos, lubricantes, provisiones, remuneraciones y manutención de la tripulación y las comisiones de corretaje.
3. Cumplir con las instrucciones y órdenes del fletador, en ejercicio de la gestión comercial del buque.
4. A los efectos de la gestión náutica del buque, el Capitán depende del fletante. (Art. 166 LCMV)

**Obligaciones del fletador**

*Artículo 150.-* Son obligaciones del fletador:

1. Pagar el flete.
2. Pagar los gastos inherentes a la gestión comercial del buque, tales como combustible, impuestos, tasas y remuneraciones relacionadas con la navegación y demás operaciones en canales, zonas de pilotaje y puertos, operaciones de remolque, gastos de las operaciones concernientes a carga y descarga de la mercancía, el agenciamiento y demás servicios.
3. Utilizar lícitamente el buque, de acuerdo con sus características técnicas y en las condiciones y parajes que no lo expongan a peligros y riesgos.
4. Restituir el buque en el mismo estado en que lo recibió, salvo el desgaste originado por su uso normal, en la fecha y el lugar convenido, y a falta de convenio en el lugar donde le fue entregado.
5. Dar órdenes al Capitán, dentro de lo estipulado en el contrato respecto de la utilización del buque, especialmente en lo referente a la carga, transporte y entrega de la mercancía, al transporte de personas y a la documentación pertinente. (Art. 167 LCMV).

**Responsabilidad del fletante**

*Artículo 151.-* El fletante no responde frente al fletador de los actos del Capitán y de la tripulación en cumplimiento de instrucciones impartidas por el fletador, vinculadas a la gestión comercial del buque. (Art. 168 LCMV).

**Responsabilidad del fletador**

*Artículo 152.-* El fletador responde por los daños sufridos por el buque por acciones de terceros relacionadas con la gestión comercial, e indemnizará al fletante por dichos daños. (Art. 169 LCMV).

**Resolución del contrato por el fletante**

*Artículo 153.-* El fletante podrá dar por resuelto el contrato y retirar el buque mediante una orden al Capitán, previa notificación escrita al fletador, si el flete no hubiere sido pagado transcurrido diez (10) días continuos desde la fecha del vencimiento del mismo. (Art. 170 LCMV).

Si el viaje ha comenzado, el fletante queda obligado a entregar en destino la carga que tenga a bordo y podrá percibir los fletes de las mercancías pendientes de pago en dicho lugar, hasta concurrencia de lo adeudado por el fletador por su respectivo flete. Si el viaje no ha comenzado, el fletante podrá diligenciar la descarga de las mercancías por cuenta del fletador.

En ambos supuestos el fletante tendrá los recursos que le confiere esta Ley al porteador, referida al flete. (Art. 170 LCMV).

**Pérdida del buque**

*Artículo 154.-* En caso de pérdida del buque, el flete se debe hasta el día en que ocurra dicha pérdida. (Art. 171 LCMV).

**Suspensión de pago del flete**

*Artículo 155.-* Por el tiempo en que no sea posible la utilización comercial del buque, no se devengará flete, salvo que la causa sea imputable al fletador. Para que proceda la suspensión del pago del flete, se requiere que la inmovilización del buque exceda de veinticuatro (24) horas. (Art. 172 LCMV).

**Resolución del contrato por el fletador**

*Artículo 156.-* El fletador puede dar por resuelto el contrato cuando el fletante no ponga el buque a su disposición en la fecha convenida. (Art. 173 LCMV).

**Derecho del fletante de negarse a iniciar viaje**

*Artículo 157.-* El fletante no está obligado a comenzar un viaje que previsiblemente, no termine para la fecha de la restitución del buque. (Art. 174 LCMV).

**Distribución de la remuneración del salvamento**

*Artículo 158.-* En caso de salvamento prestado por el buque, la remuneración correspondiente es repartida en partes iguales entre el fletante y el fletador, deducidos los gastos, indemnizaciones y participaciones del Capitán y tripulantes, y el importe del flete por los días que duró la operación. (Art. 175 LCMV).

**Penalización por falta de restitución del buque**

*Artículo 159.-* Cuando el fletador no hiciere la restitución del buque en la fecha convenida, dispondrá de un lapso de quince (15) días continuos para hacerlo, después del cual pagará al fletante el flete de mercado si éste fuere mayor al convenido contractualmente, salvo caso fortuito o fuerza mayor, obligándose a la entrega dentro de un lapso máximo de treinta (30) días continuos, contados a partir de la fecha de vencimiento del contrato. (Art. 176 LCMV).

## **Sección IV Fletamento por Viaje**

### **Definición**

*Artículo 160.-* El fletamento por viaje puede ser total o parcial. Es total cuando el fletante se obliga a poner a disposición del fletador, mediante el pago de un flete, todos los espacios susceptibles de ser cargados en un buque determinado, para realizar el o los viajes convenidos. Es parcial cuando se pone a disposición del fletador uno o más espacios determinados dentro del buque. (Art. 177 LCMV)

### **Prohibición de sustituir el buque**

*Artículo 161.-* El fletante no podrá sustituir por otro el buque objeto del contrato, salvo estipulación en contrario. Así mismo, conserva las gestiones náutica y comercial del buque. (Art. 948 LIIICCL y Art. 177 LCMV).

### **Obligaciones del fletante**

*Artículo 162.-* Son obligaciones del fletante:

1. Presentar el buque en el lugar y fecha estipulada, en condiciones de navegabilidad, equipado y con la documentación requerida para realizar las operaciones previstas en el contrato y mantenerlo así durante el o los viajes convenidos.
2. Efectuar con diligencia el o los viajes convenidos. (Art. 178 LCMV).

### **Responsabilidad del fletante por las mercancías**

*Artículo 163.-* El fletante es responsable de las mercancías recibidas a bordo y se libera probando que ha cumplido con sus obligaciones. (Art. 179 LCMV).

### **Resolución del contrato por el fletador**

*Artículo 164.-* El fletador podrá resolver el contrato mediante comunicación por escrito al fletante si éste no pone el buque a su disposición en la fecha y lugar convenido y en condiciones de navegabilidad. (Art. 179 LCMV).

### **Imposibilidad sobrevenida del cumplimiento de las obligaciones del fletante**

*Artículo 165.-* Si al fletante no le fuere posible cumplir con las previsiones de este artículo, lo comunicará por escrito con al menos cuarenta y ocho (48) horas de antelación a la fecha estimada de arribo del buque al fletador, quien podrá a su conveniencia, aceptar o no el fletamento. (Art. 180 LCMV).

### **Puerto seguro**

*Artículo 166.-* Los puertos designados en el contrato de fletamento por viaje deben ser seguros. Si un puerto designado deviniere inseguro, el fletante deberá comunicarlo por escrito al fletador y a falta de instrucción de éste, podrá proceder a un puerto seguro y cercano que elija. (Art. 181 LCMV).

### **Elección del lugar de carga y descarga**

*Artículo 167.-* La elección del lugar del puerto donde el buque deba efectuar las operaciones de carga o descarga, sin perjuicio de las normas administrativas que regulan las operaciones portuarias, corresponderá:

1. Al fletador:  
Cuando el contrato nada establezca.
2. Al fletante, previa notificación al o a los fletadores, cuando:
  - 2.1 Dada la circunstancia anterior, el fletador omitiese su designación.
  - 2.2 El lugar elegido deviniere inseguro.
  - 2.3 Siendo varios los fletadores, no hubiera acuerdo sobre el particular. (Art. 182 LCMV).

### **Obligaciones del fletador**

*Artículo 168.-* Son obligaciones del fletador:

1. Proveer la cantidad de mercancías, de acuerdo con las condiciones estipuladas en el contrato.
2. Asumir por su cuenta y riesgo las operaciones de carga y descarga de las mercancías, salvo pacto en contrario. (Art. 183 LCMV).

### **Estadías y sobreestadías**

*Artículo 169.-* El fletador, antes del vencimiento de las estadías en puerto, tiene derecho a resolver el contrato pagando la mitad del flete bruto y, en su caso, los gastos de descarga y las sobreestadías, salvo estipulación contraria. Si el fletamento es por viaje de ida y vuelta, debe pagar la mitad del viaje. (Art. 184 LCMV).

### **Falta de carga vencidas las estadías**

*Artículo 170.-* Si el fletador no carga mercancía alguna durante el plazo de estadías, el fletante tiene derecho a resolver el contrato y a exigir la mitad del flete pactado, más el pago de las sobreestadías si fuere el caso.

Si transcurridos los plazos de estadías y sobreestadías, el fletador ha embarcado sólo parte de la carga convenida, pagará el flete íntegro, en cuyo caso, el fletante debe emprender el viaje. (Art. 185 LCMV).

### **Carga incompleta**

*Artículo 171.-* A falta de pago, el fletante tiene la opción de emprender el viaje, con facultad de tomar otra carga, en cuyo caso el fletador queda obligado al pago de la diferencia hasta cubrir el flete estipulado, o a proceder a la descarga quedando obligado al pago de la mitad del flete convenido y de las sobreestadías, así como de los gastos de descarga. (Art. 186 LCMV).

### **Resolución del contrato por caso fortuito o fuerza mayor**

*Artículo 172.-* Si antes del zarpe del buque sobreviniere un caso fortuito o un hecho de fuerza mayor que impidiere la ejecución del viaje, el contrato quedará resuelto sin dar lugar a daños y perjuicios para ninguna de las partes. (Art. 187 LCMV)

### **Subsistencia del contrato a pesar de impedimento temporal**

*Artículo 173.-* Salvo pacto en contrario, cuando el impedimento sea temporal el contrato subsistirá, sin que procedan daños y perjuicios. (Art. 187 LCMV).

### **Caso fortuito sobrevenido después de iniciado el viaje**

*Artículo 174.-* Si el caso fortuito o el hecho de fuerza mayor que impida la ejecución del contrato, sobreviniere después de iniciado el viaje, el fletador debe indicar otro puerto de descarga que se encuentre en el trayecto del previsto originalmente y proceder a la descarga, pagando el flete proporcional a la distancia recorrida. (Art. 188 LCMV).

### **Falta de indicación**

*Artículo 175.-* A falta de indicación, el fletante determinará otro puerto, pudiendo descargar las mercancías a cargo del fletador. Cuando el impedimento sea temporal no habrá lugar a aumento de flete y el fletante deberá continuar el viaje tan pronto como cese el impedimento. (Art. 188 LCMV).

### **Derecho de descarga**

*Artículo 176.-* Si las operaciones de descarga no se han iniciado o, habiendo comenzado se paralizan y transcurren las estadías, el fletante tendrá derecho a descargar por cuenta y riesgo del fletador o del consignatario. El fletante debe notificarlos en su domicilio y a falta de domicilio conocido, mediante una publicación en un diario de circulación nacional. (Art. 189 LCMV)

**Derecho de descargar la mercancía a pesar de la negativa del fletador o consignatario**

*Artículo 177.-* Ante la negativa de recibir las mercancías, por parte del fletador o del consignatario, el fletante podrá proceder en forma inmediata de acuerdo con lo establecido en el artículo anterior. (Art. 189 LCMV).

**Definición de estadías y sobreestadías**

*Artículo 178.-* Se entiende por estadías los lapsos convenidos por las partes para realizar las operaciones de carga y descarga o, en su defecto, el plazo que señalen los usos de los puertos donde se realicen las operaciones. Las estadías quedarán suspendidas cuando no pueda efectuarse la carga o descarga por caso fortuito, fuerza mayor o por hechos imputables al fletante. (Art.190 LCMV).

**Días y horas laborables**

*Artículo 179.-* Los días y horas laborables del puerto se computarán, siempre que las condiciones del tiempo permitan realizar las operaciones. (Art.190 LCMV).

**Sobreestadías o demoras**

*Artículo 180.-* Los lapsos que transcurren con posterioridad a la expiración de las estadías, se consideran sobreestadías o demoras. A falta de convenio entre las partes, las sobreestadías tendrán una duración máxima de diez (10) días continuos, salvo que los usos del puerto determinen otra duración. (Art.190 LCMV).

**Inicio de las estadías**

*Artículo 181.-* El plazo de las estadías comienza cuando el buque ha arribado, listo para cargar o descargar, el fletante lo ha notificado por escrito al fletador y transcurra el lapso convenido; o en su defecto, el determinado por los usos del puerto, para el inicio de las actividades. (Artículo 191 LCMV).

**Cómputo de las sobreestadías**

*Artículo 182.-* Las sobreestadías se computarán por días continuos y no serán susceptibles de ser interrumpidas, salvo por hechos imputables al fletante. (Art. 192 LCMV).

**Indemnización por sobreestadías**

*Artículo 183.-* La indemnización por sobreestadía se considerará como suplemento del flete. Su monto será el que hayan estipulado las partes y en su defecto, el que corresponde según el uso local. Las fracciones de día se pagarán a prorrata del importe diario. (Art. 193 LCMV).

**Compensación**

*Artículo 184.-* Cuando las operaciones de carga o descarga concluyan antes del vencimiento del plazo de estadías, el fletador tendrá derecho a una compensación que se determinará en razón de la mitad de lo estipulado para la sobreestadía. (Art. 194 LCMV).

**Normas supletorias**

*Artículo 185.-* Son aplicables al fletamento por viaje las disposiciones de esta Ley, referida al flete. (Art. 196 LCMV).

**Capítulo III\*****Contrato de Transporte de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo****Sección 1****Disposiciones generales**

**\*[VERSIÓN ENMENDADA POR LA MESA DE TRABAJO No. 6 EN PANAMÁ 2012. Artículos 186 a 268 – Revisada y ajustada por la Comisión Integrada en el año 2021 (Luis Cova Arria – Patricia Martínez de Fortoul y José Vicente Guzmán]**

Artículo 186.- Definiciones.- A los efectos del presente Capítulo se entenderá:

1. Por “contrato de transporte” se entenderá todo contrato en virtud del cual un porteador se comprometa, a cambio del pago de un flete, a transportar mercancías de un lugar a otro, sea nacional o internacional. Dicho contrato deberá prever el transporte marítimo de las mercancías y podrá prever, además, su transporte por otros modos.
2. Por “contrato de volumen” se entenderá todo contrato de transporte que prevea el transporte de una determinada cantidad de mercancías en sucesivas remesas durante el período en él convenido. Para la determinación de la cantidad, el contrato podrá prever un mínimo, un máximo o cierto margen cuantitativo.
3. Por “transporte de línea regular” se entenderá el servicio de transporte que se ofrezca al público mediante anuncios o medios similares de publicidad y que incluya el transporte en buques que navegan con regularidad entre puertos determinados y conforme a un calendario de fechas de navegación a disposición del público.
4. Por “transporte no regular” se entenderá todo transporte que no sea de línea regular.
5. Por “porteador” se entenderá la persona que celebre un contrato de transporte con un cargador.
6. a) Por “parte ejecutante” se entenderá la persona, distinta del porteador, que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador previstas en un contrato de transporte respecto de la recepción, la carga, la manipulación, la estiba, el transporte, el cuidado, la descarga o la entrega de las mercancías, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control.  
b) El término “parte ejecutante” no incluye a persona alguna que sea directa o indirectamente contratada por el cargador, por el cargador documentario, por la parte controladora o por el destinatario, en lugar de por el porteador.
7. Por “parte ejecutante marítima” se entenderá toda parte ejecutante en la medida en que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador durante el período que medie entre la llegada de las mercancías al puerto de carga de un buque y su salida del puerto de descarga de un buque. Un transportista interior o terrestre sólo será considerado parte ejecutante marítima si lleva a cabo o se compromete a llevar a cabo sus actividades únicamente dentro de una zona portuaria.
8. Por “cargador” se entenderá la persona que celebre un contrato de transporte con el porteador.
9. Por “cargador documentario” se entenderá la persona, distinta del cargador, que acepte ser designada como “cargador” en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte.
10. Por “tenedor” se entenderá:

a) La persona que esté en posesión de un documento de transporte negociable; y, i) en caso de que el documento se haya emitido a la orden, esté identificada en dicho documento como el cargador o el destinatario, o como la persona a la que el documento haya sido debidamente endosado; o ii) en caso de que el documento sea un documento a la orden endosado en blanco o se haya emitido al portador, sea su portador; o

b) La persona a la que se haya emitido o transferido un documento electrónico de transporte negociable con arreglo a los procedimientos previstos en el párrafo 1 del artículo 194.

11. Por “destinatario” se entenderá la persona legitimada para obtener la entrega de las mercancías en virtud de un contrato de transporte o en virtud de un documento de transporte o de un documento electrónico de transporte.

12. Por “derecho de control” sobre las mercancías se entenderá el derecho a dar instrucciones al porteador respecto de las mercancías en el marco del contrato de transporte, conforme a lo previsto en la sección 10.

13. Por “parte controladora” se entenderá la persona que con arreglo al artículo 236 esté legitimada para el ejercicio del derecho de control.

14. Por “documento de transporte” se entenderá el documento emitido por el porteador, en virtud de un contrato de transporte, que:

a) Pruebe que el porteador o una parte ejecutante ha recibido las mercancías con arreglo a un contrato de transporte; y

b) Pruebe o contenga un contrato de transporte.

15. Por “documento de transporte negociable” se entenderá el documento de transporte que indique mediante expresiones como “a la orden” o “negociable”, o mediante alguna otra fórmula apropiada a la que la ley aplicable al documento reconozca el mismo efecto, que las mercancías se han consignado a la orden del cargador, a la orden del destinatario o del portador del documento, y que no indique expresamente que se trata de un documento “no negociable”.

16. Por “documento de transporte no negociable” se entenderá el documento de transporte que no sea negociable.

17. Por “comunicación electrónica” se entenderá la información generada, enviada, recibida o archivada por medios electrónicos, ópticos, digitales u otros medios análogos, con el resultado de que la información comunicada sea accesible para su ulterior consulta.

18. Por “documento electrónico de transporte” se entenderá la información consignada en uno o más mensajes emitidos por el porteador mediante comunicación electrónica, en virtud de un contrato de transporte, incluida la información lógicamente asociada al documento electrónico de transporte en forma de datos adjuntos o vinculada de alguna otra forma al mismo por el porteador, simultáneamente a su emisión o después de ésta, de tal modo que haya pasado a formar parte del documento electrónico de transporte, y que:

a) Pruebe que el porteador o una parte ejecutante ha recibido las mercancías con arreglo a un contrato de transporte; y

b) Pruebe o contenga un contrato de transporte.

19. Por “documento electrónico de transporte negociable” se entenderá el documento electrónico de transporte:

a) Que indique, mediante expresiones como “a la orden” o “negociable”, o mediante alguna otra fórmula apropiada a la que la ley aplicable al documento reconozca el mismo efecto, que las mercancías se han consignado a la orden del cargador o a la orden del destinatario, y que no indique expresamente que se trata de un documento “no negociable”; y

b) Cuyo empleo satisfaga los requisitos enunciados en el párrafo 1 del artículo 194.

20. Por “documento electrónico de transporte no negociable” se entenderá el documento electrónico de transporte que no sea negociable.

21. Por “emisión” de un documento electrónico de transporte negociable se entenderá su emisión por medio de procedimientos que aseguren que el documento es susceptible de permanecer bajo control exclusivo desde su creación hasta que pierda su validez o eficacia.

22. Por “transferencia” de un documento electrónico de transporte negociable se entenderá la transferencia del control exclusivo sobre el documento.

23. Por “datos del contrato” se entenderá la información relativa al contrato de transporte o a las mercancías (incluidas las condiciones, anotaciones, firmas y endosos) que figure en un documento de transporte o en un documento electrónico de transporte.

24. Por “mercancías” se entenderán los géneros, los productos y los artículos de todo tipo que el porteador se comprometa a transportar en virtud de un contrato de transporte, incluido el embalaje y todo contenedor o equipo auxiliar no facilitado por el porteador, o en su nombre.

25. Por “buque” se entenderá cualquier embarcación utilizada para transportar mercancías por mar.

26. Por “contenedor” se entenderá todo tipo de contenedor, plataforma o tanque portátil y cualquier otra unidad de carga similar utilizada para agrupar mercancías, así como todo equipo auxiliar de dicha unidad de carga.

27. Por “vehículo” se entenderá todo vehículo de transporte por carretera o ferroviario.

28. Por “flete” se entenderá la remuneración que ha de pagarse al porteador por el transporte de las mercancías con arreglo a un contrato de transporte.

29. Por “domicilio” se entenderá a) el lugar donde una sociedad o cualquier otra persona jurídica o asociación de personas físicas o jurídicas tenga i) su sede estatutaria, el lugar de constitución o su domicilio registral, según cuál resulte aplicable, ii) su administración central, o iii) su establecimiento principal, y b) el lugar donde una persona física tenga su residencia habitual.

30. Por “tribunal competente” se entenderá todo juez, árbitro o tribunal que conforme a la normativa aplicable para el reparto interno de la jurisdicción y de la competencia entre sus tribunales, goce de jurisdicción y de competencia para conocer de la controversia.

*Artículo 187.- Interpretación de las normas del presente Capítulo*

En la interpretación de las normas del presente Capítulo se tendrá en cuenta el carácter internacional del contrato de transporte de mercancías total o parcialmente marítimo, cuando se trate de un transporte nacional o internacional o cuando forme parte de una operación de comercio internacional, así como la necesidad de promover la uniformidad en la aplicación de estas normas y de asegurar la observancia de la buena fe en el comercio interno y en el comercio internacional.

*Artículo 188.- Requisitos de forma*

Cualquier notificación, confirmación, consentimiento, pacto, declaración y demás comunicaciones a que se hace referencia en el párrafo 2 del artículo 204, en los párrafos 1 a 4 del artículo 208, en los apartados b), c) y d) del párrafo 1 del artículo 221, en el apartado b) del párrafo 4 del artículo 225, en el artículo 229, en el párrafo 3 del artículo 233, en el apartado b) del párrafo 1 del artículo 51, en el párrafo 1 del artículo 244, en los artículos 248 y 251, en el párrafo 2 del artículo 252, en el párrafo 4 del artículo 260 y en los párrafos 2 y 5 del artículo 264 deberán hacerse por escrito. Podrán utilizarse comunicaciones electrónicas para dicho fin, con tal de que se haga uso de tales medios con el consentimiento del autor de la comunicación y de su destinatario.

*Artículo 189.- Aplicabilidad de las exoneraciones y los límites de la responsabilidad*

1.- Cualquier disposición del presente Capítulo que pueda prever una excepción para el porteador, o limitar su responsabilidad, será aplicable en cualquier procedimiento judicial o arbitral, ya se base en normas sobre responsabilidad contractual, extracontractual o de otra índole, que se inicie en relación con la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías objeto de un contrato de transporte, o por el incumplimiento de cualquier otra obligación prevista en el presente Capítulo, contra:

- a) El porteador o una parte ejecutante marítima;
- b) El capitán, algún miembro de la tripulación o cualquier otra persona que preste servicios a bordo del buque;
- c) Los empleados del porteador o de una parte ejecutante marítima.

2.- Cualquier disposición del presente Capítulo que pueda prever una excepción para el cargador o el cargador documentario será aplicable en cualquier procedimiento judicial o arbitral, ya se base en normas sobre responsabilidad contractual, extracontractual o de otra índole, que se inicie contra el cargador, el cargador documentario o sus subcontratistas, empleados, representantes o auxiliares.

## **Sección 2**

### **Ámbito de aplicación**

*Artículo 190.- Ámbito de aplicación general*

1.- A reserva de lo dispuesto en el artículo 191, el presente Capítulo será aplicable a todo contrato de transporte en el que el lugar de la recepción y/o el lugar de la entrega estén situados dentro del territorio nacional, y/o en el que el puerto de carga de un transporte marítimo y/o el puerto de descarga de ese mismo transporte estén situados dentro del territorio nacional.

2.- Las normas del presente Capítulo serán aplicables sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, de las partes ejecutantes, del cargador, del destinatario o de cualquiera otra parte interesada.

*Artículo 191.- Exclusiones específicas*

1.- El presente Capítulo no será aplicable a los siguientes contratos en el transporte de línea regular:

- a) Los contratos de fletamento; y
- b) Otros contratos para la utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo de un buque.

2.- El presente Convenio no será aplicable a los contratos de transporte en el transporte no regular, salvo cuando:

- a) No exista entre las partes un contrato de fletamento ni otro contrato para la utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo de un buque; y
- b) Se haya emitido un documento de transporte o un documento electrónico de transporte.

*Artículo 192.- Aplicación a ciertas partes*

No obstante lo dispuesto en el artículo 190, el presente Capítulo será aplicable a las relaciones entre el porteador y el destinatario, la parte controladora o el tenedor que no sea parte originaria en un contrato de fletamento ni en un contrato de transporte de los excluidos del ámbito de aplicación del presente Capítulo. Sin embargo, el presente Capítulo no será aplicable a las relaciones entre las partes originarias en un contrato de transporte excluido de su ámbito de aplicación a tenor del artículo 190.

### **Sección 3**

#### **Documentos electrónicos de transporte**

*Artículo 193.- Empleo y eficacia de los documentos electrónicos de transporte*

A reserva de los requisitos enunciados en el presente Capítulo:

- a) Todo lo que deba figurar en un documento de transporte con arreglo a lo previsto en el presente Capítulo podrá ser consignado en un documento electrónico de transporte, siempre y cuando la emisión y el subsiguiente empleo del documento electrónico de transporte se hagan con el consentimiento del porteador y del cargador; y
- b) La emisión, el control exclusivo o la transferencia del documento electrónico de transporte surtirá el mismo efecto que la emisión, la posesión o la transferencia de un documento de transporte en soporte de papel.

*Artículo 194.- Procedimientos para el empleo de los documentos electrónicos de transporte negociables*

1. El empleo de un documento electrónico de transporte negociable deberá observar ciertos procedimientos que prevean:

- a) El método para la emisión y la transferencia del documento al tenedor previsto;

- b) Las medidas para asegurar que el documento electrónico de transporte negociable emitido conserve su integridad;
- c) La forma en que el tenedor podrá probar su condición de tal; y
- d) La forma en que se dará confirmación de que se ha realizado la entrega al tenedor, o de que, conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 195, o en los apartados a) ii) y c) del párrafo 1 del artículo 231, el documento electrónico de transporte ha perdido su eficacia o validez.

2. Los procedimientos exigidos en el párrafo 1 del presente artículo deberán figurar en los datos del contrato y ser de fácil comprobación.

*Artículo 195.- Sustitución de un documento de transporte negociable o de un documento electrónico de transporte negociable*

1. Cuando se haya emitido un documento de transporte negociable en soporte de papel y el porteador y el tenedor del documento acuerden sustituirlo por un documento electrónico de transporte negociable:

- a) El tenedor deberá restituir al porteador el documento de transporte negociable en soporte de papel, o todos los originales, si se emitió más de uno;
- b) El porteador deberá emitir al tenedor un documento electrónico de transporte negociable que contenga la declaración de que dicho documento sustituye al documento de transporte negociable en soporte de papel; y
- c) A partir de ese momento, el documento de transporte negociable en soporte de papel quedará privado de su eficacia o validez.

2. Cuando se haya emitido un documento electrónico de transporte negociable y el porteador y el tenedor del documento acuerden sustituirlo por un documento de transporte negociable en soporte de papel:

- a) El porteador deberá emitir al tenedor, en lugar del documento electrónico, un documento de transporte negociable en soporte de papel que contenga la declaración de que dicho documento sustituye al documento electrónico de transporte negociable; y
- b) A partir de ese momento, el documento electrónico de transporte quedará privado de su eficacia o validez.

## **Sección 4**

### **Obligaciones del porteador**

*Artículo 196.- Transporte y entrega de las mercancías*

Con arreglo las normas del presente Capítulo, y de conformidad con lo estipulado en el contrato de transporte, el porteador deberá transportar las mercancías hasta el lugar de destino y entregarlas al destinatario.

*Artículo 197.- Período de responsabilidad del porteador*

1. El período de responsabilidad del porteador por las mercancías establecido en el presente Capítulo comienza en el momento en que el porteador o una parte ejecutante reciba las mercancías para su transporte y termina en el momento de su entrega.

2. a) Si la ley o los reglamentos aplicables en el lugar de la recepción exigen que las mercancías sean entregadas a una autoridad o a un tercero de quien el porteador pueda recogerlas, el período de responsabilidad del porteador comenzará cuando el porteador las recoja de dicha autoridad o tercero.

b) Si la ley o los reglamentos aplicables en el lugar de la entrega exigen que el porteador entregue las mercancías a una autoridad o a un tercero de quien el destinatario pueda recogerlas, el período de responsabilidad del porteador terminará cuando las entregue a dicha autoridad o tercero.

3. Para la determinación del período de responsabilidad, las partes podrán estipular el momento y el lugar de la recepción y la entrega, pero será nula toda cláusula del contrato de transporte en la medida en que disponga que:

a) El momento de la recepción de las mercancías es posterior al inicio de la operación inicial de carga con arreglo al contrato de transporte; o

b) El momento de la entrega de las mercancías es anterior a la finalización de la operación final de descarga con arreglo al contrato de transporte.

#### *Artículo 198.- Obligaciones específicas*

1. Durante el período de su responsabilidad, definido en el artículo 197, y a reserva de lo dispuesto en el artículo 211, el porteador deberá recibir, cargar, manipular, estibar, transportar, conservar, custodiar, descargar y entregar las mercancías con la diligencia y el cuidado debidos.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, pero a reserva de lo dispuesto en el resto de la Sección 4 y en las Secciones 5 a 7, el porteador y el cargador podrán estipular que las operaciones de carga, manipulación, estiba o descarga de las mercancías sean efectuadas por el cargador, el cargador documentario o el destinatario. Dicha estipulación deberá constar en los datos del contrato.

#### *Artículo 199.- Obligaciones específicas aplicables al viaje por mar*

El porteador estará obligado a obrar con la debida diligencia antes, al comienzo y durante el viaje por mar, para:

a) Poner y mantener el buque en adecuado estado de navegabilidad;

b) Tripular, armar y avituallar debidamente el buque, y mantenerlo así tripulado, armado y avituallado durante todo el viaje; y

c) Mantener las bodegas y demás partes del buque en donde se transporten las mercancías, así como todo contenedor por él suministrado y en cuyo interior o sobre el cual se transporten mercancías, en el estado adecuado para su recepción, transporte y conservación.

#### *Artículo 200.- Mercancías que puedan constituir un peligro*

No obstante lo dispuesto en los artículos 196 y 197, el porteador o una parte ejecutante podrá negarse a recibir o a cargar las mercancías y podrá adoptar cualquier otra medida que sea razonable, así como descargarlas, destruirlas o hacerlas inofensivas, si las mercancías constituyen o puede razonablemente preverse que llegarán a constituir, durante el período de responsabilidad del porteador, un peligro real para las personas, los bienes o el medio ambiente.

*Artículo 201.- Sacrificio de las mercancías durante el viaje por mar*

No obstante lo dispuesto en los artículos 196, 197 y 198, el porteador o una parte ejecutante podrá sacrificar mercancías durante el viaje por mar cuando ello sea razonable en aras de la seguridad común o para proteger de algún peligro vidas humanas u otros bienes que formen parte de la expedición.

## **Sección 5**

### **Responsabilidad del porteador por pérdida, daño o retraso**

*Artículo 202.- Fundamento de la responsabilidad*

1. El porteador será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en su entrega, si el reclamante prueba que la pérdida, el daño o el retraso, o el hecho o circunstancia que lo causó o contribuyó a causarlo, se produjo durante el período de responsabilidad del porteador definido en la Sección 4.

2. El porteador quedará total o parcialmente exonerado de la responsabilidad establecida en el párrafo 1 del presente artículo si prueba que la causa o una de las causas de la pérdida, el daño o el retraso no es imputable a su culpa ni a la culpa de ninguna de las personas mencionadas en el artículo 203.

3. El porteador quedará asimismo total o parcialmente exonerado de la responsabilidad establecida en el párrafo 1 del presente artículo si, en vez de probar que está exento de culpa en los términos previstos en el párrafo 2 del presente artículo, prueba que uno o más de los siguientes hechos o circunstancias causó o contribuyó a causar la pérdida, el daño o el retraso:

- a) Fuerza mayor;
- b) Riesgos, peligros y accidentes del mar o de otras aguas navegables;
- c) Guerra, hostilidades, conflicto armado, piratería, terrorismo, motines y tumultos;
- d) Restricciones por cuarentena; injerencia o impedimentos imputables a autoridades públicas o gubernamentales, a dirigentes o a pueblos, incluida toda medida de detención, embargo o incautación no imputable al porteador ni a ninguna de las personas mencionadas en el artículo 203;
- e) Huelgas, cierre patronal, interrupción del trabajo o reducción intencional del ritmo laboral;
- f) Incendio a bordo del buque;
- g) Vicios ocultos que no puedan descubrirse obrando con la debida diligencia;

h) Acto u omisión del cargador, del cargador documentario, de la parte controladora o de cualquier otra persona por cuyos actos sea responsable el cargador o el cargador documentario conforme a los artículos 218 ó 219;

i) Carga, manipulación, estiba o descarga de las mercancías efectuada con arreglo a un pacto concluido conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 198, salvo que el porteador o una parte ejecutante sea quien ejecute dicha tarea en nombre del cargador, del cargador documentario o del destinatario;

j) Pérdida de volumen o de peso, o cualquier otra pérdida o daño que sea imputable a la naturaleza o a un defecto, cualidad o vicio propio de las mercancías;

k) Insuficiencia o deficiencias del embalaje o del marcado de las mercancías, siempre y cuando no hayan sido efectuados por el porteador o en su nombre;

l) Salvamento o tentativa de salvamento de vidas en el mar;

m) Medidas razonables para salvar o intentar salvar bienes en el mar;

n) Medidas razonables para evitar o tratar de evitar daños al medio ambiente;

o) Actos del porteador en el ejercicio de las facultades conferidas por los artículos 200 y 201.

4. No obstante lo dispuesto en el párrafo 3 del presente artículo, el porteador será responsable de la totalidad o de parte de la pérdida, el daño o el retraso si:

a) El reclamante prueba que la culpa del porteador o de alguna de las personas mencionadas en el artículo 203 causó o contribuyó a causar el hecho o la circunstancia que el porteador alega en su descargo; o

b) El reclamante prueba que un hecho o circunstancia no enumerada en el párrafo 3 del presente artículo contribuyó a causar la pérdida, el daño o el retraso y el porteador no puede probar que ese hecho o circunstancia no es imputable a su culpa ni a la culpa de ninguna de las personas mencionadas en el artículo 203.

5. No obstante lo dispuesto en el párrafo 3 del presente artículo, el porteador será también responsable de la totalidad o de parte de la pérdida, el daño o el retraso si:

a) El reclamante prueba que la pérdida, el daño o el retraso fue o es probable que haya sido total o parcialmente causado por: i) el estado de innavegabilidad del buque; ii) las deficiencias en el armamento, el avituallamiento o la tripulación del buque; o iii) el hecho de que las bodegas u otras partes del buque en donde se transporten las mercancías, o de que algún contenedor suministrado por el porteador y sobre el cual o en cuyo interior se transportaron las mercancías, no estuviesen en las condiciones debidas para recibirlas, transportarlas y conservarlas; y

b) El porteador no puede probar: i) que ninguno de los hechos o circunstancias mencionados en el apartado a) del párrafo 5 del presente artículo causó la pérdida, el daño o el retraso; o ii) que cumplió con su obligación de obrar con la debida diligencia conforme a lo previsto en el artículo 199.

6. Cuando el porteador quede parcialmente exonerado de su responsabilidad conforme a lo previsto en el presente artículo, deberá responder únicamente de aquella parte de la pérdida, el daño o el

retraso que sea imputable al hecho o circunstancia del cual sea responsable con arreglo al presente artículo.

#### *Artículo 203.- Responsabilidad del porteador por actos ajenos*

El porteador será responsable de todo incumplimiento de sus obligaciones previstas en el presente Capítulo que sea imputable a actos u omisiones de:

- a) Cualquier parte ejecutante;
- b) El capitán o algún miembro de la tripulación del buque;
- c) Los empleados del porteador o de una parte ejecutante; o
- d) Cualquier otra persona que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador con arreglo al contrato de transporte, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control.

#### *Artículo 204.- Responsabilidad de la parte ejecutante marítima*

1. Toda parte ejecutante marítima quedará sujeta a las obligaciones y responsabilidades impuestas al porteador con arreglo al presente Capítulo y gozará de las exoneraciones y los límites de la responsabilidad que el Capítulo reconoce al porteador cuando:

- a) La parte ejecutante marítima haya recibido las mercancías para su transporte dentro del territorio nacional, o las haya entregado dentro del territorio nacional, o haya ejecutado sus funciones respecto de las mercancías en un puerto situado dentro del territorio nacional; y
- b) El hecho causante de la pérdida, el daño o el retraso haya ocurrido: i) durante el período comprendido entre la llegada de las mercancías al puerto de carga del buque y su salida del puerto de descarga del buque; ii) mientras las mercancías se hallaban bajo su custodia; o iii) en cualquier otro momento en la medida en que la parte ejecutante marítima estuviera participando en la ejecución de cualquiera de las actividades previstas en el contrato de transporte.

2. Si el porteador acepta asumir otras obligaciones además de las que le impone el presente Capítulo, o si acepta que los límites de su responsabilidad sean superiores a los establecidos en el mismo, ninguna parte ejecutante marítima quedará obligada por dicho pacto, a menos que haya aceptado expresamente tales obligaciones o límites.

3. Una parte ejecutante marítima será responsable del incumplimiento de sus obligaciones establecidas en el presente Capítulo que se derive de los actos u omisiones de cualquier persona a quien haya encomendado el cumplimiento de cualquiera de las obligaciones que incumban al porteador con arreglo al contrato de transporte, en iguales condiciones que las establecidas en el párrafo 1 del presente artículo.

4. Nada de lo dispuesto en el presente Capítulo impone responsabilidad alguna al capitán o demás miembros de la tripulación del buque ni a otros empleados del porteador o de una parte ejecutante marítima.

#### *Artículo 205.- Responsabilidad solidaria*

1. Si el porteador y una o más partes ejecutantes marítimas son responsables de la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en su entrega, su responsabilidad será solidaria, pero únicamente hasta los límites previstos en el presente Capítulo.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 245, la indemnización total debida por todas las personas mencionadas en el párrafo anterior no podrá exceder de los límites de la responsabilidad establecidos en el presente Capítulo.

#### *Artículo 206.- Retraso*

Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no se han entregado en el lugar de destino indicado en el contrato de transporte dentro del plazo acordado.

#### *Artículo 207.- Cálculo de la indemnización*

1. A reserva de lo dispuesto en el artículo 243, la indemnización debida por el porteador por pérdida o daño de las mercancías será calculada tomando como referencia el valor que tengan esas mercancías en el lugar y en el momento de la entrega, determinados conforme a lo dispuesto en el artículo 228.

2. El valor de las mercancías se determinará en función de su cotización en la bolsa de dichos productos o bienes o, en su defecto, de su precio de mercado o, en defecto de ambos, por referencia al valor usual de mercancías de esa misma clase y calidad en el lugar de la entrega.

3. En caso de pérdida o daño de las mercancías, el porteador no estará obligado a pagar indemnización alguna que supere el límite resultante de lo previsto en los párrafos 1 y 2 del presente artículo, salvo que haya convenido con el cargador en que la indemnización se calcule de un modo diferente, sin sobrepasar los límites establecidos en la Sección 12.

#### *Artículo 208.- Aviso en caso de pérdida, daño o retraso*

1. Salvo prueba en contrario, se presumirá que el porteador ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en los datos del contrato, a menos que se dé aviso de la pérdida o el daño de las mercancías, con indicación de su naturaleza general, al porteador o a la parte ejecutante que las haya entregado, antes o en el momento mismo de efectuarse la entrega, o, si la pérdida o el daño no son aparentes, dentro de los siete días laborables siguientes a la entrega, donde la misma tenga lugar.

2. La omisión del aviso al porteador o a la parte ejecutante, previsto en el presente artículo, no afectará al derecho que exista, a tenor del presente Capítulo, a reclamar indemnización por la pérdida o el daño de las mercancías, ni a la asignación de la carga de la prueba que resulte del artículo 202.

3. El aviso previsto en el presente artículo no será necesario respecto de la pérdida o el daño que se haya constatado en el curso de una inspección conjunta de las mercancías efectuada por la persona a la que se haga la entrega y por el porteador o la parte ejecutante marítima cuya responsabilidad sea alegada.

4. No se deberá indemnización alguna por causa del retraso, salvo que se haya dado aviso al porteador de la pérdida debida al retraso dentro de los veintiún días naturales siguientes a la entrega de las mercancías.

5. Cuando, conforme a lo previsto en el presente artículo, se dé aviso a la parte ejecutante que haya realizado la entrega de las mercancías, dicho aviso surtirá el mismo efecto que si se hubiera dado al

porteador, y el aviso dado al porteador surtirá el mismo efecto que si se hubiera dado a una parte ejecutante marítima.

6. En caso de pérdida o daño, cierto o presunto, las partes interesadas en una controversia deberán darse mutuamente todas las facilidades que sean razonables para inspeccionar y valorar las mercancías, así como acceso a cualquier expediente o documento relativo al transporte de las mercancías.

## Sección 6

### Disposiciones adicionales relativas a ciertas etapas del transporte

#### *Artículo 209.- Desvío de ruta*

Cuando, con arreglo a la ley aplicable al contrato de transporte, un desvío de ruta constituya un incumplimiento de las obligaciones del porteador, dicho desvío no privará, por sí solo, al porteador o a una parte ejecutante marítima de ninguna exoneración o límite que pueda ser invocado con arreglo al presente Capítulo, salvo en la medida de lo previsto en el artículo 245.

#### *Artículo 210.- Transporte sobre cubierta*

1. Las mercancías sólo podrán transportarse sobre la cubierta de un buque si:

a) Así lo exige alguna norma aplicable;

b) Las mercancías se transportan en o sobre contenedores o en o sobre vehículos adecuados para su transporte sobre cubierta, que viajen sobre cubiertas especialmente equipadas para el transporte de tales contenedores o vehículos; o

c) El transporte sobre cubierta se hace conforme a lo estipulado en el contrato de transporte, o conforme a la costumbre o los usos del comercio o a la práctica del tráfico.

2. El régimen de la responsabilidad del porteador enunciado en el presente Capítulo será aplicable a la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías transportadas sobre cubierta conforme a lo previsto en el párrafo 1 del presente artículo, pero el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías que resulte de alguno de los especiales riesgos que conlleva su transporte sobre cubierta, siempre que las mercancías se hayan transportado con arreglo a lo previsto en los apartados a) o c) del párrafo 1 del presente artículo.

3. Cuando las mercancías se hayan transportado sobre cubierta en casos distintos de los señalados por el párrafo 1 del presente artículo, el porteador será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías que sea exclusivamente imputable a su transporte sobre cubierta, no pudiendo en tal caso invocar las exoneraciones previstas en el artículo 202.

4. El porteador no podrá invocar el apartado c) del párrafo 1 del presente artículo frente a un tercero que haya adquirido de buena fe un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable, salvo que se especifique en los datos del contrato que las mercancías podrán ser transportadas sobre cubierta.

5. Si el porteador y el cargador acuerdan expresamente que las mercancías sean transportadas bajo cubierta, el porteador no tendrá derecho al beneficio de la limitación de su responsabilidad por la

pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías en la medida en que dicha pérdida, daño o retraso resulte de su transporte sobre cubierta.

*Artículo 211.- Transporte precedente o subsiguiente al transporte por mar*

Cuando la pérdida o el daño de las mercancías, o el hecho o circunstancia que haya ocasionado el retraso en su entrega, se haya producido durante el período de responsabilidad del porteador, pero exclusivamente antes de ser cargadas las mercancías a bordo del buque, o exclusivamente después de ser descargadas las mercancías del buque, el régimen del presente Capítulo no impedirá la aplicación de las disposiciones de otra norma de derecho interno o de otro instrumento internacional que, al producirse dicha pérdida o daño, o dicho hecho o circunstancia causante del retraso:

a) Se habrían aplicado, a tenor de la propia norma de derecho interno o del propio instrumento internacional, a la totalidad o a una parte de los actos del porteador en el caso de que el cargador hubiera celebrado con él un contrato separado directamente aplicable al segmento del transporte donde haya ocurrido la pérdida o el daño de las mercancías, o el hecho o la circunstancia causante del retraso en su entrega;

b) Regulen expresamente la responsabilidad del porteador, su limitación, o el plazo de que se disponga para el ejercicio de acciones; y

c) No puedan ser excluidas, a tenor de la propia norma de derecho interno o del propio instrumento internacional, por pacto contractual alguno, o no puedan serlo en detrimento del cargador.

## **Sección 7**

### **Obligaciones del cargador frente al porteador**

*Artículo 212.- Entrega de las mercancías para su transporte*

1. A falta de pacto en contrario en el contrato de transporte, el cargador deberá entregar las mercancías preparadas para su transporte. En cualquier caso, el cargador deberá entregar las mercancías acondicionadas de modo que puedan resistir el transporte previsto, incluidas las operaciones de carga, manipulación, estiba, sujeción o anclaje y descarga, y no causen daño alguno a personas o bienes.

2. El cargador deberá dar cumplimiento, con la diligencia y el cuidado debidos, a cualquier obligación que haya asumido por un pacto concluido conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 198.

3. Cuando un contenedor o un vehículo sea llenado por el cargador, éste deberá estibar, sujetar y anclar el contenido en el contenedor o vehículo, o sobre él, con la diligencia y el cuidado debidos, y de modo que no causen daño alguno a personas o bienes.

*Artículo 213.- Cooperación mutua entre el cargador y el porteador en el intercambio de información e instrucciones*

El porteador y el cargador atenderán recíprocamente a toda solicitud de información o de las instrucciones requeridas para la manipulación y el transporte adecuados de las mercancías, si la información solicitada obra en poder de la parte requerida, o si ésta puede razonablemente dar dichas instrucciones, y el solicitante no puede obtenerlas por algún otro conducto razonable.

*Artículo 214.- Obligación del cargador de facilitar información, instrucciones y documentos*

1. El cargador deberá facilitar en el momento oportuno al porteador cualesquiera instrucciones, información y documentos relativos a las mercancías que éste no pueda razonablemente obtener por algún otro conducto y que puedan ser razonablemente necesarios para:

a) La manipulación y el transporte adecuados de las mercancías, incluidas las precauciones que deban ser adoptadas por el porteador o por una parte ejecutante; y

b) El cumplimiento por el porteador de las leyes y reglamentos o de cualquier otra exigencia de las autoridades públicas relativa al transporte previsto, siempre y cuando el porteador haya notificado oportunamente al cargador cuáles son las instrucciones, la información y los documentos que necesita.

2. Nada de lo dispuesto en el presente artículo afectará a ninguna obligación específica de facilitar instrucciones, información o documentos relativos a las mercancías en virtud de alguna norma legal o reglamentaria o de cualquier otra exigencia de las autoridades públicas aplicable al transporte previsto.

*Artículo 215.- Fundamento de la responsabilidad del cargador frente al porteador*

1. El cargador será responsable de la pérdida o el daño sufrido por el porteador si éste prueba que dicha pérdida o daño fue causado por el incumplimiento por el cargador de sus obligaciones previstas en el presente Capítulo.

2. Salvo respecto de la pérdida o del daño que sea imputable al cargador por el incumplimiento de sus obligaciones prescritas en el párrafo 2 del artículo 216 o en el artículo 217, el cargador quedará total o parcialmente exonerado de su responsabilidad si la causa o una de las causas de la pérdida o del daño no es imputable a su culpa ni a la culpa de ninguna de las personas mencionadas en el artículo 219.

3. Cuando el cargador quede parcialmente exonerado de su responsabilidad con arreglo al presente artículo, deberá responder únicamente de aquella parte de la pérdida o del daño que sea imputable a su culpa o a la culpa de alguna de las personas mencionadas en el artículo 219.

*Artículo 216.- Información requerida para formular los datos del contrato*

1. El cargador deberá facilitar en el momento oportuno al porteador la información precisa requerida para la formulación de los datos del contrato y la emisión de los documentos de transporte o de los documentos electrónicos de transporte, incluidos los datos indicados en el párrafo 1 del artículo 221, así como el nombre de la parte que deba ser identificada como cargador en los datos del contrato, el nombre del destinatario, si lo hubiera, y el nombre de la persona a cuya orden se haya de emitir el documento de transporte o el documento electrónico de transporte, si la hubiera.

2. Se entenderá que el cargador garantiza la exactitud de la información facilitada con arreglo al párrafo 1 del presente artículo en el momento de su recepción por el porteador. El cargador indemnizará al porteador por la pérdida o el daño que resulte de la inexactitud de dicha información.

*Artículo 217.- Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas*

Cuando, por razón de su naturaleza o características, las mercancías constituyan o pueda razonablemente preverse que llegarán a constituir un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente:

a) El cargador deberá informar oportunamente al porteador de la naturaleza o las características peligrosas de las mercancías, antes de que sean entregadas al porteador o a una parte ejecutante. De no hacerlo así, y siempre que el porteador o la parte ejecutante no tenga conocimiento, por algún otro conducto, de su naturaleza o características peligrosas, el cargador será responsable frente al porteador de la pérdida o el daño que resulte de dicho incumplimiento de su obligación de informar; y

b) El cargador deberá marcar o etiquetar las mercancías peligrosas de conformidad con las leyes, los reglamentos y demás exigencias de las autoridades públicas que resulten aplicables durante cualquiera de las etapas del transporte de las mercancías que se haya previsto. De no hacerlo así, el cargador será responsable frente al porteador de la pérdida o el daño que resulte de dicho incumplimiento.

*Artículo 218.- Asunción por el cargador documentario de los derechos y las obligaciones del cargador*

1. El cargador documentario quedará sujeto a las obligaciones y responsabilidades impuestas al cargador a tenor de la presente sección y del artículo 240 y gozará de los derechos y de las exoneraciones que la presente sección y la sección 13 reconocen al cargador.

2. El párrafo 1 del presente artículo no afectará a las obligaciones, las responsabilidades, los derechos o las exoneraciones del cargador.

*Artículo 219.- Responsabilidad del cargador por actos ajenos*

El cargador será responsable de todo incumplimiento de sus obligaciones previstas en el presente Capítulo que sea imputable a actos u omisiones de cualquier persona, incluidos los subcontratistas, empleados, representantes y auxiliares, a quien haya encomendado el cumplimiento de cualquiera de sus obligaciones, pero el cargador no será responsable por los actos u omisiones del porteador ni de ninguna parte ejecutante que actúe en su nombre y a quien el cargador haya encomendado el cumplimiento de sus obligaciones.

## **Sección 8**

### **Documentos de transporte y documentos electrónicos de transporte**

*Artículo 220.- Emisión del documento de transporte o del documento electrónico de transporte*

Salvo que el cargador y el porteador hayan convenido en no utilizar ni un documento de transporte ni un documento electrónico de transporte, o salvo que utilizar uno de esos documentos sea contrario a la costumbre o los usos del comercio o a la práctica del tráfico, al hacer la entrega de las mercancías para su transporte al porteador o a una parte ejecutante, el cargador, o, con el consentimiento de éste, el cargador documentario, tendrá derecho a obtener del porteador, a opción del cargador:

a) Un documento de transporte no negociable o, a reserva de lo dispuesto en el apartado a) del artículo 193, un documento electrónico de transporte no negociable; o

b) Un documento de transporte negociable o, a reserva de lo dispuesto en el apartado a) del artículo 193, un documento electrónico de transporte negociable apropiado, salvo que el cargador y el porteador hayan convenido en no utilizar ni un documento de transporte negociable ni un documento electrónico de transporte negociable, o que utilizar uno de tales documentos sea contrario a la costumbre o los usos del comercio o a la práctica del tráfico.

*Artículo 221.- Datos del contrato*

1.- Los datos del contrato consignados en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte que se menciona en el artículo 220 deberán incluir la siguiente información, conforme sea facilitada por el cargador:

- a) Una descripción de las mercancías adecuada para su transporte;
- b) Las marcas distintivas requeridas para identificar las mercancías;
- c) El número de bultos o de unidades, o la cantidad de mercancías; y
- d) El peso de las mercancías, si el cargador lo facilita.

2. Los datos del contrato consignados en el documento de transporte o documento electrónico de transporte que se menciona en el artículo 220 deberán también incluir:

- a) Una indicación del estado y condición aparentes de las mercancías en el momento en que el porteador o una parte ejecutante las reciba para transportarlas;
- b) El nombre y la dirección del porteador;
- c) La fecha en la que el porteador o una parte ejecutante recibió las mercancías, o en la que las mercancías fueron cargadas a bordo del buque, o en la que se haya emitido el documento de transporte o el documento electrónico de transporte; y
- d) Si el documento de transporte es negociable, el número de originales del documento de transporte negociable, de haberse emitido más de uno.

3. Los datos del contrato consignados en el documento de transporte o documento electrónico de transporte que se menciona en el artículo 220 deberán además incluir:

- a) El nombre y la dirección del destinatario, de haber sido ya designado por el cargador;
- b) El nombre del buque, si se ha especificado en el contrato de transporte;
- c) El lugar de la recepción y, de conocerlo el porteador, el lugar de la entrega; y
- d) El puerto de carga y el puerto de descarga, si se han especificado en el contrato de transporte.

4. A efectos del presente artículo, la fórmula “estado y condición aparentes de las mercancías”, que se emplea en el apartado a) del párrafo 2, se entenderá referida al estado y condición de las mercancías a la luz de:

- a) Una inspección externa razonable de las mercancías según estén embaladas, efectuada en el momento en que el cargador las entregue al porteador o a una parte ejecutante; y
- b) Cualquier inspección complementaria que el porteador o una parte ejecutante lleve a cabo antes de emitir el documento de transporte o documento electrónico de transporte.

#### *Artículo 222.- Identidad del porteador*

1. Cuando un porteador figure identificado por su nombre en los datos del contrato, cualquier otra información en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte concerniente a la identidad del porteador carecerá de eficacia en la medida en que sea incompatible con dicha identificación.
2. Si los datos del contrato no identifican a persona alguna como porteador conforme a lo exigido en el apartado b) del párrafo 2 del artículo 221, pero indican que las mercancías fueron cargadas a bordo de un buque designado por su nombre, se presumirá que el propietario registral de ese buque es el porteador, salvo que dicho propietario pruebe que en el momento del transporte el buque era objeto de un contrato de arrendamiento a casco desnudo, e identifique al arrendatario facilitando su dirección, en cuyo caso se presumirá que dicho arrendatario es el porteador. Alternativamente, el propietario registral podrá rebatir la presunción de que él es el porteador identificando al porteador e indicando su dirección. El arrendatario a casco desnudo podrá, a su vez, rebatir de igual modo la presunción de que él es el porteador.
3. Nada de lo dispuesto en el presente artículo impedirá al reclamante probar que alguna otra persona, distinta de la identificada en los datos del contrato o conforme a lo previsto en el párrafo 2 del presente artículo, es el porteador.

#### *Artículo 223 Firma*

1. Todo documento de transporte deberá ser firmado por el porteador o por una persona que actúe en su nombre.
2. Todo documento electrónico de transporte deberá llevar la firma electrónica del porteador o de una persona que actúe en su nombre. Dicha firma electrónica deberá identificar al firmante en relación con el documento electrónico de transporte y deberá indicar que el porteador autoriza el documento electrónico de transporte.

#### *Artículo 224.- Deficiencias en los datos del contrato*

1. La ausencia o inexactitud de uno o más de los datos del contrato indicados en los párrafos 1, 2 ó 3 del artículo 221 no afectará por sí sola a la naturaleza jurídica o la validez del documento de transporte o del documento electrónico de transporte.
2. Si los datos del contrato incluyen la fecha, pero sin aclarar su significado, se entenderá que esa fecha es:
  - a) La fecha en que todas las mercancías indicadas en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte fueron cargadas a bordo del buque, siempre que los datos del contrato indiquen que las mercancías han sido cargadas a bordo de un buque; o

b) La fecha en que el porteador o una parte ejecutante recibió las mercancías, cuando los datos del contrato no indiquen que las mercancías han sido cargadas a bordo de un buque.

3. Si los datos del contrato no contienen indicación alguna sobre el estado y condición aparentes de las mercancías en el momento en que el porteador o una parte ejecutante las recibió, se entenderá que los datos del contrato indican que las mercancías estaban en buen estado y condición aparentes en el momento en que fueron recibidas por el porteador o una parte ejecutante.

*Artículo 225.- Reservas relativas a la información sobre las mercancías en los datos del contrato*

1. El porteador deberá formular reservas a la información mencionada en el párrafo 1 del artículo 221 al objeto de indicar que no responde de la exactitud de la información facilitada por el cargador, siempre y cuando:

a) Sepa efectivamente que alguna declaración consignada en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte es falsa o engañosa; o

b) Tenga motivos razonables para creer que alguna declaración consignada en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte es falsa o engañosa.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, el porteador podrá formular reservas a la información mencionada en el párrafo 1 del artículo 221, en las circunstancias y en la forma establecidas en los párrafos 3 y 4 del presente artículo, al objeto de indicar que no responde de la exactitud de la información facilitada por el cargador.

3. Cuando las mercancías no hayan sido entregadas para su transporte al porteador o a una parte ejecutante dentro de un contenedor o de un vehículo cerrado, o cuando hayan sido entregadas en un contenedor o vehículo cerrado y el porteador o una parte ejecutante las haya inspeccionado efectivamente, el porteador podrá formular reservas a la información facilitada con arreglo a lo previsto en el párrafo 1 del artículo 221, siempre y cuando:

a) No disponga de ningún medio materialmente practicable o comercialmente razonable para verificar la información facilitada por el cargador, en cuyo caso podrá indicar cuál es la información que no pudo verificar; o

b) Tenga motivos razonables para creer que la información facilitada por el cargador es inexacta, en cuyo caso podrá insertar una cláusula indicando lo que razonablemente entienda por información exacta.

4. Cuando las mercancías sean entregadas para su transporte al porteador o a una parte ejecutante dentro de un contenedor o de un vehículo cerrado, el porteador podrá insertar reservas en los datos del contrato respecto de la información indicada en:

a) Los apartados a), b) o c) del párrafo 1 del artículo 221, siempre y cuando:

i) Ni el porteador ni una parte ejecutante hayan inspeccionado efectivamente las mercancías que viajen dentro del contenedor o del vehículo; y

ii) Ni el porteador ni una parte ejecutante tengan de otro modo conocimiento efectivo de su contenido antes de emitir el documento de transporte o el documento electrónico de transporte; y

b) El apartado d) del párrafo 1 del artículo 221, siempre y cuando:

i) Ni el porteador ni una parte ejecutante hayan pesado el contenedor o vehículo, y el cargador y el porteador no hubiesen acordado que dicho contenedor o vehículo sería pesado y su peso sería consignado en los datos del contrato; o

ii) No se disponga de medio alguno materialmente practicable o comercialmente razonable para verificar el peso del contenedor o vehículo.

*Artículo 226.- Valor probatorio de los datos del contrato*

Salvo en la medida en que se hayan formulado reservas a los datos del contrato en las circunstancias y en la forma indicadas en el artículo 225:

a) Todo documento de transporte o documento electrónico de transporte establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador recibió las mercancías conforme a lo indicado en los datos del contrato;

b) No se admitirá prueba alguna en contrario por parte del porteador respecto de lo indicado en los datos del contrato, cuando dichos datos figuren en:

i) Un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable que haya sido transferido a un tercero que haya obrado de buena fe; o

ii) Un documento de transporte no negociable del que se infiera que el documento ha de ser restituido para obtener la entrega de las mercancías y que haya sido transferido a un destinatario que haya obrado de buena fe;

c) No se admitirá prueba alguna en contrario por parte del porteador frente a un destinatario que haya obrado de buena fe en consideración a cualquiera de los siguientes datos del contrato que figuren en un documento de transporte no negociable o en un documento electrónico de transporte no negociable:

i) Los datos del contrato mencionados en el párrafo 1 del artículo 221, cuando hayan sido facilitados por el porteador;

ii) El número, el tipo y el número de identificación de los contenedores, aun cuando no el número de identificación de su respectivo sello o precinto; y

iii) Los datos del contrato mencionados en el párrafo 2 del artículo 221.

*Artículo 227.- “Flete prepagado”*

Si los datos del contrato contienen la expresión “flete prepagado” o una fórmula análoga, el porteador no podrá hacer valer frente al tenedor ni frente al destinatario el hecho de que el flete no haya sido pagado. El presente artículo no será aplicable si el tenedor o el destinatario es también el cargador.

## **Sección 9**

### **Entrega de las mercancías**

*Artículo 228.- Obligación de aceptar la entrega*

Cuando las mercancías hayan llegado a su destino, el destinatario que reclame su entrega con arreglo al contrato de transporte deberá aceptar la entrega de las mercancías en el momento, o dentro del plazo, y en el lugar estipulados en el contrato de transporte o, en defecto de dicho pacto, en el momento y en el lugar en que razonablemente cabría esperar la entrega a la vista de los términos del contrato, de la costumbre o los usos del comercio, de las prácticas del tráfico o de las circunstancias del transporte.

*Artículo 229.- Obligación de confirmar la recepción*

Cuando el porteador o la parte ejecutante que haga entrega de las mercancías lo solicite, el destinatario deberá confirmar la recepción de las mercancías entregadas por el porteador o por la parte ejecutante en la forma que sea habitual en el lugar de la entrega. Si el destinatario se niega a hacerlo, el porteador podrá denegar la entrega.

*Artículo 230.- Entrega en caso de no haberse emitido un documento de transporte negociable ni un documento electrónico de transporte negociable*

Cuando no se haya emitido un documento de transporte negociable ni un documento electrónico de transporte negociable:

a) El porteador deberá entregar las mercancías al destinatario en el momento y lugar indicados en el artículo 227. El porteador podrá denegar la entrega si la persona que alega ser el destinatario no se identifica debidamente como tal, al ser requerida para ello por el porteador;

b) De no figurar en los datos del contrato el nombre y la dirección del destinatario, la parte controladora deberá facilitar al porteador dichos datos antes de que las mercancías lleguen a su lugar de destino o a su llegada a dicho lugar;

c) Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 233, si no puede efectuarse la entrega de las mercancías debido a que i) el destinatario, pese a haberle sido notificada su llegada, no reclama al porteador la entrega de las mercancías en el momento o durante el plazo indicado en el artículo 228 tras la llegada de las mismas al lugar de destino, ii) el porteador deniega la entrega por negarse la persona que alegue ser el destinatario a identificarse debidamente como tal, o iii) el porteador no consigue, tras un esfuerzo razonable, localizar al destinatario a fin de pedirle instrucciones para la entrega de las mercancías, el porteador podrá informar de ello a la parte controladora a fin de pedirle dichas instrucciones. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue localizar a la parte controladora, el porteador podrá informar de ello al cargador a fin de pedirle instrucciones para la entrega de las mercancías. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue localizar ni a la parte controladora ni al cargador, el porteador podrá informar de ello al cargador documentario a fin de pedirle instrucciones para la entrega de las mercancías;

d) El porteador que haga entrega de las mercancías conforme a las instrucciones de la parte controladora, del cargador o del cargador documentario, a tenor de lo previsto en el apartado c) del presente artículo, quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías con arreglo al contrato de transporte.

*Artículo 231.- Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte no negociable que deba ser restituído*

Cuando se haya emitido un documento de transporte no negociable del que se infiera que el documento debe ser restituido para obtener la entrega de las mercancías:

a) El porteador deberá entregar las mercancías al destinatario en el momento y lugar indicados en el artículo 228 una vez que éste, al ser requerido para hacerlo, se haya identificado debidamente y haya restituido al porteador el documento de transporte no negociable. El porteador podrá denegar la entrega si, al ser requerida para ello, la persona que alegue ser el destinatario no se identifica debidamente como tal, y deberá denegar la entrega en caso de no serle restituido el documento no negociable. Cuando se haya emitido más de un original de dicho documento, la restitución de uno solo será suficiente y los demás originales perderán su validez o eficacia;

b) Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 233, si no puede efectuarse la entrega de las mercancías debido a que i) el destinatario, pese a haberle sido notificada su llegada, no reclama al porteador la entrega de las mercancías en el momento o durante el plazo indicado en el artículo 228 tras la llegada de las mismas al lugar de destino, ii) el porteador deniega la entrega por negarse la persona que alegue ser el destinatario a identificarse debidamente como tal o a restituir el documento, o iii) el porteador no consigue, tras un esfuerzo razonable, localizar al destinatario a fin de pedirle instrucciones para la entrega de las mercancías, el porteador podrá informar de ello al cargador a fin de pedirle dichas instrucciones. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue localizar al cargador, el porteador podrá informar de ello al cargador documentario a fin de pedirle dichas instrucciones;

c) El porteador que haga entrega de las mercancías conforme a las instrucciones del cargador o del cargador documentario, a tenor de lo previsto en el apartado b) del presente artículo, quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías con arreglo al contrato de transporte, independientemente de que el documento de transporte no negociable le haya sido restituido o no.

*Artículo 232.- Entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable*

1. Cuando se haya emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable:

a) El tenedor del documento de transporte negociable o del documento electrónico de transporte negociable estará legitimado para obtener del porteador la entrega de las mercancías una vez que hayan llegado a su lugar de destino, en cuyo caso el porteador deberá entregarlas al tenedor en el momento y lugar indicados en el artículo 228:

- i) Una vez que el tenedor haya restituido el documento de transporte negociable y, si se trata de una de las personas mencionadas en el inciso i) del apartado a) del párrafo 10 del artículo 186, una vez que dicho tenedor se haya identificado debidamente como tal; o
- ii) Una vez que el tenedor del documento electrónico de transporte negociable haya demostrado su condición de tal por los procedimientos indicados en el párrafo 1 del artículo 194;

b) El porteador deberá denegar la entrega si no se cumplen los requisitos enunciados en el inciso i) o en el inciso ii) del apartado a) del presente párrafo;

c) Cuando se haya emitido más de un original del documento de transporte negociable, y se haya indicado el número de originales emitidos en el documento, la restitución de uno solo será suficiente y los demás originales perderán toda su validez o eficacia. De haberse utilizado un documento

electrónico de transporte negociable, dicho documento perderá toda su validez o eficacia al efectuarse la entrega de las mercancías al tenedor, conforme a los procedimientos indicados en el párrafo 1 del artículo 194.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 233, cuando el documento de transporte negociable o el documento electrónico de transporte negociable señale expresamente que las mercancías podrán ser entregadas sin necesidad de que se restituya el documento de transporte o el documento electrónico de transporte emitido, se aplicarán las siguientes reglas:

a) Si no puede efectuarse la entrega de las mercancías debido a que i) el tenedor, pese a haberle sido notificada su llegada, no reclama al porteador la entrega de las mercancías en el momento o dentro del plazo indicado en el artículo 228 tras la llegada de las mismas al lugar de destino, ii) el porteador deniega la entrega por negarse la persona que alegue ser el tenedor a identificarse debidamente como una de las personas mencionadas en el inciso i) del apartado a) del párrafo 10 del artículo 186, o iii) el porteador no consigue, tras un esfuerzo razonable, localizar al tenedor a fin de pedirle instrucciones para la entrega de las mercancías, el porteador podrá informar de ello al cargador a fin de pedirle dichas instrucciones. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue localizar al cargador, el porteador podrá informar de ello al cargador documentario a fin de pedirle instrucciones para la entrega de las mercancías;

b) El porteador que haga entrega de las mercancías conforme a las instrucciones del cargador o del cargador documentario, a tenor de lo previsto en el apartado a) del párrafo 2 del presente artículo, quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías al tenedor con arreglo al contrato de transporte, independientemente de que el documento de transporte negociable le haya sido restituido o no, o de que la persona que reclame la entrega en virtud de un documento electrónico de transporte negociable haya o no demostrado por los procedimientos mencionados en el párrafo 1 del artículo 194 su condición de tenedor;

c) La persona que haya dado instrucciones con arreglo al apartado a) del párrafo 2 del presente artículo deberá indemnizar al porteador por la pérdida que para él se derive del hecho de ser declarado responsable frente al tenedor con arreglo al apartado e) del párrafo 2 del presente artículo. El porteador podrá denegar el cumplimiento de las instrucciones si dicha persona no aporta la garantía adecuada que, a dicho respecto, le sea razonablemente pedida por el porteador;

d) Toda persona que adquiera la condición de tenedor de un documento de transporte negociable o de un documento electrónico de transporte negociable, una vez que el porteador haya hecho entrega de las mercancías conforme a lo previsto en el apartado b) del párrafo 2 del presente artículo, pero por efecto de un acuerdo contractual o de otra índole anterior a la entrega, adquirirá los derechos que contra el porteador se deriven del contrato de transporte, con excepción del derecho a la entrega de las mercancías;

e) No obstante lo dispuesto en los apartados b) y d) del párrafo 2 del presente artículo, el tenedor que adquiera tal condición después de la entrega, y que no tuviera ni hubiera podido razonablemente tener conocimiento de dicha entrega en el momento en que adquirió la condición de tenedor, adquirirá los derechos incorporados en el documento de transporte negociable o en el documento electrónico de transporte negociable. Cuando los datos del contrato incluyan el momento estimado de llegada de las mercancías, o indiquen cómo obtener información sobre si la entrega ha sido realizada o no, se presumirá que el tenedor tuvo o pudo razonablemente haber tenido conocimiento de la entrega de las mercancías en el momento en que adquirió su condición de tal.

*Artículo 233.- Mercancías pendientes de entrega*

1. A los efectos del presente artículo, se estimará que las mercancías no han podido entregarse sólo si, tras su llegada al lugar de destino:

a) El destinatario no acepta la entrega de las mercancías, conforme a lo previsto en el presente capítulo, en el momento y lugar indicados en el artículo 228;

b) Ni la parte controladora, ni el tenedor, ni el cargador, ni el cargador documentario pueden ser localizados, o ninguno de ellos da al porteador instrucciones adecuadas conforme a lo previsto en los artículos 230, 231 y 232;

c) El porteador puede o debe denegar la entrega a tenor de lo dispuesto en los artículos 229, 230, 231 y 232;

d) El porteador no está autorizado para efectuar la entrega de las mercancías al destinatario, a tenor de lo dispuesto en la ley o en los reglamentos aplicables en el lugar donde se solicite la entrega; o

e) Al porteador le resulta, por algún otro motivo, imposible realizar la entrega de las mercancías.

2. Sin perjuicio de cualquier otro derecho que el porteador pueda tener frente al cargador, la parte controladora o el destinatario, cuando las mercancías no hayan podido entregarse, el porteador podrá adoptar, por cuenta y riesgo de la persona que tenga derecho a obtener su entrega, todas las medidas respecto de las mismas que las circunstancias puedan razonablemente requerir, incluidas las siguientes:

a) Almacenar las mercancías en algún lugar adecuado;

b) Desembalar las mercancías que vayan en contenedores o vehículos, o tomar otro tipo de medidas, aun cuando supongan el traslado de las mercancías; y

c) Obtener la venta de las mercancías o proceder a su destrucción de conformidad con las prácticas o los requisitos legales o reglamentarios que sean aplicables en el lugar donde las mercancías se encuentren.

3. El porteador sólo podrá hacer uso de sus facultades a tenor del párrafo 2 del presente artículo tras haber dado un aviso razonable de la medida prevista, con arreglo a dicho párrafo, a la persona indicada en los datos del contrato como la persona a la que haya de notificarse la llegada de las mercancías en el lugar de destino, de haberse indicado alguna, así como al destinatario, la parte controladora o el cargador, en ese orden y siempre y cuando el porteador conozca su identidad.

4. Si las mercancías se venden conforme a lo previsto en el apartado c) del párrafo 2 del presente artículo, el porteador deberá conservar el producto de la venta por cuenta de la persona que tenga derecho a la entrega de las mercancías, sin perjuicio de las deducciones que corresponda hacer por los gastos en que haya incurrido el porteador o por cualquier otra suma que le sea debida en relación con el transporte de las mercancías.

5. El porteador no será responsable de la pérdida o el daño que las mercancías sufran mientras permanezcan sin entregar conforme a lo previsto en el presente artículo, salvo que el reclamante pruebe que dicha pérdida o daño se debió a que el porteador no adoptó las medidas que habrían sido razonables, dadas las circunstancias, para conservar las mercancías, y que el porteador sabía o debería haber sabido que dicha pérdida o daño se produciría en caso de no adoptar tales medidas.

*Artículo 234.- Retención de las mercancías*

Nada de lo dispuesto en el presente Capítulo afectará al derecho que, a tenor del contrato de transporte o de la ley aplicable, pueda corresponder al porteador o una parte ejecutante a retener las mercancías para garantizar el pago de las sumas que le sean debidas.

**Sección 10**

**Derechos de la parte controladora**

*Artículo 235.- Ejercicio y contenido del derecho de control*

1. El derecho de control sólo podrá ser ejercitado por la parte controladora y comprenderá únicamente:

a) El derecho a dar o modificar instrucciones relativas a las mercancías que no constituyan una modificación del contrato de transporte;

b) El derecho a obtener la entrega de las mercancías en algún puerto de escala o, respecto del transporte terrestre o interior, en algún lugar en ruta; y

c) El derecho a sustituir al destinatario por alguna otra persona, incluida la propia parte controladora.

2. El derecho de control existe durante todo el período de responsabilidad del porteador delimitado conforme a lo previsto en el artículo 197, y se extingue cuando dicho período finaliza.

*Artículo 236.- Identidad de la parte controladora y transferencia del derecho de control*

1. Salvo en los casos previstos en los párrafos 2, 3 y 4 del presente artículo:

a) El cargador será la parte controladora, salvo que, al celebrar el contrato de transporte, haya designado parte controladora al destinatario, al cargador documentario o a alguna otra persona;

b) La parte controladora podrá transferir su derecho de control a otra persona. Dicha transferencia surtirá efecto frente al porteador en el momento en que le sea notificada por el transferente, momento a partir del cual la persona a quien se haya realizado la transferencia pasará a ser la parte controladora; y

c) La parte controladora deberá identificarse debidamente como tal en el momento de ejercitar su derecho de control.

2. Cuando se haya emitido un documento de transporte no negociable del que se infiera que el documento debe ser restituido para obtener la entrega de las mercancías:

a) El cargador será la parte controladora y podrá transferir el derecho de control a la persona designada en el documento como destinatario mediante la transferencia a dicha persona del documento de transporte efectuada sin endoso. De haberse emitido más de un original del documento de transporte, deberán transferirse todos ellos para transferir el derecho de control; y

b) Para poder ejercitar el derecho de control, la parte controladora deberá presentar el documento e identificarse debidamente como tal. De haberse emitido más de un original del documento, deberán presentarse todos los originales o, de lo contrario, no podrá ejercitarse el derecho de control.

3. Cuando se haya emitido un documento de transporte negociable:

a) El tenedor del documento o, de haberse emitido más de un original del documento, el tenedor de todos los originales será la parte controladora;

b) El tenedor podrá transferir el derecho de control mediante la transferencia del documento de transporte negociable a otra persona efectuada de conformidad con lo previsto en el artículo 242. De haberse emitido más de un original del documento, deberán transferirse a dicha persona todos los originales para que surta efecto la transferencia del derecho de control; y

c) Para ejercitar el derecho de control, el tenedor deberá presentar al porteador el documento de transporte negociable y, si se trata de una persona mencionada en el inciso i) del apartado a) del párrafo 10 del artículo 186, habrá de identificarse debidamente como tal. De haberse emitido más de un original del documento, deberán presentarse todos los originales o, de lo contrario, no podrá ejercitarse el derecho de control.

4. Cuando se haya emitido un documento electrónico de transporte negociable:

a) El tenedor será la parte controladora;

b) El tenedor podrá transferir el derecho de control mediante la transferencia del documento electrónico de transporte negociable a otra persona efectuada por los procedimientos indicados en el párrafo 1 del artículo 194; y

c) Para ejercitar el derecho de control, el tenedor deberá probar su condición de tal por los procedimientos indicados en el párrafo 1 del artículo 194.

#### *Artículo 237.- Ejecución por el porteador de las instrucciones*

1. A reserva de lo dispuesto en los párrafos 2 y 3 del presente artículo, el porteador deberá ejecutar las instrucciones mencionadas en el artículo 235 cuando:

a) La persona que las emita esté legitimada para ejercitar el derecho de control;

b) Las instrucciones puedan razonablemente ser ejecutadas, conforme a sus propios términos, en el momento de ser recibidas por el porteador; y

c) Su ejecución no interfiera con el curso normal de las operaciones del porteador, incluidas las prácticas que normalmente siga para realizar la entrega.

2. En cualquier caso, la parte controladora deberá reembolsar al porteador cualquier gasto razonable adicional en que éste incurra y deberá indemnizarle por toda pérdida o daño que pueda sufrir a causa de la ejecución diligente de las instrucciones en el marco de lo previsto en el presente artículo, incluidas las indemnizaciones que el porteador pueda verse obligado a pagar por la pérdida o el daño de otras mercancías transportadas.

3. El porteador podrá exigir a la parte controladora que aporte una garantía que cubra los gastos adicionales, la pérdida o el daño que el porteador razonablemente prevea que puedan producirse por causa de la ejecución de las instrucciones que reciba en el marco del presente artículo. De no aportarse dicha garantía, el porteador podrá denegar la ejecución de las instrucciones.

4. La responsabilidad del porteador por la pérdida o el daño de las mercancías, o por el retraso en su entrega, que resulte de la no ejecución de las instrucciones de la parte controladora en incumplimiento de su obligación a tenor del párrafo 1 del presente artículo, se regirá por lo dispuesto en los artículos 202 a 208, y la cuantía de la indemnización que el porteador deba pagar se regirá por lo dispuesto en los artículos 243 a 245.

#### *Artículo 238.- Validez de la entrega*

Las mercancías que se entreguen siguiendo instrucciones dadas en consonancia con lo previsto en el párrafo 1 del artículo 237 se tendrán por entregadas en el lugar de destino, y les serán aplicables las disposiciones de la sección 9 relativas a la entrega.

#### *Artículo 239.- Modificaciones del contrato de transporte*

1. La parte controladora será la única persona legitimada para acordar con el porteador alguna modificación del contrato de transporte no prevista en los apartados *b)* y *c)* del párrafo 1 del artículo 235.

2. Cualquier modificación del contrato de transporte, incluidas las previstas en los apartados *b)* y *c)* del párrafo 1 del artículo 235, deberá hacerse constar en un documento de transporte negociable, en un documento de transporte no negociable que deba ser restituido o en un documento electrónico de transporte negociable, o, si lo solicita la parte controladora, deberá hacerse constar en un documento de transporte no negociable o en un documento electrónico de transporte no negociable. En uno y otro caso, dichas modificaciones deberán ser firmadas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 223.

#### *Artículo 240.- Obligación de dar información, instrucciones o documentos adicionales al porteador*

1. La parte controladora deberá, de solicitarlo el porteador o una parte ejecutante, facilitar en el momento oportuno la información, las instrucciones o los documentos relativos a las mercancías que el porteador pueda razonablemente necesitar para cumplir sus obligaciones a tenor del contrato de transporte, siempre que no hayan sido facilitados con anterioridad por el cargador y el porteador no pueda razonablemente obtenerlos por algún otro conducto.

2. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue localizar a la parte controladora, o si ésta no puede proporcionarle la información, las instrucciones o los documentos adecuados, recaerá en el cargador el deber de proporcionarlos. Si, tras un esfuerzo razonable, el porteador no consigue localizar al cargador, dicho deber recaerá en el cargador documentario.

#### *Artículo 241.- Autonomía contractual de las partes*

Las partes en el contrato de transporte podrán apartarse de lo dispuesto en los apartados *b)* y *c)* del párrafo 1 y en el párrafo 2 del artículo 235, así como en el artículo 237. Las partes podrán asimismo restringir o excluir la posibilidad de transferir el derecho de control prevista en el apartado *b)* del párrafo 1 del artículo 236.

## Sección 11

### Transferencia de derechos

*Artículo 242.- Casos en los que se ha emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable*

1. Cuando se haya emitido un documento de transporte negociable, su tenedor podrá transferir los derechos incorporados en el documento mediante la transferencia del documento a otra persona:

a) Debidamente endosado a dicha persona o en blanco, si se trata de un documento a la orden; o

b) Sin endoso, si se trata de i) un documento al portador o endosado en blanco, o ii) un documento emitido a la orden de una persona determinada y la transferencia tiene lugar entre el primer tenedor del documento y dicha persona.

2. Cuando se haya emitido un documento electrónico de transporte negociable, su tenedor podrá transferir los derechos incorporados en el documento, tanto si se ha emitido simplemente a la orden como si se ha emitido a la orden de una persona determinada, mediante la transferencia del documento por los procedimientos indicados en el párrafo 1 del artículo 194.

*Artículo 242.- Responsabilidad del tenedor*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 240, un tenedor que no sea el cargador y que no ejercite ningún derecho derivado del contrato de transporte, no asumirá responsabilidad alguna dimanante de dicho contrato por la sola razón de ser el tenedor.

2. Un tenedor que no sea el cargador, pero que ejercite algún derecho derivado del contrato de transporte, asumirá todas las responsabilidades que el contrato le imponga, en la medida en que dichas responsabilidades estén consignadas en el documento de transporte negociable o en el documento electrónico de transporte negociable, o puedan ser determinadas a partir del mismo.

3. A los efectos de los párrafos 1 y 2 del presente artículo, se considerará que un tenedor, que no sea el cargador, no ha ejercitado derecho alguno derivado del contrato de transporte por la sola razón de:

a) Haber acordado con el porteador, con arreglo al artículo 197, la sustitución de un documento de transporte negociable por un documento electrónico de transporte negociable o, a la inversa, de un documento electrónico de transporte negociable por un documento de transporte negociable; o

b) Haber transferido sus derechos con arreglo al artículo 242.

## Sección 12

### Límites de la responsabilidad

*Artículo 243.- Límites de la responsabilidad*

**Alternativa 1:**

[1. A reserva de lo dispuesto en el artículo 244 y en el párrafo 1 del artículo 245, la responsabilidad del porteador por el incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al presente Capítulo estará limitada a 875 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga, o a 3 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías que sean objeto de reclamación o litigio, si esta última cantidad es mayor, salvo cuando el cargador haya declarado el valor de las mercancías y esa declaración se haya incluido en los datos del contrato, o cuando el porteador y el cargador hayan acordado un límite superior al límite de responsabilidad establecido en el presente artículo.]

### **Alternativa 2:**

[1. A reserva de lo dispuesto en el artículo 244 y en el párrafo 1 del artículo 245, la responsabilidad del porteador por el incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al presente Capítulo será igual al valor de las mercancías transportadas, salvo cuando el cargador haya acordado un límite de responsabilidad, y dicho acuerdo se haya incluido en los datos del contrato, límite que no podrá ser inferior a 875 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga, o a 3 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías que sean objeto de reclamación o litigio, si esta última cantidad es mayor.]

[Nota: En realidad, la decisión es de cada país que decida adoptar la Ley Modelo del IIDM.](#)

2. Cuando las mercancías sean transportadas en o sobre un contenedor, paleta u otro elemento de transporte análogo empleado para agruparlas, o en o sobre un vehículo, los bultos o unidades de carga enumerados en los datos del contrato como colocados en o sobre dicho elemento de transporte o vehículo serán considerados como tales. Si no figuran así enumeradas, las mercancías que vayan en o sobre dicho elemento de transporte o vehículo serán consideradas como una sola unidad de carga.

3. La unidad de cuenta a la que se hace referencia en el presente artículo es el derecho especial de giro definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el presente artículo deberán ser convertidas a la moneda nacional según el valor de dicha moneda en la fecha de la sentencia o del laudo, o en la fecha convenida por las partes. El valor de la moneda de un Estado que sea miembro del Fondo Monetario Internacional, expresado en derechos especiales de giro, deberá ser calculado según el método aplicado en la fecha que proceda por el Fondo Monetario Internacional para sus propias operaciones y transacciones. El valor de la moneda de un Estado que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional, expresado en derechos especiales de giro, deberá ser calculado según el método determinado por dicho Estado.]

### *Artículo 244.- Límites de la responsabilidad por la pérdida causada por el retraso*

A reserva de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 245, la indemnización por pérdida o daño de las mercancías que sea imputable a retraso deberá ser calculada con arreglo al artículo 207 y la responsabilidad por la pérdida económica imputable a retraso estará limitada a una cantidad equivalente a dos veces y media el flete que se deba por el transporte de las mercancías retrasadas. La suma total que deba pagarse con arreglo al presente artículo y al párrafo 1 del artículo 243 no podrá exceder del límite que resulte aplicable con arreglo al párrafo 1 del artículo 243 en caso de pérdida total de las mercancías afectadas.

### *Artículo 245.- Pérdida del derecho a invocar el límite de la responsabilidad*

1. Ni el porteador ni ninguna de las personas mencionadas en el artículo 203 podrá limitar su responsabilidad con arreglo a lo dispuesto en el artículo 243, o con arreglo a lo estipulado en el

contrato de transporte, si el reclamante prueba que la pérdida o el daño resultante del incumplimiento de alguna obligación del porteador con arreglo al presente Convenio es imputable a un acto u omisión personal de la persona que invoque el derecho a limitar su responsabilidad, cometido con la intención de causar dicha pérdida o daño, o temerariamente y a sabiendas de que la pérdida o el daño probablemente se produciría.

2. Ni el porteador ni ninguna de las personas mencionadas en el artículo 203 podrá limitar su responsabilidad con arreglo a lo dispuesto en el artículo 244 si el reclamante prueba que el retraso en la entrega resultó de un acto u omisión personal de la persona que invoque el derecho a limitar su responsabilidad, cometido con la intención de causar la pérdida resultante del retraso o temerariamente y a sabiendas de que dicha pérdida probablemente se produciría.

## **Sección 13**

### **Ejercicio de acciones**

#### *Artículo 246.- Plazo para el ejercicio de acciones*

1. No se podrá entablar procedimiento judicial o arbitral alguno respecto de reclamaciones o controversias derivadas del incumplimiento de obligaciones establecidas en el presente Capítulo una vez transcurrido el plazo de dos años.

2. El plazo indicado en el párrafo 1 del presente artículo empezará a correr el día en que el porteador haya entregado las mercancías o, en el caso de que las mercancías no se hayan entregado o de que se entregue sólo una parte de las mismas, el último día en el que debiera haberse efectuado su entrega. El día en el que comience a correr dicho plazo no será computable a efectos de la determinación de su vencimiento.

3. Aun cuando haya expirado el plazo señalado en el párrafo 1 del presente artículo, cualquiera de las partes podrá ampararse, frente a las reclamaciones de la otra parte, en todo derecho del que disponga para oponerle a título de excepción o con fines de compensación.

#### *Artículo 247.- Prórroga del plazo para el ejercicio de acciones*

El plazo establecido en el artículo 246 no será susceptible de interrupción ni suspensión, pero la persona contra la que se dirija una reclamación podrá, en cualquier momento durante el curso de dicho plazo, prorrogarlo mediante una declaración dirigida al reclamante. Dicho plazo podrá volver a ser prorrogado mediante una o más declaraciones equivalentes.

#### *Artículo 248.- Acción de repetición*

Toda persona declarada responsable podrá ejercitar una acción de repetición después de expirado el plazo establecido en el artículo 246, siempre y cuando lo haga dentro del más largo de los plazos siguientes:

a) El plazo otorgado por la ley del foro en el que se entable el procedimiento; o

b) Un plazo de noventa días contados desde la fecha en que la persona que ejercite la acción de repetición haya satisfecho la reclamación o haya sido emplazada respecto de la acción ejercitada contra ella, según lo que suceda primero.

*Artículo 249.- Acciones contra la persona identificada como porteador*

Podrá entablarse una acción contra el arrendatario del buque o contra la persona identificada como porteador con arreglo al párrafo 2 del artículo 222, aun después de expirado el plazo fijado en el artículo 246, siempre y cuando la acción sea ejercitada dentro del más largo de los plazos siguientes:

- a) El plazo otorgado por la ley del foro en el que se entable el procedimiento; o
- b) Un plazo de noventa días contados desde la fecha en que se identifique al porteador o en que el propietario registral o el arrendatario del buque haya rebatido, conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 222, la presunción de que él es el porteador.

## **Sección 14**

### **Jurisdicción**

*Artículo 250.- Acciones contra el porteador*

A menos que el contrato de transporte contenga un acuerdo exclusivo de elección de foro que cumpla con lo prescrito en el artículo 251 o en el artículo 256, el demandante tendrá derecho a entablar un procedimiento judicial contra el porteador con arreglo al presente Capítulo:

- a) Ante un tribunal competente en cuya jurisdicción esté situado uno de los siguientes lugares:
  - i) El domicilio del porteador;
  - ii) El lugar de la recepción de las mercancías acordado en el contrato de transporte;
  - iii) El lugar de la entrega de las mercancías acordado en el contrato de transporte; o
  - iv) El puerto donde las mercancías sean inicialmente cargadas en un buque, o el puerto donde las mercancías sean finalmente descargadas del buque; o
- b) Ante el tribunal competente o uno de los tribunales competentes que el cargador y el porteador hayan designado de común acuerdo para decidir sobre las reclamaciones que contra el porteador puedan surgir en el marco del presente Capítulo.

*Artículo 251.- Acuerdos de elección de foro*

1. La competencia de un tribunal designado con arreglo al apartado b) del artículo 250 sólo será exclusiva respecto de las controversias entre las partes en el contrato si éstas así lo han pactado y el acuerdo que reconozca dicha competencia:

- a) Forma parte de un contrato de volumen en el que están claramente indicados los nombres y las direcciones de las partes y que o bien i) ha sido individualmente negociado, o bien ii) advierte de manera visible de la existencia de un acuerdo exclusivo de elección de foro, con especificación de las cláusulas o secciones del contrato de volumen que lo incluyen; y
- b) Designa con claridad a los tribunales de un Estado, o a uno o más tribunales específicos de un Estado.

2. Una persona que no sea parte en el contrato de volumen sólo quedará vinculada por un acuerdo exclusivo de elección de foro concertado con arreglo al párrafo 1 del presente artículo cuando:

- a) El tribunal elegido esté situado en alguno de los lugares indicados en el apartado a) del artículo 250;
- b) El acuerdo figure en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte;
- c) Dicha persona haya sido adecuada y oportunamente informada sobre cuál es el tribunal ante el que debe entablarse la acción y sobre el carácter exclusivo de su competencia al respecto; y
- d) La ley del tribunal que conozca del caso prevea que dicha persona puede quedar obligada por un acuerdo exclusivo de elección de foro.

*Artículo 252.- Acciones contra la parte ejecutante marítima*

El demandante tendrá derecho a entablar un procedimiento judicial contra una parte ejecutante marítima conforme al presente Capítulo ante un tribunal competente en cuya jurisdicción esté situado uno de los siguientes lugares:

- a) El domicilio de dicha parte ejecutante marítima; o
- b) El puerto donde dicha parte ejecutante marítima recibió las mercancías, el puerto donde hizo entrega de las mismas, o el puerto donde la parte ejecutante marítima llevó a cabo sus actividades respecto de las mercancías.

*Artículo 253.- Inexistencia de otros criterios de atribución de competencia adicionales*

A reserva de lo dispuesto en los artículos 255 y 256, no se podrá entablar procedimiento alguno contra el porteador o contra una parte ejecutante marítima con arreglo al presente Capítulo ante un tribunal distinto de los indicados en los artículos 250 ó 252.

*Artículo 254.- Embargo preventivo y otras medidas cautelares*

Nada de lo dispuesto en el presente Capítulo afectará a la competencia de un tribunal para adoptar medidas cautelares, incluido el embargo preventivo. Un tribunal de un Estado donde se haya adoptado una medida cautelar no gozará de competencia para conocer del fondo del litigio, salvo que:

- a) Se cumplan los requisitos enunciados en la presente sección; o
- b) Su competencia esté reconocida por algún convenio internacional aplicable en dicho Estado.

*Artículo 255.- Acumulación y traslado de acciones*

1. Salvo que se haya concluido un acuerdo exclusivo de elección de foro que sea vinculante con arreglo a los artículos 251 ó 256, de ejercitarse contra el porteador y contra una parte ejecutante marítima una única acción nacida del mismo suceso, dicha acción sólo podrá ejercitarse ante un tribunal determinado con arreglo a lo dispuesto tanto en el artículo 250 como en el artículo 252. De no existir tal tribunal, la acción podrá ejercitarse únicamente ante un tribunal designado conforme a lo previsto en el apartado b) del artículo 252, de existir alguno.

2. Salvo cuando exista un acuerdo exclusivo de elección de foro que sea vinculante con arreglo a los artículos 251 ó 256, un porteador o una parte ejecutante marítima que ejercite una acción declarativa de la inexistencia de responsabilidad o cualquier otra acción que prive a una persona de su derecho a elegir el foro con arreglo a lo previsto en los artículos 66 ó 68, deberá retirar dicha acción a instancia del demandado, una vez que éste haya elegido un tribunal con arreglo a lo previsto en los artículos 250 o 252, según cual sea aplicable, ante el que pueda volverse a ejercitar la acción.

*Artículo 256.- Acuerdos posteriores al nacimiento de una controversia y jurisdicción en casos de comparecencia del demandado*

1. Una vez surgida una controversia, las partes podrán convenir en resolverla ante cualquier tribunal competente.

2. Todo tribunal competente ante el que comparezca el demandado, sin impugnar su competencia de conformidad con la ley del foro, será competente para conocer de la controversia.

*Artículo 257.- Reconocimiento y ejecución*

1. Toda resolución emitida por un tribunal que goce de competencia con arreglo al presente Capítulo deberá ser reconocida y ejecutada en otro Estado, de acuerdo con la ley de dicho Estado.

2. Un tribunal podrá denegar el reconocimiento y la ejecución de una resolución judicial basándose en cualquier motivo para denegar ese reconocimiento o ejecución previsto en la ley del foro.

3. La presente sección no afectará a la aplicación de las normas de una organización regional de integración económica que sea parte en el presente Capítulo, en lo concerniente al reconocimiento o la ejecución de sentencias entre Estados miembros de dicha organización regional, con independencia de que dichas normas hayan sido adoptadas antes o después del presente Capítulo.

## **Sección 15**

### **Arbitraje**

*Artículo 258.- Acuerdos de arbitraje*

1. A reserva de lo dispuesto en la presente sección, las partes podrán pactar que toda controversia que pueda plantearse en relación con el transporte de las mercancías bajo el presente Capítulo será sometida a arbitraje.

2. El procedimiento arbitral deberá tener lugar, a elección de la persona que dirija una reclamación contra el porteador, en:

a) Algún lugar designado al efecto en el acuerdo de arbitraje; o

b) Cualquier otro lugar situado en un Estado en donde se encuentre alguno de los lugares siguientes:

i) El domicilio del porteador;

ii) El lugar de la recepción de las mercancías acordado en el contrato de transporte;

- iii) El lugar de la entrega de las mercancías acordado en el contrato de transporte; o
- iv) El puerto donde las mercancías sean inicialmente cargadas en un buque, o el puerto donde las mercancías sean finalmente descargadas del buque.

3. La designación del lugar del arbitraje efectuada en el acuerdo de arbitraje será vinculante respecto de cualquier controversia entre las partes que lo hayan pactado, siempre y cuando dicho acuerdo figure en un contrato de volumen que indique claramente los nombres y las direcciones de las partes y que:

- a) Haya sido individualmente negociado; o
- b) Advierta de manera visible de la existencia de un acuerdo de arbitraje, con especificación de las cláusulas o secciones del contrato de volumen en donde figure.

4. Una persona que no sea parte en el contrato de volumen sólo quedará vinculada por un acuerdo de arbitraje concertado con arreglo al párrafo 3 del presente artículo cuando:

- a) El lugar del arbitraje designado en el acuerdo esté situado en alguno de los lugares indicados en el apartado b) del párrafo 2 del presente artículo;
- b) El acuerdo de arbitraje figure en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte;
- c) Dicha persona haya sido adecuada y oportunamente informada sobre cuál es el lugar del arbitraje; y
- d) La ley aplicable prevea que dicha persona puede quedar obligada por el acuerdo de arbitraje.

5. Se considerará que las disposiciones de los párrafos 1, 2, 3 y 4 del presente artículo forman parte de toda cláusula compromisoria o acuerdo de arbitraje, y se tendrá por nula cualquier estipulación de tal cláusula o pacto en la medida en que sea incompatible con lo dispuesto en dichos párrafos.

*Artículo 259.- Acuerdo de arbitraje en el transporte no regular*

1.- Nada de lo dispuesto en el presente Capítulo afectará a la eficacia de un acuerdo de arbitraje incluido en un contrato de transporte en el transporte no regular al cual sea aplicable el presente Capítulo o las normas del presente Capítulo por razón de:

- a) La aplicación del artículo 191; o
- b) La incorporación del régimen del presente Capítulo en un contrato de transporte que, de otra manera, no estaría incluido en su ámbito de aplicación, voluntariamente realizada por las partes.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, todo acuerdo de arbitraje que figure en un documento de transporte o documento electrónico de transporte al que sea aplicable el presente Capítulo a tenor del artículo 191 se regirá por lo dispuesto en el presente capítulo, a no ser que dicho acuerdo:

a) Identifique a las partes en el contrato de fletamento o en el contrato excluido del ámbito de aplicación del presente Capítulo a tenor de lo dispuesto en su artículo 190, e indique la fecha de dicho contrato; e

b) Incorpore por remisión específica la cláusula compromisoria incluida en el contrato de fletamento o en el contrato excluido del ámbito de aplicación del presente Capítulo.

*Artículo 260.- Acuerdo de arbitraje posterior al nacimiento de una controversia*

No obstante lo dispuesto en la presente sección y en la sección 14, una vez surgida una controversia, las partes en ella podrán acordar resolverla por arbitraje en cualquier lugar.

## **Sección 16**

### **Validez de las cláusulas contractuales**

*Artículo 261.- Disposiciones generales*

1. Salvo disposición en contrario en el presente Capítulo, cualquier cláusula en un contrato de transporte será nula en la medida en que:

a) Excluya o limite, directa o indirectamente, las obligaciones del porteador o de una parte ejecutante marítima con arreglo al presente Capítulo;

b) Excluya o limite, directa o indirectamente, la responsabilidad del porteador o de una parte ejecutante marítima por el incumplimiento de alguna de sus obligaciones con arreglo al presente Capítulo; o

c) Disponga la cesión al porteador, o a alguna de las personas mencionadas en el artículo 203, del beneficio del seguro de las mercancías.

2. Salvo disposición en contrario en el presente Capítulo, cualquier cláusula en un contrato de transporte será nula en la medida en que:

a) Excluya, limite o aumente, directa o indirectamente, las obligaciones del cargador, del destinatario, de la parte controladora, del tenedor o del cargador documentario previstas en el presente Capítulo; o

b) Excluya, limite o aumente, directa o indirectamente, la responsabilidad del cargador, del destinatario, de la parte controladora, del tenedor o del cargador documentario por el incumplimiento de sus obligaciones previstas en el presente Capítulo.

*Artículo 262.- Normas especiales relativas a los contratos de volumen*

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 261, en las relaciones entre el porteador y el cargador, todo contrato de volumen al que sea aplicable el presente Capítulo podrá prever derechos, obligaciones o responsabilidades mayores o menores que los prescritos en este último.

2. Toda condición que se aparte del régimen del presente Capítulo conforme a lo previsto en el párrafo 1 del presente artículo, será vinculante únicamente cuando:

a) En el contrato de volumen conste de manera visible que incluye condiciones que se apartan del régimen del presente Capítulo;

b) El contrato de volumen i) haya sido individualmente negociado, o ii) especifique de manera visible cuáles de sus cláusulas o secciones contienen tales condiciones;

c) Se de al cargador la oportunidad de concertar un contrato de transporte cuyas condiciones sean conformes al régimen del presente Capítulo, sin que ninguna de sus condiciones se aparte de dicho régimen al amparo del presente artículo, y se le de aviso de dicha oportunidad; y

d) La condición que se aparte del régimen del presente Capítulo i) no sea incorporada al contrato por remisión a otro documento, ii) ni figure en un contrato de adhesión, no sujeto a negociación.

3. Ninguna lista pública de precios y servicios del porteador, así como ningún documento de transporte, documento electrónico de transporte o documento similar, podrá ser considerado como un contrato de volumen a los efectos del párrafo 1 del presente artículo, pero en un contrato de volumen cabrá incorporar por remisión los términos de dichos documentos como condiciones del contrato.

4. El párrafo 1 del presente artículo no será aplicable a los derechos y las obligaciones prescritas en los apartados a) y b) del artículo 199 y en los artículos 214 y 217, ni a la responsabilidad dimanante del incumplimiento de alguna de dichas obligaciones o derivada de algún acto u omisión de los mencionados en el artículo 245.

5. Siempre que se cumplan los requisitos del párrafo 2 del presente artículo, las condiciones del contrato de volumen que se aparten del régimen del presente Capítulo serán aplicables entre el porteador y una persona distinta del cargador si:

a) Dicha persona recibió información que indicaba de manera visible que el contrato de volumen contenía tales condiciones y consintió expresamente en quedar vinculada por ellas; y

b) Su consentimiento no está recogido únicamente en una lista pública de precios y servicios del porteador, en un documento de transporte o en un documento electrónico de transporte.

6. La parte que invoque alguna condición que se aparte del régimen del presente Capítulo deberá probar que se cumplen todos los requisitos prescritos para su validez.

#### *Artículo 263.- Normas especiales relativas a los animales vivos y a algunas otras mercancías*

No obstante lo dispuesto en el artículo 262 y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 262, el contrato de transporte podrá excluir o limitar las obligaciones o la responsabilidad tanto del porteador como de una parte ejecutante marítima, siempre y cuando:

a) Las mercancías transportadas sean animales vivos, si bien dicha limitación o exclusión carecerá de efecto si el reclamante prueba que la pérdida o el daño de las mercancías o el retraso en su entrega son resultado de algún acto u omisión del porteador o de alguna de las personas mencionadas en el artículo 203, cometido con la intención de causar la pérdida o el daño de las mercancías, o la pérdida derivada del retraso, o temerariamente y a sabiendas de que dicha pérdida o daño, o la pérdida ocasionada por el retraso, probablemente se produciría; o

b) El carácter o la condición de las mercancías transportadas, o las circunstancias y las condiciones en que se haya de efectuar su transporte sean tales que razonablemente justifiquen un acuerdo

especial al respecto, siempre que el contrato de transporte no se refiera a cargamentos comerciales ordinarios realizados en el curso de operaciones comerciales corrientes, y que no se haya emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable para el transporte de dichas mercancías.

## **Sección 17**

### **Materias no reguladas por la presente Ley**

#### *Artículo 264.- Normas aplicables al transporte de mercancías por otros modos de transporte*

Nada de lo dispuesto en el presente Capítulo afectará a la aplicación de cualquier norma vigente, o que entre a regir en el futuro, que regule la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías por otros modos de transporte.

#### *Artículo 265.- Limitación global de la responsabilidad*

Nada de lo dispuesto en el presente Capítulo afectará a la aplicación de cualquier convenio internacional o de las normas del derecho interno que regulen la limitación global de la responsabilidad de los propietarios de buques.

#### *Artículo 266.- Avería gruesa*

Nada de lo dispuesto en el presente Capítulo afectará a la aplicación de las condiciones del contrato de transporte ni de las normas de derecho interno relativas a la liquidación de la avería gruesa.

#### *Artículo 267.- Pasajeros y su equipaje*

El presente Capítulo no se aplicará a los contratos de transporte de pasajeros y su equipaje.

#### *Artículo 268.- Daños causados por un accidente nuclear*

No se incurrirá en responsabilidad alguna con arreglo al presente Capítulo por el daño causado por un accidente nuclear si el explotador de una instalación nuclear es responsable de dicho daño:

a) Con arreglo al Convenio de París sobre responsabilidad civil en materia de energía nuclear, de 29 de julio de 1960, enmendado por su Protocolo adicional de 28 de enero de 1964 y por sus Protocolos de 16 de noviembre de 1982 y de 12 de febrero de 2004, a la Convención de Viena sobre Responsabilidad Civil por Daños Nucleares de 21 de mayo de 1963, enmendada por el Protocolo común, de 21 de septiembre de 1988, relativo a la aplicación de la Convención de Viena y del Convenio de París, así como por el Protocolo de Enmienda de la Convención de Viena de 1963 sobre Responsabilidad Civil por Daños Nucleares, de 12 de septiembre de 1997, o al Convenio sobre indemnización suplementaria por daños nucleares, de 12 de septiembre de 1997, así como con arreglo a toda enmienda de dichos convenios o convenciones y a cualquier otro convenio o convención futura relativa a la responsabilidad del explotador de una instalación nuclear por daños causados por un accidente nuclear; o

b) Con arreglo al derecho interno aplicable a la responsabilidad por tales daños, siempre que su régimen sea en todos los sentidos al menos igual de favorable para toda persona que pueda haber sufrido daños que el régimen del Convenio de París, el de la Convención de Viena o el del Convenio sobre indemnización suplementaria por daños nucleares.

## Capítulo IV El Flete

### Exigibilidad

*Artículo 269.-* El flete es exigible, salvo estipulación en contrario, desde el momento en que el porteador ha entregado las mercancías conforme a lo dispuesto en la presente Ley. (Artículo 255 LCMV).

### Mercancía no llegada a destino

*Artículo 270.-* Las mercancías que no lleguen a destino no causan flete, salvo que su pago:

1. Sea pactado a todo evento.
2. Que la pérdida se deba a culpa del cargador o del consignatario.
3. Por vicio propio de la mercancía.
4. Por un acto de avería gruesa o común. (Artículo 256 LCMV).

### Prohibición de abandono

*Artículo 271.-* No puede hacerse abandono de las mercancías en pago del flete, ni el obligado a su pago puede negarse a hacerlo efectivo, alegando que dichas mercancías llegaron dañadas o en avería. (Art. 256 LCMV y Art. 314 LNAR).

### Acción contra el cargador

*Artículo 272.-* En los casos en que el consignatario está obligado a pagar el flete, el porteador tiene derecho a ejercer acciones legales contra el cargador, si ejercidos sus derechos y acciones sobre las mercancías, éstas resultaren total o parcialmente infructuosas. (Artículo 257 LCMV).

### No hay derecho de retención

*Artículo 273.-* El porteador no puede retener mercancías a bordo, en garantía de sus créditos. (Artículo 258 LCMV).

### Flete proporcional

*Artículo 274.-* En los casos de retardo excesivo del viaje y en general, siempre que el buque resulte innavigable por causas fortuitas o de fuerza mayor y las mercancías queden a disposición de los cargadores en un puerto de escala, el flete se debe proporcionalmente al recorrido efectuado por el buque hasta el lugar en que sea declarada la innavigabilidad. (Art. 313 LNAR)

### Depósito de las mercancías

*Artículo 275.-* El porteador mediante una orden judicial, podrá depositar las mercancías en manos de un tercero, con el fin de garantizar el pago del flete, demoras en la devolución de equipos intermodales, sobreestadías, gastos y el afianzamiento o caución de la contribución de avería gruesa o común y la firma del compromiso de avería.

El porteador si nadie se presentare a reclamar las mercancías, podrá pedir su remate judicial, si fueren perecederas o de difícil conservación o si transcurriere un término de sesenta (60) días después de notificado el depósito. (Artículo 259 LCMV).

## Capítulo V Resolución del Contrato de Transporte

### **Causales para la resolución del contrato**

*Artículo 276.-* Los contratos previstos en este Título, quedan resueltos a instancia de cualquiera de las partes, sin derecho a reclamo entre ellas, si antes de comenzado el viaje:

1. La salida del buque es impedida por caso fortuito o fuerza mayor.
2. Se prohíbe la exportación o la importación de las mercancías estipuladas en el contrato, en el país de zarpe o de destino, según fuere el caso.
3. Sobreviene una situación de conflicto armado en el estado a cuya bandera pertenece el buque.
4. Sobreviene la declaración de bloqueo del puerto de carga o de descarga.
5. Se declara la interdicción de comercio contra el estado donde el buque debe dirigirse.
6. El buque o la mercancía dejan de ser considerados propiedad neutral, por algunos de los estados beligerantes.

En estos casos, los gastos de carga y descarga son por cuenta del respectivo cargador y el flete que se haya percibido anticipadamente deberá restituirse. (Art. 274 LCMV).

### **Onerosidad sobrevenida**

*Artículo 277.-* En los contratos de arrendamiento (locación) y de fletamento de buques, si la prestación de una de las partes resultare ser más onerosa de lo previsto, la parte que deba tal prestación podrá demandar la resolución del contrato o una reducción de la misma, o bien una modificación en las modalidades de ejecución.

En el supuesto de decretarse la resolución, ésta no tendrá efecto retroactivo.

La parte contra quién se hubiere intentado la acción de resolución, podrá evitarla ofreciendo modificar equitativamente las condiciones del contrato. (Art. 275 LCMV).

## **Capítulo VI Contrato de Remolque**

### **Definición**

*Artículo 278.-* Se entiende por contrato de remolque, aquel por el cual el armador de un buque remolcador se compromete a aplicar la fuerza motriz del buque, para mejorar la propulsión, o permitir el desplazamiento de otro buque, a cambio de una remuneración. (Artículo 312 LCMV).

### **Obligaciones del armador de la nave remolcadora**

*Artículo 279.-* El armador del buque remolcador está obligado a presentarlo en la fecha y lugar estipulados, en condiciones de navegabilidad y operatividad, tripulado convenientemente y apto para prestar el servicio convenido. Asimismo, el armador del buque o buques remolcados, deberá presentarlos en la fecha y lugar convenidos, aptos para las operaciones de remolque. (Artículo 313 LCMV).

### **Dirección de las operaciones de remolque**

*Artículo 280.-* Las operaciones de remolque que tienen por objeto facilitar el traslado de uno o más buques, se ejecutan bajo la dirección del buque remolcador. En el caso del remolque que tiene por objeto facilitar la entrada o salida de un buque a un puerto, su atraque o desatraque, o las faenas de carga o descarga, las operaciones se ejecutan bajo la dirección del buque remolcado, salvo, en ambos casos, que las partes hayan estipulado por escrito lo contrario. (Artículo 314 LCMV).

**Daños sufridos en razón de las operaciones de remolque**

*Artículo 281.-* Los daños sufridos por las partes con ocasión de las operaciones de remolque, estarán a cargo del que tenga la dirección de las mismas, salvo que demuestre que el hecho se debió a causas que no les sean imputables. (Artículo 315 LCMV).

**Responsabilidad solidaria**

*Artículo 282.-* Las partes serán responsables solidariamente de los daños a terceros con ocasión de las operaciones de remolque. Sin embargo, cada una de ellas podrá liberarse, probando que el hecho se debió a causas que no les son imputables. (Artículo 316 LCMV).

**Inicio y fin de las operaciones de remolque**

*Artículo 283.-* El remolque se inicia con las operaciones preparatorias y necesarias para la ejecución del mismo y finaliza cuando quien dirige la maniobra haya efectuado la última, dispone el retiro del remolcador y deja de estar unido con el buque remolcado. (Artículo 317 LCMV).

**Nulidad de las cláusulas de exoneración**

*Artículo 284.-* Las partes están obligadas a observar las precauciones que fueren necesarias para garantizar la seguridad de las operaciones y de la navegación, independientemente de quien tenga la dirección del remolque. Serán nulas las cláusulas de exoneración de responsabilidad por daños que resulten del incumplimiento de esta obligación. (Artículo 318 LCMV).

**Prescripción**

*Artículo 285.-* Las acciones derivadas del contrato de remolque prescriben transcurrido que sea un (1) año, contado desde la fecha en que culminaron las operaciones o desde aquella prevista para su culminación. (Artículo 319 LCMV).

## **Capítulo VII Contrato de Transporte de Pasajeros**

### **Sección I Disposiciones Fundamentales**

**Concepto contrato de transporte de pasajeros**

*Artículo 286.-* El contrato de transporte de pasajeros es aquel celebrado por un porteador o en su nombre, para el transporte por agua de una o más personas y sus equipajes, mediante el pago de una contraprestación. (Artículo 276 LCMV).

**Definiciones**

*Artículo 287.-* Para los efectos de este Capítulo se entiende por:

- 1) **Porteador:** toda persona que celebra un contrato de transporte, actuando por cuenta propia o a nombre de otro, tanto si el transporte es efectuado por dicha persona como por un porteador efectivo.
- 2) **Porteador efectivo:** toda persona distinta del porteador que efectúa de hecho la totalidad o parte del transporte.
- 3) **Contrato de transporte:** todo contrato concertado por un porteador o en nombre de un porteador para el transporte por mar de un pasajero o de un pasajero y su equipaje, según sea el caso.

- 4) **Pasajero:** toda persona transportada por un buque, en virtud de un contrato de transporte, aún cuando con el consentimiento del porteador, viaje acompañando a un vehículo o animales vivos, amparados por un contrato de transporte de mercancías por agua.
- 5) **Equipaje:** cualquier artículo o vehículo transportado por el porteador en virtud del contrato de transporte de que trata este Capítulo. No se incluyen bienes ni vehículos transportados, en virtud de una póliza de fletamento, conocimiento de embarque o cualquier otro contrato cuyo objeto principal sea el transporte de mercancías o animales vivos.
- 6) **Equipaje de camarote:** aquel que el pasajero lleva a su camarote o que de alguna otra forma se encuentra en su posesión o bajo su custodia o vigilancia. El equipaje de camarote comprende también el que lleva el pasajero en su vehículo, cuando el buque no cuente con camarotes o teniéndolo el pasajero no haga uso de él. (Art. 277 LCMV y Art. 1 CATP).

### **Período de responsabilidad**

*Artículo 288.-* El transporte de pasajeros comprende los períodos siguientes:

1. Con respecto al pasajero y a su equipaje de camarote, el período durante el cual están a bordo del buque, o en un medio o dispositivo de acceso para embarcar o desembarcar del mismo, y el lapso durante el cual el pasajero y su equipaje de camarote, son transportados por agua desde tierra al buque o viceversa, siempre que el precio de este transporte esté incluido en el del pasaje o que el buque utilizado para realizarlo haya sido puesto a disposición del pasajero por el porteador.
2. Con respecto al pasajero, el transporte no comprende el período durante el cual éste se encuentre en un terminal, estación marítima, en un muelle o en cualquier otra instalación portuaria.
3. Con respecto a todo equipaje que no sea el de camarote, el período comprendido entre el momento en que el porteador, sus dependientes o sus agentes, se han hecho cargo del mismo en tierra o a bordo, y el momento en que éstos lo devuelven al propietario. (Artículo 278 LCMV y Art. 1 CATP).

### **Emisión del billete**

*Artículo 289.-* El porteador debe entregar al pasajero un billete de pasaje como constancia del contrato y una guía en que se individualice debidamente el equipaje que no sea de camarote.

La omisión de estas obligaciones impedirá al porteador limitar su responsabilidad respecto de daños al pasajero y su equipaje, según sea el documento que el porteador omitió entregar. (Artículo 279 LCMV).

### **Requisitos del billete**

*Artículo 290.-* El billete de pasaje debe indicar el lugar, fecha y hora de emisión; el nombre del buque, nombre y domicilio del porteador, el puerto de salida y el de destino, la clase, el número de camarote y el precio del pasaje, si fuere el caso.

Cuando el billete de pasaje sea nominativo no podrá cederse el derecho de ser transportado sin el consentimiento del porteador, y si no lo es, no podrá transferirse una vez iniciado el viaje. (Artículo 280 LCMV).

### **Excepciones al uso del billete**

*Artículo 291.-* Los dos artículos precedentes no se aplican a los transportes realizados en buques menores de cincuenta unidades de arqueo bruto (50 AB), ni las que realicen servicios en los puertos y en el interior de las zonas delimitadas por la Autoridad Marítima. En estos casos, el porteador

entregará al pasajero un boleto que indique el nombre del porteador y el servicio efectuado. (Artículo 281 LCMV).

## **Sección II**

### **Resolución del Contrato de Transporte de Pasajeros**

#### **Resolución del contrato por retardo en la partida**

*Artículo 292.-* Si se retrasa el zarpe en el puerto de salida, o el transporte se interrumpe definitivamente, el contrato quedará resuelto y el porteador deberá devolver el importe del billete de pasaje, a solicitud del pasajero. (Artículo 282 LCMV).

#### **Resolución del contrato por interrupción**

*Artículo 293.-* Si el retardo o la interrupción definitiva ocurre durante la ejecución del transporte, el contrato quedará resuelto pagando el pasajero el pasaje en proporción al trayecto recorrido, salvo que se trate de un hecho imputable al porteador, en cuyo caso éste debe devolver el importe íntegro del pasaje. (Artículo 283 LCMV).

#### **Derecho de alojamiento por retraso o interrupción temporal**

*Artículo 294.-* Si antes del zarpe o durante la ejecución del transporte ocurre un retraso o interrupción temporal, el pasajero tiene derecho a recibir alojamiento y alimentación, a cuenta del porteador. (Artículo 284 LCMV).

#### **Derecho de trasbordo**

*Artículo 295.-* En todos los casos de interrupción o retraso, las partes pueden acordar el trasbordo del pasajero para la terminación del viaje, lo cual no implicará ningún pago adicional por parte del pasajero. (Artículo 285 LCMV).

#### **Derecho de indemnización**

*Artículo 296.-* En los casos a los que se refieren los artículos anteriores, si los hechos son imputables al porteador, sus agentes o dependientes, el pasajero puede exigir la indemnización de daños y perjuicios. (Artículo 286 LCMV).

#### **Sustitución del buque**

*Artículo 297.-* La designación del buque en el contrato no privará al porteador de la facultad de sustituirlo por otro de iguales condiciones, si con ello no se modifica el itinerario convenido y no se causa perjuicio al pasajero. (Artículo 287 LCMV).

#### **Cancelación del zarpe**

*Artículo 298.-* El porteador podrá cancelar el zarpe del buque, y la cancelación dará derecho al pasajero para solicitar la devolución de lo pagado e indemnización de daños y perjuicios, salvo caso fortuito o fuerza mayor. (Artículo 288 LCMV).

#### **Pasajero no presentado**

*Artículo 299.-* Cuando el pasajero no llegue a bordo a la hora prefijada para su embarque en el puerto de salida o en un puerto de escala, el porteador podrá emprender el viaje y exigir el importe del precio del pasaje, con exclusión del valor de la alimentación, salvo pacto en contrario. (Artículo 289 LCMV).

#### **Desembarco voluntario del pasajero**

*Artículo 300.-* Igual derecho tendrá el porteador cuando después de iniciado el viaje, el pasajero se desembarque voluntariamente en cualquier puerto de escala. (Artículo 289 LCMV).

**Desistimiento del Pasajero**

*Artículo 301.-* Si el pasajero desistiere del viaje antes del zarpe, ya habiendo cancelado el importe del pasaje, sólo tendrá derecho a la devolución de la mitad del importe del pasaje convenido, salvo estipulación distinta. (Artículo 290 LCMV).

### **Sección III Obligaciones y Responsabilidad del Porteador**

**Responsabilidad del porteador por muerte o lesiones corporales**

*Artículo 302.-* El porteador será responsable del perjuicio originado por la defunción o las lesiones corporales de un pasajero y por las pérdidas y daños sufridos por el equipaje, si el hecho que causó el perjuicio ocurrió durante la ejecución del transporte y es imputable a culpa o negligencia del porteador o de sus dependientes o sus agentes.

El demandante deberá probar los perjuicios, y que el hecho que los ocasionó tuvo lugar durante la ejecución del transporte. (Artículo 291 LCMV).

**Presunción de culpa**

*Artículo 303.-* Se presume, salvo prueba en contrario, la culpa o negligencia del porteador o la de sus dependientes o agentes, si la defunción o las lesiones corporales del pasajero, o la pérdida o daños sufridos por su equipaje de camarote, han sido resultado directo o indirecto de naufragio, abordaje, varadura, explosión, incendio o desperfectos del buque.

Así mismo, se presume la culpa o negligencia respecto de la pérdida o daños sufridos por equipajes que no sean de camarote, independientemente de la naturaleza del hecho que ocasionó la pérdida o daños, salvo prueba en contrario. (Artículo 292 LCMV).

**Responsabilidad del porteador efectivo**

*Artículo 304.-* Cuando se haya confiado la ejecución del transporte o de parte de éste a un porteador efectivo, el porteador seguirá siendo responsable de lo que ocurra en la totalidad del transporte de acuerdo con lo dispuesto en el presente Capítulo. El porteador efectivo estará regido por las disposiciones aplicables al porteador, en el ejercicio de sus derechos y en lo referente a la satisfacción de las obligaciones, respecto de la parte del transporte ejecutada por él.

El porteador será responsable de los actos y omisiones respecto al transporte ejecutado por el porteador efectivo, sus dependientes y agentes, cuando actúen en el desempeño de sus funciones. (Artículo 293 LCMV).

**Responsabilidad solidaria**

*Artículo 305.-* En los casos en que el porteador y el porteador efectivo, sean considerados responsables, su responsabilidad será solidaria. (Artículo 293 LCMV y Art. 4 CATP).

**Acuerdos del porteador**

*Artículo 306.-* Los acuerdos en virtud de los cuales el porteador asuma obligaciones no establecidas en este Capítulo, no serán aplicables al porteador efectivo, a menos que haya manifestado su consentimiento de modo expreso y ello conste por escrito sin menoscabo del derecho de repetición que pueda haber entre el porteador y el porteador efectivo. (Artículo 294 LCMV).

**Objetos de valor**

*Artículo 307.-* El porteador efectivo no será responsable de las pérdidas o daños de especies monetarias, efectos negociables u objetos de valor, a menos que hayan sido entregados al porteador en custodia o depósito.

En tal caso, será responsable hasta un límite de mil doscientas (1.200) unidades de cuenta por pasajero, salvo que hayan acordado, en forma expresa y por escrito, límites de responsabilidad mayor. (Artículo 295 LCMV y Art. 5 CATP).

### **Causa**

*Artículo 308.-* Si el porteador prueba que la culpa o negligencia del pasajero han sido la causa de su muerte, lesiones corporales, de la pérdida o daños sufridos por su equipaje, o que dichas culpas o negligencias han contribuido a ello, el tribunal que conozca del asunto podrá eximir al porteador o atenuar su responsabilidad, según corresponda. (Artículo 296 LCMV y Art. 6 CATP).

### **Pérdidas y daños al equipaje**

*Artículo 309.-* Se entiende por pérdida o daños sufridos por el equipaje, el perjuicio pecuniario resultante del hecho de no entregar el equipaje al pasajero, una vez llegado a su destino el buque a bordo del cual ha sido o debiera haber sido transportado, pero excluyendo los retrasos ocasionados por conflictos laborales, caso fortuito o fuerza mayor. (Artículo 297 LCMV Art. 1 CATP).

### **Límite de la responsabilidad por muerte o lesiones**

*Artículo 310.-* La indemnización por parte del porteador en los supuestos de muerte o de lesiones corporales de un pasajero, no excederá de cuarenta y seis mil seiscientos sesenta y seis (46.666) unidades de cuenta por viaje. (Artículo 298 LCMV y Art. 7 CATP).

### **Monto de limitación**

*Artículo 311.-* La responsabilidad contractual o extracontractual del porteador por la pérdida o daños sufridos por el equipaje no excederá de los siguientes límites:

1. Por el equipaje de camarote, ochocientos treinta y tres (833) unidades de cuenta por pasajero y por viaje.
2. Por vehículo, incluyendo el equipaje transportado en el interior de éstos o sobre él, tres mil trescientos treinta y tres (3.333) unidades de cuenta por vehículo y por viaje.
3. Por equipaje que no sea de los mencionados en los numerales precedentes, mil doscientas (1.200) unidades de cuenta por pasajero y por viaje.

La responsabilidad contractual o extracontractual del porteador en los casos de los artículos 300 y 302 de esta Ley, no excederá de tres mil (3.000) unidades de cuenta por pasajero.

No se incluirán en los límites de responsabilidad estipulados en este artículo, los intereses producidos por el monto de los daños, ni por las costas judiciales. (Artículo 299 LCMV y Art. 8 CATP).

### **Defensas del dependiente o agente del porteador**

*Artículo 312.-* El dependiente o el agente del porteador o del porteador efectivo contra el cual se ejerza una acción de indemnización por daños y perjuicios prevista en este Capítulo, podrá hacer valer las defensas y acogerse a los límites de responsabilidad que a favor del porteador o del porteador efectivo se establecen en este Capítulo, siempre que se pruebe que actuaron en el ejercicio de sus funciones. (Artículo 300 LCMV y Art. 11 CATP).

### **Acumulación de acciones**

*Artículo 313.-* En la acumulación de acciones, se aplicaran las siguientes normas:

1. Cuando proceda aplicar los límites de responsabilidad indicados en los artículos 316 y 317 de esta Ley, regirán para el total de las sumas exigibles en las reclamaciones originadas por la muerte o por las lesiones corporales de un pasajero, o por la pérdida o daños sufridos por su equipaje, derivados por el mismo evento.

2. Cuando el transporte sea realizado por el porteador efectivo, el total de las sumas exigibles a éste y al porteador, así como a sus dependientes y agentes que actuaron en el desempeño de sus funciones, no excederá de la mayor de las sumas que, en virtud de este Capítulo pudiera haber sido establecida como exigible al porteador o al porteador efectivo. Estos no estarán obligados a pagar una suma mayor al límite que le sea aplicable.
3. En los casos del artículo precedente, el total de las sumas exigible al porteador o el porteador efectivo, sus dependientes y agentes, no excederá de los límites de responsabilidad prescritos en los artículos 298 y 299 de la presente Ley. (Artículo 301 LCMV y Art. 12 CATP).

### **Pérdida de la limitación**

*Artículo 314.-* El porteador o el porteador efectivo, así como sus dependientes y agentes, no podrán acogerse al beneficio de la limitación de responsabilidad, si se probare que la muerte, pérdida o daños fueron consecuencia de un acto u omisión, ejecutados con intención de causar tales daños. (Artículo 302 LCMV y Art. 13 CATP).

### **Régimen de responsabilidad**

*Artículo 315.-* El régimen de responsabilidad establecido en este Capítulo será aplicable independientemente de que la acción se fundamente en la responsabilidad contractual, extracontractual o en otra causa. (Artículo 303 LCMV).

### **Notificación de pérdida o daños sufridos por el equipaje**

*Artículo 316.-* El pasajero notificará por escrito al porteador o a su agente toda pérdida o daño sufrido por su equipaje, de acuerdo con las siguientes disposiciones:

1. Si el daño fuera visible y afectara al equipaje de camarote, deberá comunicarlo cuando esté embarcando o antes de desembarcar. La comunicación deberá hacerla antes de que estos sean devueltos o al momento que esto ocurra.
2. En caso de daño no aparente o de pérdida sufrida por el equipaje de camarote o el equipaje, la comunicación deberá hacerla dentro de los quince (15) días continuos siguientes a la fecha de desembarco, de devolución del equipaje o de la fecha en que ésta última debería haber sido efectuada.
3. Si el pasajero deja de cumplir con lo dispuesto en este artículo, se entenderá, salvo prueba en contrario, que ha recibido su equipaje en buen estado.
4. No será necesaria la notificación por escrito cuando al momento de ser entregado el equipaje de camarote o el equipaje al pasajero, haya sido examinado conjunta y satisfactoriamente por las partes interesadas, para determinar su estado. (Artículo 304 LCMV y Art. 15 CATP).

### **Derechos del pasajero son irrenunciables**

*Artículo 317.-* Los derechos que se establecen en este Capítulo a favor del pasajero son irrenunciables. Se tendrá por no escrita toda estipulación que pretenda eximir o disminuir la responsabilidad del porteador, o invertir la carga de la prueba, lo cual no afectará la existencia y validez del contrato. (Artículo 306 LCMV).

### **Acuerdos entre porteador y pasajero**

*Artículo 318.-* El porteador y el pasajero podrán acordar, en forma expresa y por escrito, límites de responsabilidad superiores a los establecidos en los artículos precedentes. Igualmente, el porteador y el pasajero pueden acordar que la responsabilidad del porteador está sujeta a una deducción que no sobrepasará de ciento diecisiete (117) unidades de cuenta en caso de pérdida o de daños sobrevenidos al equipaje. Esta suma se deducirá del montante de la pérdida o del daño. (Artículo 306 LCMV).

### **Ámbito de aplicación**

*Artículo 319.-* Las disposiciones contenidas en este Capítulo sólo se aplicarán al transporte comercial de pasajeros.

Cuando el transporte sea gratuito, se aplicarán las normas sobre responsabilidad, siempre que el pasajero pruebe la culpa o negligencia del porteador. En tal caso, los límites de responsabilidad no excederán del veinticinco por ciento (25%) de las sumas que pudieren corresponder. (Artículo 307 LCMV).

### **Prescripción de la acción**

*Artículo 320.-* El derecho a ejercer cualquier acción de indemnización por daños y perjuicios debidos a muerte o a lesiones corporales de un pasajero o a la pérdida o daños sufridos por el equipaje, o por el equipaje de camarote, prescribirá transcurrido que sea un lapso de dos (2) años, contados a partir de:

1. En caso de lesión corporal, desde la fecha de desembarco del pasajero.
2. En caso de muerte o desaparición del pasajero ocurrida durante el transporte, desde la fecha en que el pasajero debió ser desembarcado.
3. En el caso de lesión corporal sufrida durante el transporte, y que cause la muerte del pasajero después de su desembarco; desde la fecha del fallecimiento, siempre que este plazo no exceda de tres (3) años contados a partir de la fecha del desembarco.
4. En caso de pérdida o daños sufridos por el equipaje o el equipaje de camarote desde la fecha de desembarco o desde la fecha en que debió haberse efectuado el desembarco, si esta es posterior. (Artículo 308 LCMV y Art. 16 CATP).

### **Ley aplicable a la prescripción**

*Artículo 321.-* Para determinar los motivos de suspensión y de interrupción de los lapsos de prescripción regirá la ley que regule la obligación de que se trate. En ningún caso se podrá ejercer una acción conforme a este Capítulo una vez expirado el plazo de tres (3) años contados a partir del día de desembarco del pasajero, o del día en que debió haberse efectuado, si ésta fecha fuese posterior. (Artículo 309 LCMV y Art. 16 CATP).

### **Interrupción de la prescripción**

*Artículo 322.-* El lapso de prescripción previsto en los artículos anteriores se interrumpe previa declaración del porteador o por acuerdo celebrado entre las partes después de surgida la causa que haya motivado la acción. La declaración o el acuerdo se harán por escrito. (Artículo 310 LCMV).

### **No a derecho de retención**

*Artículo 323.-* El porteador no puede retener el equipaje a bordo en garantía del importe del pasaje. (Artículo 311 LCMV).

## **TÍTULO V RIESGOS DE LA NAVEGACIÓN**

### **Capítulo I Abordajes**

#### **Definición de abordaje**

*Artículo 324.-* Se entiende por abordaje, el contacto material violento entre dos o más buques que naveguen o sean susceptibles de navegar en los espacios marítimos. (Artículo 320 LCMV).

**Abordaje fortuito y dudoso**

*Artículo 325.-* Los daños son soportados por quienes los hayan sufrido cuando el abordaje es debido a caso fortuito o fuerza mayor, o si existe duda sobre las causas del abordaje. (Art. 321 LCMV y Art. 2 CISA)

**Abordaje culpable**

*Artículo 326.-* Si el abordaje se debe a culpa de la tripulación de uno de los buques, la reparación de los daños corresponderá al buque cuya tripulación la haya cometido. (Art. 321 LCMV y Art. 3 CISA).

**Ambos culpables o culpa común**

*Artículo 327.-* Si existe culpa común, la responsabilidad de cada uno de los buques será proporcional a la gravedad de las faltas que respectivamente hayan cometido. (Art. 4 CISA). Si en vista de las circunstancias, no puede establecerse la proporción de la falta, o si éstas fueren equivalentes, la responsabilidad será distribuida en partes iguales. (Art. 322 LCMV).

**Distribución de los daños**

*Artículo 328.-* Los daños causados, ya sean a los buques, mercancías, equipajes, equipajes de camarote u otros bienes de las tripulaciones, de los pasajeros o de otras personas que se encuentren a bordo, serán soportados por los buques culpables, en la proporción indicada, sin solidaridad con respecto a terceros. (Artículo 322 LCMV).

**Responsabilidad solidaria**

*Artículo 329.-* Los buques culpables responderán solidariamente con respecto a terceros de los daños causados por muerte o lesiones corporales, salvo la acción de regreso que pueda interponer el que haya pagado una suma superior a la que conforme al artículo anterior, debe soportar en definitiva. (Art. 323 LCMV y Art. 4 CISA).

**Culpa de tercero**

*Artículo 330.-* Cuando un buque aborde a otro por culpa exclusiva de un tercero, éste último es el único responsable. Si más de un buque resulta culpable, las responsabilidades se distribuirán de acuerdo con lo dispuesto en los artículos anteriores. (Artículo 324 LCMV).

**Abordaje con piloto a bordo**

*Artículo 331.-* Las responsabilidades establecidas en las disposiciones anteriores, subsistirán en el caso que el abordaje se haya ocasionado por culpa imputable a un piloto, aún siendo este obligatorio. (Art. 325 LCMV y Art. 5 CISA).

**Abordaje de convoy**

*Artículo 332.-* En caso de abordaje con otro buque, el convoy constituido por el remolcador y el buque o buques remolcados se consideran como un solo buque, a los efectos de la responsabilidad hacia terceros, cuando la dirección la tenga el remolcador; sin perjuicio del derecho de repetición entre sí, de acuerdo con la culpa de cada uno.

La responsabilidad hacia terceros recae sobre el buque remolcado, cuando tenga a su cargo la dirección de la maniobra del convoy, sin perjuicio del derecho de repetición entre los buques. (Artículo 326 LCMV).

**Obligación de auxilio**

*Artículo 333.-* Ocurrido el abordaje, el Capitán de cada uno de los buques estará obligado a prestarle auxilio a otro u otros buques, su tripulación y sus pasajeros, en cuanto le sea posible hacerlo sin peligro para su buque, su tripulación y sus pasajeros. (Artículo 327 LCMV).

### **Reparación de los daños y perjuicios**

*Artículo 334.-* Las disposiciones de este Capítulo se extienden a la reparación de los daños y perjuicios que un buque cause a otro u otros buques, o a los bienes o personas que se encuentren a bordo de estos, aunque no haya habido abordaje, ya sea por ejecución u omisión de una maniobra o por inobservancia de la ley. (Artículo 328 LCMV).

### **Protesta y presunción de culpa**

*Artículo 335.-* La acción de indemnización por daños y perjuicios sufridos como consecuencia de un abordaje, no está subordinada a que se haya extendido una protesta de mar, ni a ninguna otra formalidad especial. No existe presunción de culpa en cuanto a la responsabilidad del abordaje. (Art. 329 LCMV y Art. 6 CISA).

### **Prescripción de la acción**

*Artículo 336.-* Las acciones que se deriven de un abordaje prescriben transcurridos que sean dos (2) años contados a partir de la fecha de su ocurrencia. En el caso de culpa común entre los buques, o entre los integrantes de un convoy, las acciones de repetición en razón de haberse pagado una suma superior a la que corresponda, prescriben al cabo de un (1) año contado a partir de la fecha del pago. (Art. 330 LCMV y Art. 7 CISA).

### **Ley aplicable**

*Artículo 337.-* Los abordajes se rigen por la ley:

1. Del país en cuyas aguas se producen.
2. Por la ley de la nacionalidad de los buques cuando ésta sea común y el abordaje ocurriere en aguas no jurisdiccionales.
3. Si el abordaje ocurriere en aguas no jurisdiccionales y los buques son de distinta nacionalidad, cada uno está obligado en los términos de la ley de su bandera.
4. Por las normas contenidas en convenciones, tratados, convenios o acuerdos, cuando los abordajes ocurran entre buques que enarboles pabellones de Estados adherentes o ratificantes de aquellos. (Artículo 331 LCMV).

### **Jurisdicción**

*Artículo 338.-* Además de la jurisdicción que les asigna la ley, los tribunales nacionales conocerán de los casos de abordajes ocurridos en aguas jurisdiccionales nacionales, y en las no jurisdiccionales, cuando:

1. Uno de los buques sea de matrícula nacional.
2. Uno de los buques sea embargado en puerto nacional con motivo del abordaje o se otorgue en dicho lugar fianza sustitutiva.
3. Después del abordaje uno de los buques haga su primera escala o arrije eventualmente a puerto nacional. (Artículo 332 LCMV).

### **Forum non conveniens**

*Artículo 339.-* Solamente en los casos establecidos en los numerales 2 y 3 del artículo anterior y en el caso que la jurisdicción de los tribunales nacionales corresponda cuando el demandado haya sido citado personalmente en el territorio nacional, los tribunales nacionales competentes podrán discrecionalmente declinar su jurisdicción, a solicitud del demandado, en favor de los tribunales de otro país en el cual se hubiere intentado una acción por los mismos hechos y causas, siempre que le otorgasen al demandante iguales garantías para responder de las resultas de dicha acción intentada por ante ese otro Estado.

Los tribunales nacionales tomarán en cuenta la vinculación que las partes, buques, aseguradores y

tripulantes puedan tener con la jurisdicción extranjera con el fin de tomar su decisión. (Artículo 333 LCMV).

## Capítulo II SALVAMENTO

### Sección I Disposiciones Generales

#### Definiciones

*Artículo 340.-* A los efectos de la presente Ley regirán las siguientes definiciones:

1. **“Operaciones de salvamento”**: todo acto o actividad realizada para auxiliar o asistir a un buque o para salvaguardar otro bien que requiera ser salvado, en aguas navegables o en otro espacio marítimo.
2. **“Bienes”**: los objetos no fijados de manera permanente o intencional a la costa, mercancías, equipajes, equipajes de camarote u otros bienes de las tripulaciones, de los pasajeros o de otras personas que se encuentren a bordo del buque. El término incluye el flete sujeto a riesgo.
3. **“Daños al medio ambiente”**: aquellos daños materiales que afecten la salud del ser humano, a la flora, a la fauna u otros recursos marinos que se encuentren en el espacio marítimo, ocasionados por contaminación, incendio, explosión u otro suceso de similar importancia.
4. **“Pago”**: toda recompensa, remuneración o compensación pagadera en virtud de una operación de salvamento.
5. **“Gastos del salvador”**: los gastos en los que haya incurrido el salvador en la operación de salvamento, y una cantidad equitativa correspondiente al equipo y al personal que efectivamente se hayan empleado en dicha operación. (Artículo 336 LCMV y Art. 1 CISS).

#### Ámbito de aplicación

*Artículo 341.-* Este Capítulo será aplicable a todas las operaciones de salvamento realizadas por buques o por aeronaves, así como los que se realicen desde la costa, salvo disposición contractual.

Este Capítulo le será aplicable a cualquier construcción flotante apta para navegar, carente de propulsión propia, que opere en el medio marítimo, o auxiliar de la navegación, destinada o no a ella; a las islas artificiales, instalaciones y estructuras situadas en un espacio marítimo, en el momento en que éstas se desplacen por agua. (Artículo 337 LCMV).

#### Facultades del capitán, propietario o armador

*Artículo 342.-* El Capitán está facultado para celebrar contratos de operaciones de salvamento en nombre del propietario del buque. El Capitán, el propietario y el armador del buque, están facultados en nombre del propietario de los bienes que se encuentren a bordo de éste, para celebrar contratos de salvamento. Esta facultad no implica representación a los efectos de ningún pago por las operaciones de salvamento, ni solidaridad entre los propietarios de los bienes salvados.

Lo dispuesto en este artículo, no irá en perjuicio de la obligación de evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente. (Art. 337 LCMV y Art. 6 CISS).

#### Causales de anulación o modificación del contrato de salvamento

*Artículo 343.-* El contrato de salvamento de bienes podrá ser anulado por decisión judicial, cuando:

1. La celebración del contrato fue producto de presión indebida o se concertó bajo influencia del peligro.
2. Sus condiciones no son equitativas.
3. El pago pactado en el contrato es excesivamente alto o excesivamente bajo en relación con los servicios efectivamente prestados. (Art. 338 LCMV y Art. 7 CISS).

**Obligaciones del salvador**

*Artículo 344.-* Quien realice las operaciones de salvamento tendrá la obligación, para con el propietario del buque o de los bienes a ser salvados, de:

1. Efectuar las operaciones de salvamento con la debida diligencia, para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente.
2. Requerir, cuando las circunstancias así lo exijan, el auxilio de otros salvadores.
3. Aceptar la intervención de otros salvadores cuando así lo pida el propietario, el capitán del buque o el propietario de los bienes a ser salvados. La cuantía de su recompensa no resultará afectada, si se demuestra que tal petición no era necesaria. (Art.339 LCMV Art. 8 CISS).

**Obligaciones de los salvados**

*Artículo 345.-* El propietario, el armador o el Capitán del buque, o el propietario de los bienes a ser salvados, tendrán para con el salvador las obligaciones siguientes:

1. Colaborar plenamente con él mientras se desarrollan las operaciones de salvamento.
2. Actuar con la debida diligencia, para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente cuando presten su colaboración.
3. Una vez llevados a lugar seguro el buque o los bienes salvados, aceptar la entrega de éstos como garantía de pago, cuando así lo pida el salvador y ello sea razonable. (Art. 340 LCMV y Art. 8 CISS).

**Medidas de protección**

*Artículo 346.-* Lo dispuesto en este Capítulo no limita a las autoridades competentes, para tomar medidas dirigidas a la protección de las costas, de los espacios marítimos o intereses conexos contra la contaminación o la amenaza de esta, que pudiera resultar de un siniestro o de actos relacionados con el mismo, incluyendo entre otras, dar instrucciones relacionadas con operaciones de salvamento. (Art. 341 LCMV y Art. 9 CISS).

**Obligación de prestar auxilio**

*Artículo 347.-* Todo Capitán tiene el deber de prestar auxilio a cualquier persona que se halle en peligro de desaparecer en el mar, siempre que no entrañe grave peligro para su buque y para las personas que se encuentran a bordo.

El propietario del buque no incurrirá en responsabilidad en caso de incumplimiento por el Capitán del deber de prestar auxilio a todo buque o persona que se encuentre en peligro, previsto en la ley. (Art. 342 LCMV y Art. 10 CISS).

## **Sección II**

### **Recompensa o Compensación**

**Derecho a recompensa**

*Artículo 348.-* Las operaciones de salvamento que hayan producido un resultado útil darán derecho a recompensa. Si las operaciones de salvamento no han producido un resultado útil no nace obligación de pago alguno, salvo estipulación contractual.

Las disposiciones de este Capítulo serán aplicables aún cuando el buque salvado y el buque que realice las operaciones de salvamento, pertenezcan al mismo propietario. (Art. 343 LCMV y Art. 12 CISS).

### **Criterios para la determinación de la recompensa**

*Artículo 349.-* La recompensa se determinará, tomando en cuenta los siguientes criterios, sin atender al orden en que aparecen enumerados:

- a) El valor del buque y otros bienes salvados.
- b) La pericia y los esfuerzos desplegados por el salvador o los salvadores para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente.
- c) La medida del éxito logrado por el salvador o los salvadores.
- d) La naturaleza y el grado del peligro.
- e) La pericia y los esfuerzos desplegados por el salvador o los salvadores para salvar vidas humanas, el buque, y otros bienes.
- f) El tiempo empleado, los gastos efectuados y las pérdidas sufridas por el salvador o los salvadores.
- g) El riesgo de incurrir en responsabilidad y demás riesgos que hayan corrido el salvador, los salvadores o sus equipos.
- h) La prontitud con que se hayan prestado los servicios.
- i) La disponibilidad y la utilización de buques o de otros equipos destinados a operaciones de salvamento, así como el valor de los mismos.
- j) El grado de preparación y la eficiencia de los miembros del equipo del salvador o de los salvadores. (Art. 344 LCMV y Art. 13 CISS).

### **Pago en proporción a los valores de los intereses vinculados**

*Artículo 350.-* El pago de una recompensa determinada con arreglo al artículo precedente, se efectuará por todos los intereses vinculados al buque y a los demás bienes salvados, en proporción a sus respectivos valores. Ante el salvador, los interesados responden solidariamente, sin perjuicio de la acción de regreso que le corresponde a quien haya pagado una suma superior a la que debía pagar, conforme a dicha proporcionalidad. (Art. 345 LCMV y Art. 13 CISS).

### **Compensación especial**

*Artículo 351.-* El salvador que haya efectuado operaciones de salvamento sin resultados y no obtuviere una recompensa, tendrá derecho a recibir del propietario del buque, una compensación especial proporcional a sus gastos, cuando el buque constituía una amenaza de daños al medio ambiente.

Cuando el salvador haya logrado mediante sus operaciones de salvamento evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente, la compensación especial pagadera por el propietario, podrá incrementarse hasta un máximo del treinta por ciento (30%) de los gastos efectuados por el salvador. El tribunal podrá aumentar esa compensación especial, sin que en ningún caso el aumento total sea superior al cien por ciento (100%) de los gastos efectuados por el salvador.

La compensación especial total calculada en virtud de este artículo se pagará solamente en el caso que ésta exceda de cualquier recompensa que el salvador pueda exigir y en la medida de ese exceso.

Lo dispuesto en este artículo no irá en perjuicio del derecho de repetición que pueda amparar al propietario del buque salvado. (Art.340 LCMV y Art. 14 CISS).

### **Distribución de la recompensa**

*Artículo 352.-* La distribución de la recompensa entre los salvadores se hará con arreglo a los criterios establecidos en este Capítulo. (Art. 347 LCMV y Art. 15 CISS).

### **Deducción de los gastos**

*Artículo 353.-* La distribución de los pagos entre el propietario, el Capitán y las demás personas al servicio del buque salvador, se realizará previa deducción de los gastos y daños que resulten de la operación de salvamento, conforme a las reglas siguientes:

1. La mitad corresponde al propietario del buque salvador.
2. La otra mitad se distribuirá, correspondiéndole un veinticinco por ciento (25%) de la misma al Capitán del buque salvador y el saldo restante constituido por el setenta y cinco por ciento (75%) de esta mitad, se repartirá entre las demás personas al servicio del buque salvador, en proporción a sus salarios básicos.
3. Si el salvamento no se ha efectuado desde un buque, la distribución de la recompensa se regulará por las condiciones del contrato celebrado entre el salvador y sus empleados, de acuerdo con la ley.

No se aplican estos criterios cuando el salvamento sea realizado por buques pertenecientes a empresas constituidas exclusivamente para realizar este tipo de operaciones, en cuyo caso se aplicará lo contenido en las cláusulas contractuales entre el armador y su tripulación. (Art. 348 LCMV y Art. 15 CISS).

### **Salvamento de personas**

*Artículo 354.-* Las personas salvadas no están obligadas al pago de ninguna remuneración.

El salvador de vidas humanas que haya participado en el salvamento, tendrá derecho a una parte equitativa del pago adjudicado al salvador por salvar el buque y otros bienes o por haber evitado o reducido al mínimo los daños al medio ambiente. (Art. 349 LCMV y Art. 16 CISS).

### **Servicios prestados en caso de contratos preexistentes**

*Artículo 355.-* Los contratos celebrados con anterioridad al accidente cuyas cláusulas previeren lo referente a operaciones de salvamento, no generarán obligación de pago en virtud de lo dispuesto en este Capítulo, a menos que los servicios prestados excedan de lo estipulado contractualmente. (Art. 350 LCMV y Art. 17 CISS).

### **Efectos de la mala conducta del salvador**

*Artículo 356.-* El salvador podrá ser privado total o parcialmente del pago de la recompensa, en la medida en que la necesidad o la dificultad de las operaciones de salvamento resultaren de su culpa o negligencia, sin perjuicio de las acciones legales a que hubiere lugar. (Art. 351 LCMV y Art. 18 CISS).

### **Salvamento no requerido**

*Artículo 357.-* No dará lugar a pagos los servicios de salvamento que se presten en contra de la voluntad del propietario o del Capitán del buque, o del propietario de cualquier otro bien en peligro. (Art. 352 LCMV y Art. 19 CISS).

### **Constitución de fianza**

*Artículo 358.-* El salvador podrá exigir a toda persona responsable del pago de la recompensa, la constitución de una fianza respecto de su reclamación, incluidos los gastos. (Art. 353 LCMV y Art. 21 CISS).

### **Obligatoriedad de la fianza para retiro de bienes salvados**

*Artículo 359.-* El buque y otros bienes salvados no podrán ser retirados del primer puerto o lugar al que hayan llegado tras la terminación de las operaciones de salvamento, sin el consentimiento del salvador, hasta tanto se haya constituido fianza prevista en el artículo anterior. (Art. 354 LCMV y Art. 21 CISS).

**Medidas complementarias**

*Artículo 360.-* El tribunal competente para conocer de la reclamación del salvador, podrá ordenar medidas cautelares complementarias a la fianza, que garanticen las resultas de la reclamación. (Art. 355 LCMV).

**Monto límite de la recompensa**

*Artículo 361.-* La recompensa, excluidos los intereses y las costas judiciales exigibles en virtud del fallo judicial, no excederá del valor del buque y demás bienes salvados. (Art. 356 LCMV).

**Acciones para exigir pago de la recompensa**

*Artículo 362.-* El propietario del buque salvador ejercerá las acciones para el cobro de la recompensa, en representación del Capitán y de las demás personas al servicio del buque, sin perjuicio del derecho de éstos de hacerse parte en el procedimiento, en cualquier estado de la causa.

En ausencia del oportuno ejercicio de la acción del propietario, las personas al servicio del buque salvador, que representen más de la mitad de ellos, incluyendo al Capitán, podrán intentar las acciones a su exclusivo cargo y en ejercicio de sus derechos, para el cobro de su parte en la recompensa. (Art. 357 LCMV).

**Impugnación de acuerdos**

*Artículo 363.-* Parte de la tripulación del buque salvador que represente más de la mitad de ellos, incluyendo al Capitán, podrá impugnar cualquier acuerdo relativo al pago de la recompensa, a menos que más de la mitad de las personas al servicio del buque hayan participado de dichos acuerdos. (Artículo 358 LCMV).

**Salvamento no efectuado desde buque**

*Artículo 364.-* Si el salvamento no se ha efectuado desde un buque, se aplicará lo establecido en los artículos 355 y 356 de esta Ley. (Art. 359 LCMV).

**Prescripción de la acción**

*Artículo 365.-* La acción de pago que se origina en virtud de este Capítulo prescribirá, en el lapso de dos (2) años, contados a partir del día en que hayan concluido las operaciones de salvamento.

La persona contra la cual se haya ejercido la reclamación podrá en cualquier momento interrumpir el lapso de prescripción mediante declaración dirigida al reclamante. Este plazo sólo podrá interrumpirse por una sola vez. (Art. 360 LCMV y Art. 23 CISS).

**Acción de repetición**

*Artículo 366.-* Las personas en quien recaiga responsabilidad, podrá incoar una acción de repetición, incluso después de transcurrido el lapso de prescripción estipulado en el artículo anterior, siempre que notifique su reclamo a la persona contra quien tenga el derecho de intentar la acción, dentro de los seis (6) meses de haber efectuado extrajudicialmente el pago o haber sido emplazado a juicio, en cuyo caso la acción de repetición prescribe por el transcurso de un (1) año contado a partir de la fecha de notificación. (Art. 361 LCMV y Art. 23 CISS).

**No hay recompensa para salvamentos hechos por buques de guerra**

*Artículo 367.-* Las disposiciones de este Capítulo no serán aplicables a los salvamentos prestados a buques de guerra ni a buques propiedad del Estado o fletados por éste, afectos a un servicio público no comercial, en el momento en que se realizaron las operaciones de salvamento. (Art. 362 LCMV).

### **Operaciones de salvamento hechas por buques de guerra**

*Artículo 368.-* Las operaciones de salvamento realizadas por buques de guerra, buques propiedad del estado, por las autoridades públicas o bajo su supervisión, se registrarán por lo dispuesto en este Capítulo. (Artículo 363 LCMV).

### **Conflicto de ley**

*Artículo 369.-* Salvo acuerdo entre las partes:

1. La ley nacional se aplicará a los salvamentos efectuados en aguas jurisdiccionales nacionales.
2. La distribución de la recompensa entre el propietario del buque salvador y las personas al servicio de dicho buque se rige por la ley de su pabellón. (Artículo 364 LCMV).

## **Capítulo III Averías**

### **Definición de avería**

*Artículo 370.-* Avería es todo gasto extraordinario o daño sufrido por el buque o por la carga, con ocasión de un transporte por agua. Las averías se clasifican en:

1. Gruesas o comunes.
2. Simples o particulares.

En ambos casos, puede tratarse de averías gastos o averías daños. (Artículo 365 LCMV).

### **Avería gruesa**

*Artículo 371.-* Se entiende como acto de avería gruesa o común, únicamente cuando, se ha hecho o contraído intencionalmente un sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común de la expedición marítima, con el objeto de salvar de un peligro, las propiedades envueltas en la misma. Los sacrificios y gastos de avería gruesa o común, deberán ser soportados por los diferentes intereses contribuyentes, sobre la base de lo establecido en este Capítulo. (Artículo 366 LCMV).

### **Avería simple o particular**

*Artículo 372.-* Se entiende por avería simple o particular, aquella que no es en interés común del buque y de la carga, entre otras:

1. Los daños o pérdidas que afecten al buque o a la carga por caso fortuito o fuerza mayor, por vicio propio o por actos o hechos del cargador, del armador, sus dependientes o terceros.
2. Los gastos extraordinarios e imprevistos incurridos en beneficio exclusivo del buque, de la carga o de una parte de ésta.
3. En general, todos los daños o gastos extraordinarios e imprevistos que no merezcan la calificación de avería gruesa o común. (Artículo 367 LCMV).

### **Ley aplicable**

*Artículo 373.-* Los actos y contribuciones por concepto de averías gruesas o comunes se rigen por acuerdo entre las partes, y en su defecto, por las reglas, usos y prácticas internacionales, en su versión más reciente.

Sin embargo, sobre la calificación, liquidación y distribución de las averías gruesas o comunes, las partes podrán pactar la aplicación de cualquier otra clase de normas, que provengan de usos o acuerdos nacionales o internacionales, públicos o privados, o de reglas de prácticas nacionales o extranjeras. (Artículo 368 LCMV).

### **Reclamación y prescripción de la acción**

*Artículo 374.-* En el caso de que no se haya firmado un compromiso de avería gruesa o común, cualquiera que alegue un interés legítimo en la expedición marítima, puede ejercer acción para obtener el cobro de las respectivas contribuciones, dentro de un lapso de un (1) año, contado a partir del momento de la ocurrencia del hecho.

Reconocido o establecido el carácter de avería gruesa o común por los armadores, fletadores, cargadores y consignatarios, la liquidación se hace por un ajustador designado a propuesta de las partes, o de oficio por la autoridad competente, si éstas no formulan la respectiva propuesta. Artículo 369.

### **Liquidación de compromiso de avería gruesa**

*Artículo 375.-* En caso de haberse celebrado un compromiso de avería gruesa o común, se procederá a practicar la liquidación. En caso de desacuerdo o de incumplimiento de lo establecido en la liquidación acordada, las partes pueden acudir a la vía judicial, en cuyo caso el procedimiento se sustanciará y se sentenciará en forma sumaria. (Artículo 370 LCMV)

### **Prescripción de la liquidación**

*Artículo 376.-* La acción prevista en este artículo, prescribirá en el lapso de dos (2) años contados a partir de la manifestación del desacuerdo o de la verificación del incumplimiento, cualquiera ocurra primero.

La liquidación reconocida por las partes interesadas en forma expresa o por decisión judicial, otorga acción ejecutiva de intimación a los beneficiarios, la cual prescribe por el transcurso de un (1) año contado a partir desde el reconocimiento efectuado por las partes o desde la fecha de la decisión judicial. (Artículo 370 LCMV).

### **Firma del compromiso de avería gruesa**

*Artículo 377.-* Cuando se haya producido un acto de avería gruesa o común, el consignatario que deba contribuir a su pago deberá firmar, antes de recibir las mercancías, un compromiso de avería y efectuar un depósito en dinero u otorgar una garantía real a satisfacción del porteador, porteador efectivo o de sus representantes, para garantizar el pago de la respectiva contribución. En el referido compromiso, podrá el consignatario formular las reservas que considere oportunas.

A falta de depósito o de otorgamiento de la garantía real, el porteador, porteador efectivo o sus representantes, podrán solicitar el embargo de la mercancía, con el testimonio de la protesta de mar presentada por el Capitán o agente naviero. (Artículo 371 LCMV).

### **Documentación que justifique valor de las mercancías**

*Artículo 378.-* Todos los contribuyentes de averías gruesas o comunes están obligados a remitir al liquidador designado, la documentación que justifique el valor de la mercancía respectiva, al momento en que éste la requiera.

En caso de omisión o retardo injustificado, los contribuyentes responden por los daños y perjuicios emergentes, y el liquidador o los interesados podrán accionar judicialmente a ese efecto. (Artículo 372 LCMV).

### **Ley aplicable**

*Artículo 379.-* Salvo acuerdo entre las partes:

1. La ley de la nacionalidad del buque determina la naturaleza de la avería gruesa o común; los elementos, formalidades y la obligación de contribuir;

2. La ley del país en cuyo puerto se verifique el acto o el gasto de la avería gruesa o común, rige la liquidación y prorrateo de ésta. (Artículo 373 LCMV).

## TÍTULO VI LOS SEGUROS MARÍTIMOS

### Capítulo I Disposiciones Generales

#### **Ley Aplicable**

*Artículo 380.-* El contrato de seguro marítimo se rige por las disposiciones de esta Ley y los casos no previstos en el mismo, se regirán por las disposiciones establecidas en la ley. (Artículo 374 LCMV).

#### **Definición del contrato de seguro marítimo**

*Artículo 381.-* Se entiende por contrato de seguro marítimo, aquel mediante el cual el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado mediante el pago de una prima, en la forma y medida convenida en la póliza, contra las pérdidas marítimas; entendiéndose por estas las pérdidas ocurridas a la expedición marítima, extendiéndose por sus términos o por uso de comercio a cubrir las pérdidas sufridas en aguas interiores, o durante las operaciones terrestres que fueren accesorias.

Cuando el viaje comprenda la modalidad multimodal o trayectos combinados por agua, tierra o aire, se aplica, salvo pacto en contrario, las normas del seguro marítimo. (Artículo 375 LCMV).

#### **Intereses asegurables**

*Artículo 382.-* Todo interés sobre el buque, carga o flete puede asegurarse contra cualquier riesgo de navegación. Son especialmente asegurables los intereses vinculados a:

1. Buques y por extensión, todo lo vinculado al buque en construcción.
2. Provisiones y todos los bienes requeridos en la preparación del buque para el viaje o para la continuación del mismo.
3. Mercancías, equipajes, equipajes de camarote u otros bienes o efectos, que sean materia del transporte por agua.
4. El flete o el precio del pasaje.
5. Lucro esperado por la llegada de la mercadería a destino.
6. Avería gruesa o común.
7. Salario del Capitán y de la tripulación.
8. Riesgo asumido por el asegurado.
9. Todos los objetos sujetos al riesgo de navegación económicamente valorables. (Artículo 376 LCMV).

#### **Interés del asegurado**

*Artículo 383.-* El asegurado debe hallarse interesado en la cosa asegurada en el momento de la pérdida, aunque no es necesario que lo esté al tiempo de efectuarse el seguro, pero en los casos que no tenga un interés asegurable en el momento del siniestro, no podrá adquirirlo por ningún acto después de conocida la pérdida. Todo interés parcial es asegurable. (Artículo 377 LCMV).

#### **Concepto de interés**

*Artículo 384.-* Se entiende que una persona tiene interés en una expedición marítima cuando ésta se encuentra en cualquier relación legal o de tenencia con respecto a los bienes expuestos a la expedición y, como consecuencia de esa relación, esa persona pueda ser afectada por la conservación o la buena y oportuna llegada del bien al término de la expedición, o que pudiera ser perjudicada por su daño o pérdida, por su detención o por incurrir en una responsabilidad con respecto al bien, debido a su daño, pérdida o extravío durante el tiempo asegurado.

Cuando el bien asegurado deba pasar por la custodia o propiedad de varias personas mientras estén corriendo los riesgos, el seguro se entiende celebrado por cuenta de quien corresponda, a menos que la póliza establezca otra modalidad. (Artículo 378 LCMV).

### **Sujetos con interés asegurable**

*Artículo 385.-* A los efectos de esta Ley, tienen interés asegurable, entre otros:

1. El propietario del buque, de la mercancía o del flete.
2. El porteador, durante el lapso en que la carga este bajo su guarda y custodia.
3. El Capitán o cualquier miembro de la tripulación de un buque en relación a sus salarios.
4. La persona que anticipó el flete, siempre que este no sea reembolsable en caso de pérdida.
5. El deudor hipotecario por el valor del bien hipotecado.
6. El acreedor hipotecario respecto de toda suma exigible o que resulte debida por la hipoteca.
7. El asegurador bajo un contrato de seguro, en el riesgo que asume, a menos que la póliza estipule lo contrario. El asegurado no tiene derecho ni interés asegurable en tal reaseguro.
8. Cualquier persona que sea titular de un interés en un buque, carga o flete, aún cuando un tercero pueda haber convenido o se responsabilice de indemnizarle en caso de pérdida.
9. El acreedor hipotecario, consignatario u otra persona que tenga un interés asegurable en el bien objeto del seguro, puede asegurar por cuenta y en beneficio de terceros interesados, así como en su propio beneficio. (Artículo 379 LCMV).

### **Declaraciones obligatorias del asegurado**

*Artículo 386.-* El asegurado debe declarar al asegurador, al tiempo de la celebración del contrato, todas las circunstancias capaces de influir en la fijación de la prima o en la aceptación del riesgo por el asegurador, y éste se considerará enterado de toda circunstancia que en el curso ordinario del negocio debiera ser conocida por el asegurado, salvo prueba en contrario. En caso que el asegurado no cumpla con lo estipulado en este artículo, el asegurador puede anular el contrato. (Artículo 380 LCMV).

### **Declaraciones no obligatorias**

*Artículo 387.-* En el caso que el asegurador no suministre el cuestionario relativo a la solicitud de seguro, no necesitan ser declaradas las siguientes circunstancias:

1. Cualquiera que disminuya el riesgo.
2. Las de publicidad general que sean conocidas o que se presuman conocidas por el asegurador y que en el curso ordinario de los negocios debería conocer.
3. Aquellas respecto de las cuales el asegurador renuncia a ser informado.
4. Las que sean redundantes de declarar en razón de cualquier garantía expresa o implícita. (Art. 381 LCMV).

### **Perfeccionamiento del contrato de seguro marítimo. Obligación principal del asegurador**

*Artículo 388.-* El contrato de seguro marítimo se entiende perfeccionado con el simple consentimiento de las partes, desde el momento en que el asegurador manifiesta su aceptación a la propuesta formulada por el asegurado, de celebrar dicho contrato. Tomando en consideración que servirán para justificar el momento en que la proposición fue aceptada, las anotaciones que el asegurador hubiere estampado en la propuesta, la hoja de cobertura u otro documento utilizado entre asegurados, corredores y aseguradores, para la celebración del contrato.

Perfeccionado el contrato, el asegurador estará obligado a emitir en forma inmediata la póliza de seguro, la hoja de cobertura u otros documentos que señalen, que las condiciones del seguro han sido aceptadas por él. (Artículo 382 LCMV).

### **Pólizas por viaje y a término**

*Artículo 389.-* Cuando el contrato tenga como fin, asegurar en y desde, o desde un lugar hasta otro u otros, se denominará póliza por viaje. Cuando el contrato asegura por un período de tiempo determinado, se denomina póliza a término. La misma póliza puede comprender simultáneamente, un contrato por viaje y otro a término. (Art. 383 LCMV).

### **Efectos del riesgo**

*Artículo 390.-* Cuando el bien asegurado está desde cierto lugar, el riesgo no surte efecto en tanto dicho bien no haya partido para el viaje asegurado. Cuando el bien estuviese asegurado en y desde un cierto lugar, y se encuentre a salvo en este lugar en el momento que el contrato se perfecciona, el riesgo toma efecto inmediatamente. (Art. 384 LCMV)

### **Interpretación de las cláusulas del contrato**

*Artículo 391.-* Cuando el seguro se rija por cláusulas suministradas por el asegurador, o que el uso supone que son conocidas por las partes, bastará que la póliza haga una mención a ellas, para que esas cláusulas se entiendan incorporadas al contrato. Cuando la cláusula de una póliza tenga una redacción, cuyo significado exacto no pueda establecerse mediante las reglas jurídicas de interpretación, ésta debe entenderse en contra de quien la hizo insertar en la póliza.

*Artículo 392.-* Cuando no se atribuya un sentido especial a las palabras en idioma extranjero usadas en una póliza, y salvo que el uso del lugar les de un significado determinado, debe aplicárseles la acepción técnica y jurídica que tengan en el idioma del país de origen al que pertenezcan. (Art. 386 LCMV)

### **Póliza**

*Artículo 393.-* Se entiende por póliza flotante aquella que describe el seguro y al bien asegurado en términos generales.

Cualquier otro particular que deba precisarse en declaraciones ulteriores, se hará por endoso a la póliza. (Art. 387 LCMV)

### **Orden de las declaraciones**

*Artículo 394.-* Las declaraciones deben ser hechas en el orden de expedición o embarque, salvo estipulación en contrario. Si se trata de mercancías u otros bienes, estas declaraciones deben comprender su objeto, descripción y características particulares. Todos los envíos dentro de los términos de la póliza y el valor de las mismas, deben ser declarados, no obstante una omisión o declaración errónea, puede ser rectificadas incluso después de la pérdida o llegada de la mercancía u otro bien. (Artículo 388 LCMV).

### **Garantía**

*Artículo 395.-* A los efectos de este Título, se entiende por garantía, la condición que debe ser exactamente cumplida por el asegurado, afecte o no materialmente al riesgo, la cual tiene carácter de promesa, el asegurado se compromete a hacer o no hacer o a cumplir cierta condición, pudiendo afirmar o negar la existencia de un estado particular de hechos.

Si no fuese cumplida exactamente, quedará subordinada a cualquier estipulación expresa en la póliza y el asegurador no será responsable desde el momento del incumplimiento de la garantía, sin perjuicio de la responsabilidad en que hubiera incurrido con anterioridad. (Artículo 389 LCMV).

### **Incumplimiento justificado de garantía**

*Artículo 396.-* El incumplimiento de una garantía está justificado, cuando por razones del cambio de circunstancias, la misma deja de ser aplicable a las que concurren en el contrato o cuando su ejecución se hace ilícita por una ley posterior.

Cuando el asegurado incumple una garantía, no puede alegar en su defensa que el incumplimiento ha sido remediado y la garantía cumplida, antes de producirse la pérdida. En este caso el asegurador no estará obligado a indemnizar. (Artículo 390 LCMV).

### **Anulación del seguro por viaje**

*Artículo 397.-* En los seguros por viaje, se anula el seguro para todo el resto del viaje, cuando sin causa justificada:

1. Hay cambio de viaje y se entiende que el destino del bien asegurado es voluntariamente cambiado.
2. Hay cambio de ruta o desviación, por lo que el bien asegurado se desvía de la ruta usual o la establecida en la póliza.
3. Hay retraso en el viaje, por lo que la travesía no es continua, desde el comienzo hasta el final. (Artículo 391 LCMV).

### **Obligaciones a cargo del asegurador**

*Artículo 398.-* Son a cargo del asegurador los daños y las pérdidas originados por los riesgos convenidos en el contrato de seguros y, a falta de ello, por los daños y pérdidas del buque o de las mercancías, tanto a bordo como en tierra, si su descarga se realizó para reparar el buque o en beneficio del cargamento, cuando dichos daños o pérdidas provengan de actos de piratería, saqueo, tempestades, naufragios, encallamiento o varadura, abordaje, echazón, explosión o incendio, y daños por humo y en general, de cualquier otro accidente o riesgo de mar que genere cambio involuntario de viaje, de ruta, o del buque. No son a su cargo, salvo pacto en contrario, los daños causados por huelgas, conflicto armado o estado de conmoción interior o exterior. (Artículo 392 LCMV).

### **Ocurrencia del siniestro**

*Artículo 399.-* El siniestro se presume ocurrido por causa no imputable al asegurado, salvo prueba en contrario. (Artículo 393 LCMV).

### **Responsabilidad del asegurador**

*Artículo 400.-* En los casos de avería gruesa o común, el asegurador cubre las contribuciones a los gastos y sacrificios del bien asegurado, realizados para evitar o minimizar las consecuencias de algún riesgo cubierto por la póliza.

Cuando el buque, la carga y el flete o al menos dos (2) de cualquiera de estos intereses pertenecen al mismo asegurado, la responsabilidad del asegurador será determinada como si estos pertenecieran a personas diferentes. (Artículo 394 LCMV).

### **Monto de indemnización por avería gruesa**

*Artículo 401.-* El monto de la indemnización que el asegurador debe pagar en concepto de contribución por avería gruesa o común, es el fijado en la liquidación conforme al valor atribuido al bien en la póliza respectiva, o a la parte proporcional si el seguro no cubre el valor contribuyente atribuido al bien en dicha liquidación.

Si existen averías simples o particulares que sean deducibles de este valor contribuyente y que deban pagarse por la misma póliza, la contribución del asegurador se calcula sobre dicho valor contribuyente, disminuido del importe de las referidas averías simples o particulares. (Artículo 395 LCMV).

**Emisión de garantía**

*Artículo 402.-* Cuando el asegurador hubiere emitido una garantía, el asegurado puede recobrar la totalidad de la pérdida, sin antes haber exigido su derecho de contribución de los otros intereses contribuyentes, cuando así se estipulare contractualmente. (Artículo 396 LCMV).

**Doble seguro**

*Artículo 403.-* El asegurado ha sido cubierto por un doble seguro, cuando dos o más pólizas se efectúan bien por el asegurado o por su cuenta, sobre toda o parte de la misma expedición e intereses y las sumas aseguradas excedan de la indemnización.

El asegurado en el orden que juzgue adecuado, podrá reclamar indemnización de los aseguradores, salvo que la póliza estipule lo contrario. El asegurado no podrá recibir ninguna suma en exceso de la indemnización permitida por ley.

Si la póliza bajo la cual el asegurado reclama, es una póliza valorada, se deberá deducir del valor convenido, cualquier suma que el asegurado haya percibido en virtud de otra póliza, sin tomar en cuenta el valor real del bien asegurado.

En el caso de una póliza sin valorar, deberá deducirse del valor asegurable íntegro, toda suma que hubiera percibido en virtud de cualquier otra póliza.

Cualquier suma en exceso de la indemnización permitida por ley recibida por el asegurado, lo convierte en depositario del excedente por cuenta de los aseguradores, de acuerdo con los derechos respectivos de contribución entre ellos mismos. (Artículo 397 LCMV).

**Indemnización proporcional**

*Artículo 404.-* Cuando varios aseguradores concurren a asegurar en una misma póliza, un mismo interés o un mismo riesgo, cada uno por una suma determinada, responden solamente por el importe de la indemnización proporcional a dicha suma, sin vínculo de solidaridad. El asegurador que figure en la póliza como asegurador líder, tiene la representación de los coaseguradores. (Art. 398 LCMV)

**Pérdidas sucesivas**

*Artículo 405.-* El asegurador responde de las pérdidas sucesivas, aunque el importe total de estas pérdidas excediera de la suma asegurada, salvo estipulación contraria en la póliza.

Cuando bajo las garantías de una misma póliza, una pérdida parcial que no ha sido reparada ni indemnizada es seguida de una pérdida total, el asegurado sólo puede recobrar lo relativo a la pérdida total. Lo dispuesto en este artículo no afectará la responsabilidad impuesta al asegurador de cubrir los gastos en que haya incurrido el asegurado para evitar o minimizar una pérdida. (Art. 399 LCMV)

**Obligación de minimizar pérdidas**

*Artículo 406.-* El asegurado, sus dependientes o sus agentes, están obligados a tomar las medidas necesarias para evitar o minimizar una pérdida. Los gastos incurridos para evitar o minimizar una pérdida cubierta por la póliza, serán cubiertos por el asegurador adicionalmente a cualesquiera otras indemnizaciones bajo la misma póliza, aunque el asegurador hubiese indemnizado una pérdida total. La falta de resultado útil no perjudica su derecho a ser indemnizado, salvo estipulación en contrario en la póliza. (Art. 400 LCMV)

**Derecho a la prima íntegra**

*Artículo 407.* Sin perjuicio de los casos de retención o devolución de la prima, el asegurador tiene derecho a la prima íntegra, siempre que el contrato se anule por hecho que no provenga directamente de su culpa o de caso fortuito o de fuerza mayor, y que los bienes asegurados hayan comenzado a correr los riesgos. (Art. 401 LCMV)

### **Formalidades**

*Artículo 408.* Las formalidades externas para probar hechos u omisiones necesarios para el ejercicio o para la conservación de acciones o derechos derivados de contratos de seguro marítimo, se sujetan a la ley del lugar donde se produzca el hecho o la omisión que los hace surgir. (Art. 402 LCMV)

## **Capítulo II Seguro sobre Buques**

### **Objeto del seguro del buque**

*Artículo 409.* El seguro del buque, comprende todas sus pertenencias, dentro del concepto expresado por la ley, inclusive los gastos de equipamiento y provisiones. (Art. 403 LCMV)

### **Requisitos del contrato de seguro del buque**

*Artículo 410.* El contrato de seguro del buque debe indicar su nombre, tipo, nacionalidad, arqueo bruto, puerto de registro, número de matrícula, año, lugar y material de construcción, y las demás especificaciones que indique la ley. (Art. 404 LCMV)

### **Garantía implícita**

*Artículo 411.* En una póliza por viaje existe garantía implícita de que al comienzo del mismo, el buque estará en condiciones de navegabilidad a los fines de la expedición particular asegurada. Cuando la póliza entra en vigencia mientras el buque se halla en puerto, existe igualmente garantía de que estará, al comienzo del riesgo, equipado para afrontar los riesgos ordinarios del puerto.

Si la póliza se refiere a un viaje que se realiza en varias etapas durante las cuales el buque debe ser preparado en forma distinta o complementaria, existe una garantía implícita que al comienzo de cada etapa el buque gozará de condiciones de navegabilidad en cuanto a la preparación o equipo requerido para esta etapa. (Art. 405 LCMV)

### **Condiciones de navegabilidad**

*Artículo 412.* En una póliza a término no existe garantía de que el buque se hallará en condiciones de navegabilidad en cualquier etapa de la expedición. Cuando con el conocimiento del asegurado el buque haya salido a navegar en condiciones de innavegabilidad, el asegurador no responderá de ninguna pérdida atribuible a tal estado defectuoso.

Un buque se encuentra en condiciones de navegabilidad, cuando está acondicionado en todos los aspectos para afrontar los riesgos ordinarios de las aguas en que tenga lugar la expedición asegurada. (Art. 406 LCMV)

### **Cobertura de la póliza de viaje**

*Artículo 413.* Cuando el buque asegurado está cubierto por una póliza de viaje en la que se estipula en y desde o desde un lugar determinado, no es necesario que al momento de perfeccionarse el contrato de seguro, el buque se encuentre en estos lugares. Existe condición implícita de que la expedición marítima comenzará dentro del plazo convenido, a falta de lo cual el asegurador podrá anular el contrato.

### **Inicio de los riesgos**

*Artículo 414.* En el seguro contratado por viaje sobre el buque, los riesgos comienzan a correr para el asegurador a partir del momento que comienza la carga de la mercancía en el puerto de partida, y terminan cuando finaliza la descarga en el puerto de destino, sin exceder veinte (20) días desde su llegada, salvo estipulación expresa de las partes.

Si el viaje es en lastre, los riesgos comienzan a correr a partir del momento en que el buque desatraca del muelle de salida o leva anclas para iniciar el viaje y termina cuando fondea o atraca en el puerto de destino. (Art. 408 LCMV)

### **Anulación del contrato por lugar de zarpe o destino diferente**

*Artículo 415.* Si el lugar de zarpe o de destino o ambos, están especificados en la póliza y el buque zarpa de un lugar o hacia un destino diferente, se anula el contrato de seguro. (Art. 409 LCMV)

### **Medida de la indemnización de buque averiado**

*Artículo 416.* Cuando un buque está averiado, mas no perdido totalmente, la medida de la indemnización, salvo estipulación distinta en la póliza, se establece de la manera siguiente:

1. Si el buque ha sido reparado, el asegurado tiene derecho al costo de las reparaciones con las deducciones del caso, sin que la indemnización exceda de la suma asegurada.
2. Si el buque ha sido parcialmente reparado, el asegurado tiene derecho al costo de la reparación así como a ser indemnizado por la depreciación resultante del daño no reparado, si la hubiere, sin que la indemnización total exceda de los gastos de reparación de la totalidad de los daños, calculada, en ambos casos, como se indica en el numeral anterior.
3. Si el buque no ha sido reparado ni vendido en su estado de avería durante la duración del riesgo, el asegurado tiene derecho a ser indemnizado por la depreciación resultante de los daños no reparados, sin que esta exceda del costo de la reparación de dichos daños, calculada como se indica en los numerales anteriores. (Art. 410 LCMV)

### **Cálculo de la indemnización de avería simple**

*Artículo 417.* Cuando se trate de avería simple o particular del buque, el cálculo para la indemnización tomará en cuenta el beneficio obtenido por el asegurado debido a la diferencia entre el accesorio o equipo nuevo instalado y el viejo reemplazado. En este caso el asegurado estará obligado con el monto de la indemnización a efectuar la sustitución o la reparación, según fuera el caso, de la avería simple o particular. (Art. 411 LCMV)

### **No hay subrogación en los derechos del asegurado**

*Artículo 418.* El asegurador del buque responde del siniestro en que no haya intervenido el asegurado, cuando sea causado, en todo o en parte, por culpa del Capitán, los tripulantes o del piloto. En caso que el asegurado sea el Capitán del buque, el asegurador solamente responde por las consecuencias de sus faltas náuticas.

No puede subrogarse el asegurador en los derechos del asegurado contra el Capitán, tripulantes o pilotos culpables. (Art. 412 LCMV)

### **Exoneración de responsabilidad del asegurador**

*Artículo 419.* El asegurador del buque no será responsable, salvo estipulación contraria en la póliza, cuando la pérdida sobreviniere por alguna de las siguientes causas:

1. Hecho del asegurado o de sus dependientes en tierra, realizado con dolo o culpa grave.
2. Desgaste originado por el uso normal del buque.
3. Cambio voluntario de viaje o de ruta, sin consentimiento del asegurador, todo ello sin perjuicio de responder por las pérdidas anteriores a dichos cambios.
4. Demora injustificable del viaje, en el caso de póliza por viaje.

5. Vicio oculto del buque.
6. Actos dolosos del Capitán, tripulantes o piloto.
7. Avería simple o particular que no alcance al uno por ciento (1%) del valor asegurado del buque. (Art. 413 LCMV)

### **Prórroga del seguro sobre buques por tiempo**

*Artículo 420.* El contrato de seguro sobre buques por tiempo, cuyo vencimiento se produzca durante el viaje, queda prorrogado de pleno derecho hasta el mediodía siguiente al día de la terminación de la descarga en el puerto de destino, o hasta el mediodía siguiente al día de su fondeo en el mismo puerto, si el buque estuviere en lastre. El asegurado queda obligado al pago de la parte de la prima pactada en la póliza, proporcionalmente al tiempo de prolongación del viaje. (Art. 414 LCMV)

## **Capítulo III Seguro sobre Mercancías**

### **Inicio de los riesgos del seguro sobre mercancías**

*Artículo 421.* En el seguro sobre mercancías, los riesgos comienzan desde el momento que estos dejan tierra, para ser embarcadas en el buque en que deben ser transportadas, bien sea directamente o por intermedio de otros buques de menor porte, y terminan cuando vuelven a ser colocadas en tierra en el lugar de destino. El riesgo de permanencia en buques de menor porte, tanto para la carga como para la descarga, sólo es cubierto por un plazo de quince (15) días continuos desde el comienzo de las operaciones, salvo pacto en contrario.

Los riesgos corren sin interrupción durante todo el tiempo de duración del viaje, aún en el caso que las mercancías sean descargadas por necesidad, en caso de arribada forzosa.

Cuando se contrate el seguro habiendo ya comenzado el viaje, y no exista estipulación expresa en la póliza, los riesgos comienzan a correr veinticuatro (24) horas, después del día de celebración del contrato. (Art. 415 LCMV)

### **Valor asegurable**

*Artículo 422.* Si no se ha establecido la suma asegurada en la póliza, el valor asegurable de la mercancía lo representará el valor real del bien, sin avería, en el lugar de destino y fecha de su descarga. Si este valor no se puede determinar, el valor asegurable será el precio de la mercancía en el lugar y fecha de embarque, más el diez por ciento (10%) por gastos eventuales, el flete pagado o por pagar, los gastos inherentes al embarque y la prima del seguro. (Art. 416 LCMV)

### **Transferencia de la mercancía**

*Artículo 423.* La transferencia de la propiedad de la mercancía no produce de pleno derecho la resolución del contrato de seguro, aún cuando no se efectúe la notificación de tal transferencia. El comprador que ha asegurado la mercancía tiene un interés asegurable, aunque la haya rechazado, o la haya considerado a riesgo del vendedor. (Art. 417 LCMV)

### **Exoneración de responsabilidad del asegurador**

*Artículo 424.* Salvo estipulación expresa, no son a cargo del asegurador los daños o pérdidas de las mercancías cuando ocurran por alguna de las siguientes causas:

1. Hecho del asegurado o de sus dependientes, realizado con dolo o culpa grave.
2. Cambio voluntario de viaje, ruta o buque sin consentimiento del asegurador, sin perjuicio de responder por los daños o pérdidas anteriores a dichos cambios.
3. Vicio propio, mala calidad, o insuficiencia de embalaje de las mercancías aseguradas.
4. Merma de las condiciones del bien.

5. Defecto de estiba o mal arrumaje de la carga, si ha sido realizada por el asegurado o sus dependientes.
6. Prolongación voluntaria del viaje más allá del puerto de destino de las mercancías, sin perjuicio de responder por los daños o pérdidas producidos hasta dicho puerto.
7. Demora no justificable en la duración del viaje.
8. Avería particular que no alcance al tres por ciento (3%) del valor asegurado. (Art. 418 LCMV)

### **Responsabilidad del asegurador**

*Artículo 425.* Con excepción de lo previsto en el artículo precedente, el asegurador responde por los daños o pérdidas que sufran las mercancías, por dolo o culpa del armador, capitán, tripulantes o piloto, sin intervención del asegurado, salvo pacto en contrario. (Art. 419 LCMV)

### **Nombre del buque desconocido**

*Artículo 426.* Cuando se contrate un seguro de mercancías a embarcarse o embarcadas, en un buque cuyo nombre desconozca el asegurado, éste debe, tan pronto como tenga conocimiento del nombre del buque, notificarlo al asegurador. El buque debe reunir las condiciones impuestas en la póliza. En caso de pérdida, el asegurado debe probar la efectividad del embarque hasta el valor declarado en la póliza. (Art. 420 LCMV)

### **Obligación del asegurado en el seguro de mercancía bajo póliza flotante**

*Artículo 427.* En el seguro de mercancía bajo póliza flotante, el asegurado está obligado, salvo estipulación en contrario, a cubrir con dicho seguro todos los embarques que se hagan por su orden de expedición o embarque, dentro del tiempo establecido en la póliza o de los embarques que le sean remitidos por su cuenta.

El asegurado está obligado a declarar por escrito al asegurador, la naturaleza y el valor de las mercancías, así como el buque, fecha de embarque y viaje, en la forma y tiempo que establezca la póliza. Toda omisión o error en la declaración puede ser rectificadada aún después de la llegada de las mercancías o de su pérdida, siempre que una u otra haya sido hecha de buena fe.

El asegurador está obligado a aceptar todos los seguros de mercancías que declare el asegurado de acuerdo con las estipulaciones de la póliza.

Las declaraciones posteriores pueden hacerse por endoso a la póliza o por cualquier otra forma usual en el mercado. (Art. 421 LCMV)

### **Incumplimiento del asegurado**

*Artículo 428.* El incumplimiento de la obligación impuesta al asegurado en el artículo precedente, otorga el derecho al asegurador de rechazar el pago de la indemnización correspondiente a los embarques no declarados, o podrá exigir el pago de las primas por los mismos embarques, y sin perjuicio de su derecho de resolver el contrato para el futuro.

Antes de hacer efectiva una indemnización, el asegurador puede comprobar los libros del asegurado, para confirmar la veracidad de las declaraciones durante la vigencia de la póliza flotante.

Cuando una declaración de valor no se haya hecho hasta después del aviso de pérdida o llegada, la póliza se considerará como no valorada por lo que se refiere al objeto de esta declaración, salvo estipulación contraria. (Art. 422 LCMV)

### **Determinación del monto de la indemnización**

*Artículo 429.* En caso de avería particular y parcial sobre mercancías, el monto de la indemnización a pagar por el asegurador puede establecerse en alguna de las formas siguientes, a elección del asegurado:

1. Estableciendo la diferencia entre el valor correspondiente a las mercancías en buen estado en el lugar de destino y el que se obtenga en remate público en el estado en que se encuentren.
2. Justipreciando por medio de expertos, el deterioro sufrido por las mercancías.

El porcentaje de pérdida sufrida que resulte de uno u otro método, se aplicará a la cantidad asegurada o a la cantidad asegurable, deduciendo previamente toda merma natural para establecer el monto de la indemnización. (Art. 423 LCMV)

#### **Riesgos en curso normal del tránsito.**

*Artículo 430.* En los seguros de almacén a almacén, el asegurador responde por los riesgos, durante el curso normal del tránsito, a partir del momento en que las mercancías salgan del almacén o depósito del lugar mencionado en la póliza, como punto de iniciación del tránsito, hasta que sean entregados en el almacén o depósito del destinatario de las mercancías o en el lugar de destino que se haya establecido en la póliza. (Art. 424 LCMV)

## **Capítulo IV Otros Seguros**

#### **Flete por ganar**

*Artículo 431.* El asegurador del flete por ganar responde por la pérdida total o parcial del derecho que tiene el porteador con respecto al flete, como consecuencia de un riesgo asegurado. (Art. 425 LCMV)

#### **Pérdida parcial del flete**

*Artículo 432.* Cuando hay pérdida parcial del flete, la medida de indemnización es una proporción de la suma asegurada en la póliza, igual a la relación existente entre el flete perdido por el asegurado y el flete total a su riesgo, salvo estipulación expresa en contrario, en la póliza. (Art. 426 LCMV)

#### **Determinación de la indemnización en el seguro del flete**

*Artículo 433.* La indemnización que debe pagar el asegurador, en el seguro del flete, se establece por la suma fijada en tal concepto en el contrato de utilización del buque.

A falta de este documento, o respecto a la carga que pertenezca al dueño del buque, dicha suma será determinada por expertos. El seguro de flete neto, salvo pacto expreso en contrario, cubre el sesenta por ciento (60%) del flete bruto. Si no se especifica el flete a que se han referido las partes, se presume que es el bruto. (Art. 427 LCMV)

#### **Ley aplicable al seguro de flete por ganar**

*Artículo 434.* El seguro del flete por ganar se rige por las disposiciones que regulan el seguro del buque, en cuanto sean compatibles.

El seguro del flete percibido o a percibir a todo evento, en la misma condición de compatibilidad, se regula por las normas que rigen el seguro de mercancías si se trata de un contrato en que el porteador asume la obligación de entregarlas en destino, y por las de seguro del buque, si corresponde a un fletamento a tiempo. (Art. 428 LCMV)

#### **Seguro de precio de pasaje**

*Artículo 435.* El seguro del precio del pasaje cubre el del importe expresado en el contrato o billete de pasaje o en las tarifas pertinentes del asegurado, con deducción de los gastos previstos y no efectuados.

Cubre también las pérdidas que el asegurado sufra sobre el precio bruto del pasaje proveniente de riesgos asegurados, tales como los gastos de desembarco o de reembarco, alimentación y

alojamiento de pasajeros en un puerto de arribada forzosa, reposición de víveres perdidos o dañados para consumo de los mismos y cualquier otro gasto de continuación del viaje a bordo de otro buque. (Art. 429 LCMV)

### **Seguro sobre lucro**

*Artículo 436.* El seguro sobre lucro esperado cubre la ganancia que pueda obtenerse si las mercancías llegan efectivamente a destino. El monto de la indemnización se prueba sobre la base de los precios corrientes en dicho lugar y en la época en que debieron llegar o en su defecto, por informe pericial. El seguro sobre lucro esperado se rige por las disposiciones que regulan el seguro sobre mercancías, en cuanto sean compatibles. (Art. 430 LCMV)

### **Reembolso del seguro de responsabilidad**

*Artículo 437.* El asegurado en un seguro de responsabilidad, sólo tendrá derecho al reembolso de la indemnización y gastos en que incurriere, cuando ya hubiere pagado la indemnización por perjuicios a tercero.

No obstante lo anterior, el asegurado deberá poner en conocimiento del asegurador cualquier reclamo de que sea objeto y que pueda comprometer la responsabilidad de éste. Estará además obligado a adoptar todas las medidas de defensa que fueren procedentes. (Art. 431 LCMV)

### **Seguro de responsabilidad por daños causados a terceros derivados de abordaje**

*Artículo 438.* En el seguro de responsabilidad por daños causados a terceros derivados por abordaje, el asegurador responde, salvo estipulación contraria contenida en la póliza, hasta por la suma asegurada del buque, ello en adición a cualquier pérdida sufrida por el buque si ésta estuviera asegurada con el mismo asegurador. Igualmente, responde el asegurador por los costos legales del juicio tramitado con su consentimiento, para evitar o limitar la responsabilidad del buque asegurado.

Si los buques involucrados en el abordaje pertenecen al asegurado y alguno de ellos no está asegurado, o no lo está con el mismo asegurador, este responde como si perteneciere a terceros.

El valor asegurable de la responsabilidad por daños causados a terceros derivados por un abordaje, es el valor asegurado o asegurable del buque. (Art. 432 LCMV)

## **Capítulo V Abandono de los Bienes Asegurados**

### **Acción de avería o de abandono**

*Artículo 439.* A fin de percibir la indemnización del seguro el asegurado puede, a su libre elección, ejercer contra el asegurador la acción de avería o la de abandono, conforme a lo dispuesto en la presente Ley.

Si el asegurado elige hacer abandono al asegurador de la cosa asegurada, debe dar aviso del abandono; si omite hacerlo, la pérdida no puede ser tratada sino como avería. (Art. 433 LCMV)

### **Acción de abandono**

*Artículo 440.* La acción de abandono implica la transferencia irrevocable al asegurador de todos los derechos que tenga el asegurado sobre el bien vinculado al interés asegurable, a partir del momento de la notificación de abandono al asegurador, correspondiendo a éste las mejoras o detrimentos que en él sobrevengan.

Salvo los créditos privilegiados que tengan su asiento en el bien, éste queda afectado al pago de la indemnización que el asegurador debe al asegurado. (Art. 434 LCMV)

### **Abandono total**

*Artículo 441.* El abandono no puede ser parcial ni condicional. Comprende todas las cosas que hayan estado en riesgo bajo la misma póliza en el momento del siniestro, incluyendo los derechos contra terceros inherentes a los bienes abandonados. Si éstos no han sido asegurados por su valor íntegro, el abandono queda limitado a la parte del bien proporcional a la suma asegurada.

En caso de abandono de un buque, el asegurador de éste, tiene el derecho a todo el flete que se halle en curso de ganarse y que se gane posteriormente al siniestro que ha causado la pérdida, deducción hecha de los gastos incurridos para ganarlo después del siniestro; y si el buque transporta mercancías pertenecientes al mismo asegurado, el asegurador tiene derecho a una remuneración equitativa por su transporte, subsiguiente al siniestro que ha causado la pérdida. (Art. 435 LCMV)

### **Abandono e indemnización parcial**

*Artículo 442.* El asegurado puede ejercer la acción de abandono con respecto al buque y exigir la indemnización por pérdida total en los siguientes casos:

1. Naufragio.
2. Pérdida total o innavegabilidad absoluta que no admite reparación.
3. Imposibilidad de reparar el buque en el lugar donde se encuentre, y de trasladarlo a otro sitio donde pueda ser reparado.
4. Falta de noticia del buque.
5. Apresamiento, detención o embargo (arraigo) por orden del gobierno nacional o extranjero y embargo (arraigo) judicial proveniente de los órganos jurisdiccionales competentes de cualquier Estado.
6. Deterioro que disminuya su valor hasta las tres cuartas (3/4) partes de su totalidad. (Art. 436 LCMV)

### **Abandono en caso de naufragio**

*Artículo 443.* En caso de naufragio, si el asegurador comunica al asegurado que procederá al reflotamiento del buque, la acción de abandono no puede ejercerse sino después de transcurridos sesenta (60) días continuos contados a partir de la fecha del siniestro. (Art. 437 LCMV)

### **Abandono en casos especiales**

*Artículo 444.* El abandono, en los casos de apresamiento, detención o embargo (arraigo) por orden del gobierno nacional o extranjero, o embargo (arraigo) judicial proveniente de los órganos jurisdiccionales competentes de cualquier Estado, sólo puede hacerse después de seis (6) meses contados a partir de la fecha en que aquellos actos ocurran. (Art. 438 LCMV)

### **Procedencia de la acción de abandono**

*Artículo 445.* El asegurado puede ejercer la acción de abandono respecto de las mercancías y exigir la indemnización por pérdida total, en los siguientes casos:

1. Falta de noticias del buque en que eran transportadas.
2. Pérdida total a consecuencia de naufragio u otro riesgo cubierto por la póliza.
3. Imposibilidad de que las mercancías aseguradas lleguen a su destino.
4. Venta dispuesta por razón de su deterioro en un puerto que no sea el de salida o de destino.
5. Pérdida o deterioro material que disminuya su valor en las tres cuartas (3/4) partes de su totalidad. (Art. 439 LCMV)

### **Notificación de las diligencias**

*Artículo 446.* En el caso del numeral 3 del artículo precedente, si el asegurado notifica al asegurador que realiza diligencias para tratar que las mercancías lleguen a destino, la acción de abandono por la causa referida en dicho inciso sólo puede ejercerse después de sesenta (60) días continuos siguientes a la ocurrencia del siniestro que dio lugar a la interrupción del viaje. (Art. 440 LCMV)

### **Abandono de flete**

*Artículo 447.* El asegurado puede hacer abandono del flete al que tuviere derecho a recibir respecto de las mercancías perdidas, salvadas o desembarcadas en un puerto de escala, o del importe de los pasajes debidos en el momento del siniestro, y exigir la indemnización por pérdida total, solo en los siguientes casos:

1. Cuando el derecho al flete haya sido totalmente perdido para el asegurado.
2. Falta de noticias del buque. (Art. 441 LCMV)

### **Fecha para hacer abandono**

*Artículo 448.* La acción de abandono sin perjuicio de lo establecido en los artículos 445 y 448 de esta Ley, debe ejercerse dentro de los tres (3) meses contados a partir del día en que ocurra el siniestro o del día en que el asegurado reciba la noticia del mismo, si éste ocurre en aguas jurisdiccionales de la República, y dentro de los seis (6) meses, contados en la misma forma, si el siniestro ocurre en otro lugar. En los casos previstos en los artículos 445 y 448 de esta Ley, el plazo de tres (3) o seis (6) meses, según el caso, correrá desde el vencimiento del plazo de sesenta (60) días continuos establecido en esos artículos. (Art. 442 LCMV)

### **Presunción de pérdida total del buque**

*Artículo 449.* En los casos de falta de noticias, el buque se presume perdido totalmente una vez transcurridos los plazos de tres (3) o seis (6) meses establecidos en el artículo precedente, los cuales se deben contar a partir de la última noticia que se tenga de aquel.

La acción de abandono solamente puede ejercerse dentro de los tres (3) meses subsiguientes al vencimiento del plazo respectivo. Este mismo plazo se aplica para los casos del artículo 446, y se cuenta desde el vencimiento del término fijado en el mismo. (Art. 443 LCMV)

### **Acción de avería**

*Artículo 450.* Una vez transcurridos los plazos establecidos en los artículos anteriores, sin haber hecho uso de la acción de abandono, el asegurado sólo puede ejercer la acción de avería. (Art. 444 LCMV)

### **Presunción de pérdida dentro del contrato**

*Artículo 451.* Si el seguro hubiese sido contratado a término, se presume que la pérdida ocurrió dentro de la vigencia del contrato de seguro, salvo que el asegurador pruebe, que la pérdida ocurrió después de haber expirado el término estipulado. (Art. 445 LCMV)

### **Ejercicio de la acción por vía judicial**

*Artículo 452.* La acción de abandono salvo acuerdo entre asegurador y asegurado, debe ejercerse judicialmente dentro de los plazos mencionados en los artículos 457 y 449 de la presente Ley. Al intentar la demanda, el asegurado debe declarar al asegurador todos los seguros contratados sobre el bien que abandona, si fuese el caso. Mientras no haya formulado tal declaración, el asegurador no está obligado a pagar la indemnización pertinente. (Art. 446 LCMV)

### **Transferencia de la propiedad de los bienes abandonados**

*Artículo 453.* Admitido el abandono o declarado válido en juicio, la propiedad de los bienes abandonados, con las mejoras o desperfectos que en ellas sobrevengan desde el momento del aviso

de abandono, se transfiere al asegurador, sin que se le exonere del pago por cualquier reparación realizada al buque legalmente abandonado.

El asegurador puede pagar al asegurado la indemnización a que esté obligado, rehusando aceptar la transferencia de los derechos sobre los bienes abandonados. Esta declaración debe formularla en su primera presentación en el juicio de abandono. (Art. 447 LCMV)

#### **Aviso de abandono no necesaria**

*Artículo 454.* El aviso de abandono no será necesario cuando la avería o accidente, por su naturaleza o magnitud, haga imposible la adopción por el asegurador de medidas tendentes a recuperar, rescatar la cosa siniestrada o disminuir los efectos del siniestro. (Art. 448 LCMV)

#### **Abandono irrevocable**

*Artículo 455.* Una vez aceptado el aviso de abandono por el asegurador, el abandono es irrevocable. La aceptación del aviso de abandono constituye admisión concluyente de la responsabilidad por la pérdida. El asegurador puede renunciar al aviso de abandono. El asegurador que ha reasegurado su riesgo no tiene necesidad de dar aviso de abandono. (Art. 449 LCMV)

## **Capítulo VI Indemnización y Pago Provisorio**

#### **Indemnización o rechazo del siniestro**

*Artículo 456.* Los siniestros amparados por las pólizas de seguros marítimos, deberán ser indemnizados o rechazados por el asegurador, dentro del lapso de treinta (30) días continuos siguientes a la fecha de consignación del último de los recaudos necesarios por parte del asegurado, o de la entrega del informe definitivo de ajuste de pérdidas. (Art. 450 LCMV)

#### **Pronto pago provisorio**

*Artículo 457.* Expirado el lapso indicado en el artículo anterior, sin perjuicio del ejercicio de otras facultades, el asegurado o beneficiario tiene derecho a exigir por la vía judicial el pronto pago provisorio de la indemnización que pudiera corresponder, mediante el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Reclamándolo expresamente en juicio o en forma incidental, al ejercer cualquiera de las otras acciones aquí referidas;
2. Presentando los comprobantes que justifiquen el seguro, el interés asegurable y la navegación del buque o el transporte de las mercancías, según corresponda;
3. Justificando sucintamente la producción del riesgo asegurado y el perjuicio sufrido; y,
4. Prestando la fianza que el tribunal estime procedente para garantizar la devolución de la indemnización pretendida y de las costas, intereses y cualquier suma que pudiera corresponder por los eventuales perjuicios que cause la conducta del asegurado, en el supuesto de prosperar su repetición por el asegurado.

El asegurador deberá ser citado al juicio al sólo efecto de reconocer la autenticidad del seguro invocado y para que se pronuncie sobre la restante documentación agregada por el accionante. En caso de desconocimiento, el asegurado podrá probarlas por cualquier medio procesal.

Si el perjuicio invocado fuera parcial, un perito designado de oficio por el tribunal, determinará provisoriamente la existencia y magnitud del perjuicio pretendido. (Art. 451 LCMV)

#### **Admisión del derecho invocado**

*Artículo 458.* Con el cumplimiento de todos los requisitos señalados, el tribunal declarará admitido el derecho invocado por el accionante, ordenando librar mandamiento de intimación de pago y embargo contra el asegurador, quien sólo podrá oponer la excepción de pago.

### **Repetición de pago**

*Artículo 459.* El asegurador podrá repetir la suma que se haya visto obligado a pagar mediante la acción del pronto pago provisorio, contradiciendo el derecho del accionante.

En dicho juicio, el cual deberá tramitarse por la vía ordinaria, el asegurador dispondrá de todos los medios y defensas que estime pertinentes. El derecho del asegurador para iniciar el juicio de repetición por el pronto pago provisorio a que se viera obligado, prescribirá al año desde que el mismo fuera exigible.

La fianza que prestara el asegurado para la procedencia del pronto pago provisorio, quedará subsistente hasta el cumplimiento de la sentencia que se dicte. Esa fianza caducará con la prescripción del derecho para iniciar dicho juicio. (Art. 453 LCMV)

## **Capítulo VII Prescripción**

### **Prescripción de las acciones**

*Artículo 460.* Las acciones derivadas del contrato de seguro marítimo prescriben en el transcurso de dos (2) años, que se comenzarán a contar:

1. Para el ejercicio de la acción por cobro de la prima, a partir de la fecha de su exigibilidad.
2. Para el ejercicio de la acción de avería:
  - 2.1 Si se trata de buque, a partir de la fecha del accidente; si se trata de mercancías, a partir de la fecha de llegada o de la fecha en que debió llegar el buque a su destino, según el caso, o, si el accidente fue posterior a esas fechas, a partir de la fecha del respectivo accidente.
  - 2.2 Desde el vencimiento de los plazos fijados en artículos 443, 444, 445, 446 y 449 según corresponda.
3. Para la acción derivada del pago de la contribución de la avería gruesa o común, o de la remuneración por asistencia o de la responsabilidad por daños a terceros, a partir del día del pago. (Art. 454 LCMV)

### **Interrupción de la prescripción**

*Artículo 461.* La interposición de la demanda de abandono interrumpe la prescripción de la acción de avería. (Art. 455 LCMV)

### **Prescripción de la acción de repetición**

*Artículo 462.* La acción de repetición que puede interponer el asegurador contra el asegurado, prescribe por el transcurso de un (1) año a contar de la fecha del pago. (Art. 456 LCMV)

### **Prescripción de la acción por recuperación**

*Artículo 463.* En las acciones por recuperación que ejercite al asegurado contra terceros, el plazo de prescripción es el mismo que el de la acción del asegurador en cuyo derecho se subroga. (Art. 457 LCMV)

## **TÍTULO VII DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y DEROGATORIAS**

En este Título deberán incluirse normas transitorias referentes a la *vacatio legis*, así como las disposiciones derogatorias de las leyes vigentes que rijan la materia según correspondan.

## ÍNDICE ESQUEMÁTICO

**Título I**

Parte General.....	3
--------------------	---

**Título II**

Normas Relativas al Buque.....	6
--------------------------------	---

**Capítulo I**

<b>Embargo (Arraigo) de Buques.....</b>	<b>6</b>
---	----------

*Capítulo II*

<b>Privilegios sobre el Buque.....</b>	<b>9</b>
--	----------

*Capítulo III*

<b>Hipoteca Naval.....</b>	<b>12</b>
----------------------------	-----------

**Título III**

<b>Sujetos de la Navegación.....</b>	<b>16</b>
--------------------------------------	-----------

*Capítulo I*

<b>Capitán.....</b>	<b>16</b>
---------------------	-----------

*Capítulo II*

<b>Agente Naviero.....</b>	<b>18</b>
----------------------------	-----------

*Capítulo III*

<b>Armador.....</b>	<b>19</b>
---------------------	-----------

*Capítulo IV*

<b>Limitación de Responsabilidad.....</b>	<b>19</b>
---	-----------

*Capítulo V*

<b>Procedimiento de Limitación de Responsabilidad y Constitución del Fondo de Limitación.....</b>	<b>23</b>
---	-----------

**Título IV**

Contratos de Utilización del Buque.....	26
---	----

*Capítulo I*

<b>Disposiciones Generales.....</b>	<b>26</b>
-------------------------------------	-----------

*Capítulo II*

<b>Contratos de Arrendamiento y Fletamentos.....</b>	<b>27</b>
--	-----------

## Sección I

Disposiciones Generales.....	27
------------------------------	----

## Sección II

Arrendamiento (Locación) a Casco Desnudo.....	27
---	----

## Sección III

Fletamento a Tiempo.....	28
--------------------------	----

## Sección IV

Fletamento por Viaje.....	30
---------------------------	----

*Capítulo III*

<b>Transporte [Total o Parcial] [Marítimo] de Mercancías.....</b>	<b>33</b>
---	-----------

## Sección I

Disposiciones Generales.....	33
------------------------------	----

## Sección II

Período de Responsabilidad.....	37
---------------------------------	----

## Sección III

Obligaciones del Porteador.....	38
---------------------------------	----

## Sección IV

Responsabilidad del Porteador por Pérdida, Daño o Retraso.....	39
--	----

Sección V	
Disposiciones Generales Relativas a Ciertas Etapas del Transporte.....	43
Sección VI	
Obligaciones y Responsabilidad del Cargador.....	44
Sección VII	
Documentos de Transporte y Documentos Electrónicos de Transporte.....	46
Sección VIII	
Entrega al Destinatario.....	50
Sección IX	
Derechos de la Parte Controladora.....	54
Sección X	
Transferencia de Derechos.....	57
Sección XI	
Límites de la Responsabilidad.....	58
Sección XII	
Plazo para Presentar la Demanda.....	59
Sección XIII	
Vía Judicial.....	60
Sección XIV	
Vía Arbitral.....	62
Sección XV	
Aplicación de Otras Normas.....	64
Sección XVI	
Validez de las Cláusulas Contractuales.....	64
<i>Capítulo IV</i>	
<b>El Flete</b> .....	66
<i>Capítulo V</i>	
<b>Resolución del Contrato de Transporte</b> .....	67
<i>Capítulo VI</i>	
<b>Contrato de Remolque</b> .....	67
<i>Capítulo VII</i>	
<b>Contrato de Transporte de Pasajeros</b> .....	68
Sección I	
Disposiciones Fundamentales.....	68
Sección II	
Resolución del Contrato de Transporte de Pasajeros.....	70
Sección III	
Obligaciones y Responsabilidades del Porteador.....	71
<b>Título V</b>	
Riesgos de la Navegación.....	75
<i>Capítulo I</i>	
<b>Abordajes</b> .....	75
<i>Capítulo II</i>	
<b>Salvamento</b> .....	77
Sección I	
Disposiciones Generales.....	77
Sección II	
Recompensa o Compensación.....	79

<i>Capítulo III</i>	
<b>Averías</b> .....	82
<b>Título VI</b>	
<b>Los Seguros Marítimos</b> .....	84
<i>Capítulo I</i>	
<b>Disposiciones Generales</b> .....	84
<i>Capítulo II</i>	
<b>Seguro sobre Buques</b> .....	89
<i>Capítulo III</i>	
<b>Seguro sobre Mercancías</b> .....	91
<i>Capítulo IV</i>	
<b>Otros Seguros</b> .....	93
<i>Capítulo V</i>	
<b>Abandono de los Bienes Asegurados</b> .....	94
<i>Capítulo VI</i>	
<b>Indemnización y Pago Provisorio</b> .....	97
<i>Capítulo VII</i>	
<b>Prescripción</b> .....	98
<b>Título VII</b>	
<b>Disposiciones Transitorias y Derogatorias</b> .....	99