



NOTA

Las denominaciones empleadas en esta publicación y la forma en que aparecen presentados los datos que contiene no implican, de parte de la Secretaría de las Naciones Unidas, juicio alguno sobre la condición jurídica de países, territorios, ciudades o zonas o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras.

* * *

La publicación en el *Boletín* de información relativa a acontecimientos relacionados con el derecho del mar que tienen su origen en medidas y decisiones adoptadas por los Estados no entraña el reconocimiento por parte de las Naciones Unidas de la validez de esas medidas y decisiones.

* * *

Se autoriza la reproducción, parcial o total, de cualquier información contenida en el *Boletín*, a condición de que se mencione la fuente.

ÍNDICE

Página

I. CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

Situación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, del Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención y del Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios	1
1. Cuadro recapitulativo del estado de la Convención y de los Acuerdos conexos al 31 de marzo de 2000	1
2. Listas cronológicas de las ratificaciones de la Convención y los Acuerdos conexos y de las adhesiones y sucesiones a dichos instrumentos, al 31 de marzo de 2000	13
a) La Convención	13
b) Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención	15
c) Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios	16
3. Declaración formulada de conformidad con el artículo 287 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar	17
II. INFORMACIÓN JURÍDICA RELATIVA A LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR	
A. Resoluciones pertinentes de la Asamblea General de las Naciones Unidas	19
1. Resolución 54/31 de la Asamblea General, de 24 de noviembre de 1999: Los océanos y el derecho del mar	19
2. Resolución 54/32 de la Asamblea General, de 24 de noviembre de 1999: Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1992, relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios.	23
3. Resolución 54/33 de la Asamblea General, de 24 de noviembre de 1999: Resultados del examen por la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible del tema sectorial “Los océanos y los mares”: coordinación y cooperación internacionales	27
B. Legislación nacional	30
1. Croacia: Código Marítimo, 27 de enero de 1994	30

	<i>Página</i>
Primera Parte. Disposiciones generales	30
Segunda Parte. Espacios marítimos y submarinos	32
Tercera Parte. El dominio marítimo	43
Cuarta Parte. Seguridad de la navegación	51
Quinta Parte. Nacionalidad, identificación, inscripción y cancelación de la inscripción de los buques	76
Sexta Parte. Derechos reales	82
Séptima Parte. El armador del buque.	119
Octava Parte. Contratos	132
(Las partes novena a undécima se publicarán en el <i>Boletín No. 43</i>)	
2. Gabón: Decreto No. 002066/PR/MHCUCDM, de 4 de diciembre de 1992	192
Disposiciones reglamentarias que determinan las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de la República Gabonesa	192
C. Tratados	
1. Acuerdo entre el Reino de los Países Bajos y el Reino de Bélgica relativo a la delimitación de la plataforma continental, de 18 de diciembre de 1996	194
2. Acuerdo entre el Reino de los Países Bajos y el Reino de Bélgica relativo a la delimitación del mar territorial, de 18 de diciembre de 1996	195
3. Canje de notas de fecha 10 de febrero de 2000 que constituye un Acuerdo entre el Gobierno de Australia y la Administración de Transición de las Naciones Unidas para Timor Oriental con respecto a la continuación de la aplicación del Tratado entre Australia y la República de Indonesia sobre la Zona de Cooperación ubicada entre la Provincia indonesia de Timor Oriental y el norte de Australia, de 11 de diciembre de 1989	197

III. OTRAS INFORMACIONES

Correcciones a los <i>Boletines Nos. 39 y 41</i> de 1999	200
--	-----

I. CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

Situación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, del Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención y del Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios

1. Cuadro recapitulativo del estado de la Convención y de los Acuerdos conexos al 31 de marzo de 2000

Estado o entidad (Los Estados que no son miembros de las Naciones Unidas se indican en letra cursiva; las filas sombreadas corresponden a Estados sin litoral)	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en vigor desde el 16 de noviembre de 1994)		Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención (en vigor desde el 28 de julio de 1996)		Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios (aún no en vigor)	
	Firma (✓); declaración (☐)	Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); sucesión (s); declaración (☐)	Firma (✓)	Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); firma definitiva (fd); participación (p) ¹ ; procedimiento simplificado (ps) ²	Firma (✓); declaración (☐)	Ratificación; adhesión (a) ³ ; declaración (☐)
TOTALES	158 (☐ 35)	132 (☐ 48)	79	96	59 (☐ 5)	26 (☐ 6)
Afganistán	✓					
Albania						
Alemania		☐ 14 de octubre de 1994 (a)	✓	14 de octubre de 1994	✓	
Andorra						
Angola	☐	5 de diciembre de 1990				
Antigua y Barbuda	✓	2 de febrero de 1989				
Arabia Saudita	✓	☐ 24 de abril de 1996		24 de abril de 1996 (p)		
Argelia	☐	☐ 11 de junio de 1996	✓	11 de junio de 1996 (p)		

<i>Estado o entidad (Los Estados que no son miembros de las Naciones Unidas se indican en letra cursiva; las filas sombreadas corresponden a Estados sin litoral)</i>	<i>Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en vigor desde el 16 de noviembre de 1994)</i>		<i>Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención (en vigor desde el 28 de julio de 1996)</i>		<i>Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios (aún no en vigor)</i>	
	<i>Firma (✓); declaración (📄)</i>	<i>Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); sucesión (s); declaración (📄)</i>	<i>Firma (✓)</i>	<i>Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); firma definitiva (fd); participación (p)¹; procedimiento simplificado (ps)²</i>	<i>Firma (✓); declaración (📄)</i>	<i>Ratificación; adhesión (a); declaración (📄)</i>
Argentina	📄	📄 1° de diciembre de 1995	✓	1° de diciembre de 1995	✓	
Armenia						
Australia	✓	5 de octubre de 1994	✓	5 de octubre de 1994	✓	23 de diciembre de 1999
Austria	✓	📄 14 de julio de 1995	✓	14 de julio de 1995	✓	
Azerbaiyán						
Bahamas	✓	29 de julio de 1983	✓	28 de julio de 1995		16 de enero de 1997 (a)
Bahrein	✓	30 de mayo de 1985				
Bangladesh	✓				✓	
Barbados	✓	12 de octubre de 1993	✓	28 de julio de 1995 (ps)		
Belarús	📄					
Bélgica	📄	📄 13 de noviembre de 1998	✓	13 de noviembre de 1998	✓	
Belize	✓	13 de agosto de 1983		21 de octubre de 1994 (fd)	✓	
Benin	✓	16 de octubre de 1997		16 de octubre de 1997 (p)		
Bhután	✓					

Bolivia	📅	28 de abril de 1995		28 de abril de 1995 (p)		
Bosnia y Herzegovina		12 de enero de 1994 (s)				
Botswana	✓	2 de mayo de 1990			✓	8 de marzo de 2000
Brasil	📅	📅 22 de diciembre de 1988	✓			
Brunei Darussalam	✓	5 de noviembre de 1996		5 de noviembre de 1996 (p)		
Bulgaria	✓	15 de mayo de 1996		15 de mayo de 1996 (a)		
Burkina Faso	✓		✓		✓	
Burundi	✓					
Cabo Verde	📅	📅 10 de agosto de 1987	✓			
Camboya	✓					
Camerún	✓	19 de noviembre de 1985	✓			
Canadá	✓		✓		✓	📅 3 de agosto de 1999
Chad	✓					
Chile	📅	📅 25 de agosto de 1997		25 de agosto de 1997 (a)		
China	✓	📅 7 de junio de 1996	✓	7 de junio de 1996 (p)	📅	
Chipre	✓	12 de diciembre de 1988	✓	27 de julio de 1995		
Colombia	✓					
Comoras	✓	21 de junio de 1994				
Comunidad Europea	📅	📅 1° de abril de 1998 (cf)	✓	1° de abril de 1998 (cf)	📅	
Congo	✓					
Costa Rica	📅	21 de septiembre de 1992				

Estado o entidad (Los Estados que no son miembros de las Naciones Unidas se indican en letra cursiva; las filas sombreadas corresponden a Estados sin litoral)	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en vigor desde el 16 de noviembre de 1994)		Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención (en vigor desde el 28 de julio de 1996)		Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios (aún no en vigor)	
	Firma (✓); declaración (📄)	Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); sucesión (s); declaración (📄)	Firma (✓)	Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); firma definitiva (fd); participación (p) ¹ ; procedimiento simplificado (ps) ²	Firma (✓); declaración (📄)	Ratificación; adhesión (a) ³ ; declaración (📄)
Côte d'Ivoire	✓	26 de marzo de 1984	✓	28 de julio de 1995 (ps)	✓	
Croacia		📄 5 de abril de 1995 (s)		5 de abril de 1995 (p)		
Cuba	📄	📄 15 de agosto de 1984				
Dinamarca	✓		✓		✓	
Djibouti	✓	8 de octubre de 1991				
Dominica	✓	24 de octubre de 1991				
Ecuador						
Egipto	✓	📄 26 de agosto de 1983	✓		✓	
El Salvador	✓					
Emiratos Árabes Unidos	✓					
Eritrea						
Eslovaquia	✓	8 de mayo de 1996	✓	8 de mayo de 1996		
Eslovenia		📄 16 de junio de 1995 (s)	✓	16 de junio de 1995		
España	📄	📄 15 de enero de 1997	✓	15 de enero de 1997	✓	
Estados Unidos de América			✓		✓	📄 21 de agosto de 1996

Estonia								
Etiopía	✓							
ex República Yugoslava de Macedonia		19 de agosto de 1994 (s)	19 de agosto de 1994 (p)					
Federación de Rusia	📅	📅 12 de marzo de 1997	12 de marzo de 1997 (a)	✓			📅 4 de agosto de 1997	
Fiji	✓	10 de diciembre de 1982	28 de julio de 1995	✓			12 de diciembre de 1996	
Filipinas	📅	📅 8 de mayo de 1984	23 de julio de 1997	✓				
Finlandia	📅	📅 21 de junio de 1996	21 de junio de 1996	✓				
Francia	📅	📅 11 de abril de 1996	11 de abril de 1996	✓			📅	
Gabón	✓	11 de marzo de 1998	11 de marzo de 1998 (p)	✓				
Gambia	✓	22 de mayo de 1984						
Georgia		21 de marzo de 1996 (a)	21 de marzo de 1996 (p)					
Ghana	✓	7 de junio de 1983						
Granada	✓	25 de abril de 1991	28 de julio de 1995 (ps)	✓				
Grecia	📅	📅 21 de julio de 1995	21 de julio de 1995	✓				
Guatemala	✓	📅 11 de febrero de 1997	11 de febrero de 1997 (p)					
Guinea	📅	6 de septiembre de 1985	28 de julio de 1995 (ps)	✓				
Guinea-Bissau	✓	📅 25 de agosto de 1986					✓	
Guinea Ecuatorial	✓	21 de julio de 1997	21 de julio de 1997 (p)					
Guyana	✓	16 de noviembre de 1993						
Haití	✓	31 de julio de 1996	31 de julio de 1996 (p)					
Honduras	✓	5 de octubre de 1993						

Estado o entidad (Los Estados que no son miembros de las Naciones Unidas se indican en letra cursiva; las filas sombreadas corresponden a Estados sin litoral)	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en vigor desde el 16 de noviembre de 1994)		Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención (en vigor desde el 28 de julio de 1996)		Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios (aún no en vigor)	
	Firma (✓); declaración (📄)	Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); sucesión (s); declaración (📄)	Firma (✓)	Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); firma definitiva (fd); participación (p) ¹ ; procedimiento simplificado (ps) ²	Firma (✓); declaración (📄)	Ratificación; adhesión (a); declaración (📄)
Hungría	✓					
India	✓	📄 29 de junio de 1995	✓	29 de junio de 1995		
Indonesia	✓	3 de febrero de 1986	✓		✓	
Irán (República Islámica del)	📄					17 de abril de 1998 (a)
Iraq	📄	30 de julio de 1985				
Irlanda	✓	📄 21 de junio de 1996	✓	21 de junio de 1996	✓	
Islandia	✓	📄 21 de junio de 1985	✓	28 de julio de 1995 (ps)	✓	14 de febrero de 1997
Islas Cook	✓	15 de febrero de 1995		15 de febrero de 1995 (a)		1° de abril de 1999 (a)
Islas Marshall		9 de agosto de 1991 (a)			✓	
Islas Salomón	✓	23 de junio de 1997		23 de junio de 1997 (p)		13 de febrero de 1997 (a)
Israel					✓	
Italia	📄	📄 13 de enero de 1995	✓	13 de enero de 1995	✓	
Jamahiriyá Árabe Libia	✓					
Jamaica	✓	21 de marzo de 1983	✓	28 de julio de 1995 (ps)	✓	

Japón	✓	20 de junio de 1996	✓	20 de junio de 1996	✓	
Jordania		27 de noviembre de 1995 (a)		27 de noviembre de 1995 (p)		
Kazajstán						
Kenya	✓	2 de marzo de 1989		29 de julio de 1994 (fd)		
Kirguistán						
Kiribati						
Kuwait	✓	2 de mayo de 1986				
Lesotho	✓					
Letonia						
Líbano	✓	5 de enero de 1995		5 de enero de 1995 (p)		
Liberia	✓					
Liechtenstein	✓					
Lituania						
Luxemburgo	📄		✓		✓	
Madagascar	✓					
Malasia	✓	14 de octubre de 1996	✓	14 de octubre de 1996 (p)		
Malawi	✓					
Maldivas	✓		✓		✓	30 de diciembre de 1998
Mali	📄	16 de julio de 1985				
Malta	✓	20 de mayo de 1993	✓	26 de junio de 1996		
Marruecos	✓		✓		✓	
Mauricio	✓	4 de noviembre de 1994		4 de noviembre de 1994 (p)		📅 25 de marzo de 1997 (a)

<i>Estado o entidad (Los Estados que no son miembros de las Naciones Unidas se indican en letra cursiva; las filas sombreadas corresponden a Estados sin litoral)</i>	<i>Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en vigor desde el 16 de noviembre de 1994)</i>		<i>Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención (en vigor desde el 28 de julio de 1996)</i>		<i>Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios (aún no en vigor)</i>	
	<i>Firma (✓); declaración (☒)</i>	<i>Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); sucesión (s); declaración (☒)</i>	<i>Firma (✓)</i>	<i>Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); firma definitiva (fd); participación (p)¹; procedimiento simplificado (ps)²</i>	<i>Firma (✓); declaración (☒)</i>	<i>Ratificación; adhesión (a); declaración (☒)</i>
Mauritania	✓	17 de julio de 1996	✓	17 de julio de 1996 (p)	✓	
México	✓	18 de marzo de 1983				
Micronesia (Estados Federados de)		29 de abril de 1991 (a)	✓	6 de septiembre de 1995	✓	23 de mayo de 1997
Mónaco	✓	20 de marzo de 1996	✓	20 de marzo de 1996 (p)		9 de junio de 1999 (a)
Mongolia	✓	13 de agosto de 1996	✓	13 de agosto de 1996 (p)		
Mozambique	✓	13 de marzo de 1997		13 de marzo de 1997 (a)		
Myanmar	✓	21 de mayo de 1996		21 de mayo de 1996 (a)		
Namibia	✓	18 de abril de 1983	✓	28 de julio de 1995 (ps)	✓	8 de abril de 1998
Nauru	✓	23 de enero de 1996		23 de enero de 1996 (p)		10 de enero de 1997 (a)
Nepal	✓	2 de noviembre de 1998		2 de noviembre de 1998 (p)		
Nicaragua	☒					
Níger	✓					
Nigeria	✓	14 de agosto de 1986	✓	28 de julio de 1995 (ps)		
Niue	✓				✓	

Noruega	✓	📅 24 de junio de 1996		24 de junio de 1996 (a)	✓	📅 30 de diciembre de 1996
Nueva Zelanda	✓	19 de julio de 1996	✓	19 de julio de 1996	✓	
Omán	📅	📅 17 de agosto de 1989		26 de febrero de 1997 (a)		
Países Bajos	✓	📅 28 de junio de 1996	✓	28 de junio de 1996	📅	
Pakistán	✓	📅 26 de febrero de 1997	✓	26 de febrero de 1997 (p)	✓	
Palau		30 de septiembre de 1996 (a)		30 de septiembre de 1996 (p)		
Panamá	✓	📅 1° de julio de 1996		1° de julio de 1996 (p)		
Papua Nueva Guinea	✓	14 de enero de 1997		14 de enero de 1997 (p)	✓	4 de junio de 1999
Paraguay	✓	26 de septiembre de 1986	✓	10 de julio de 1995		
Perú						
Polonia	✓	13 de noviembre de 1998	✓	13 de noviembre de 1998		
Portugal	✓	📅 3 de noviembre de 1997	✓	3 de noviembre de 1997	✓	
Qatar	📅					
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte		📅 25 de julio de 1997 (a)	✓	25 de julio de 1997	✓	
República Árabe Siria						
República Centroafricana	✓					
República Checa	✓	📅 21 de junio de 1996	✓	21 de junio de 1996		
República de Corea	✓	29 de enero de 1996	✓	29 de enero de 1996	✓	
República Democrática del Congo	✓	17 de febrero de 1989				
República Democrática Popular Lao	✓	5 de junio de 1998	✓	5 de junio de 1998 (p)		

<i>Estado o entidad (Los Estados que no son miembros de las Naciones Unidas se indican en letra cursiva; las filas sombreadas corresponden a Estados sin litoral)</i>	<i>Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en vigor desde el 16 de noviembre de 1994)</i>		<i>Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención (en vigor desde el 28 de julio de 1996)</i>		<i>Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios (aún no en vigor)</i>	
	<i>Firma (✓); declaración (📄)</i>	<i>Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); sucesión (s); declaración (📄)</i>	<i>Firma (✓)</i>	<i>Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); firma definitiva (fd); participación (p)¹; procedimiento simplificado (ps)²</i>	<i>Firma (✓); declaración (📄)</i>	<i>Ratificación; adhesión (a); declaración (📄)</i>
República de Moldova						
República Dominicana	✓					
República Popular Democrática de Corea	✓					
República Unida de Tanzania	✓	📄 30 de septiembre de 1985	✓	25 de junio de 1998		
Rumania	📄	📄 17 de diciembre de 1996		17 de diciembre de 1996 (a)		
Rwanda	✓					
Saint Kitts y Nevis	✓	7 de enero de 1993				
Samoa	✓	14 de agosto de 1995	✓	14 de agosto de 1995 (p)	✓	25 de octubre de 1996
San Marino						
Santa Lucía	✓	27 de marzo de 1985			✓	9 de agosto de 1996
<i>Santa Sede</i>						
Santo Tomé y Príncipe	📄	3 de noviembre de 1987				
San Vicente y las Granadinas	✓	1° de octubre de 1993				
Senegal	✓	25 de octubre de 1984	✓	25 de julio de 1995	✓	30 de enero de 1997

Seychelles	✓	16 de septiembre de 1991	✓	15 de diciembre de 1994	✓	20 de marzo de 1998
Sierra Leona	✓	12 de diciembre de 1994		12 de diciembre de 1994 (p)		
Singapur	✓	17 de noviembre de 1994		17 de noviembre de 1994 (p)		
Somalia	✓	24 de julio de 1989				
Sri Lanka	✓	19 de julio de 1994	✓	28 de julio de 1995 (ps)	✓	24 de octubre de 1996
Sudáfrica	📅	📅 23 de diciembre de 1997	✓	23 de diciembre de 1997		
Sudán	📅	23 de enero de 1985	✓			
Suecia	📅	📅 25 de junio de 1996	✓	25 de junio de 1996	✓	
<i>Suiza</i>	✓		✓			
Suriname	✓	9 de julio de 1998		9 de julio de 1998 (p)		
Swazilandia	✓		✓			
Tailandia	✓					
Tayikistán						
Togo	✓	16 de abril de 1985	✓	28 de julio de 1995 (ps)		
Tonga		2 de agosto de 1995 (a)		2 de agosto de 1995 (p)	✓	31 de julio de 1996
Trinidad y Tabago	✓	25 de abril de 1986	✓	28 de julio de 1995 (ps)		
Túnez	✓	📅 24 de abril de 1985	✓			
Turquía						
Turkmenistán						
<i>Tivalu</i>	✓					
Ucrania	📅	📅 26 de julio de 1999	✓	26 de julio de 1999	✓	
Uganda	✓	9 de noviembre de 1990	✓	28 de julio de 1995 (ps)	✓	

Estado o entidad (Los Estados que no son miembros de las Naciones Unidas se indican en letra cursiva; las filas sombreadas corresponden a Estados sin litoral)	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en vigor desde el 16 de noviembre de 1994)		Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención (en vigor desde el 28 de julio de 1996)		Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios (aún no en vigor)	
	Firma (✓); declaración (☐)	Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); sucesión (s); declaración (☐)	Firma (✓)	Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); firma definitiva (fd); participación (p) ¹ ; procedimiento simplificado (ps) ²	Firma (✓); declaración (☐)	Ratificación; adhesión (a) ³ ; declaración (☐)
Uruguay	☐	☐ 10 de diciembre de 1992	✓		☐	☐ 10 de septiembre de 1999
Uzbekistán						
Vanuatu	✓	10 de agosto de 1999	✓	10 de agosto de 1999 (p)	✓	
Venezuela						
Viet Nam	✓	☐ 25 de julio de 1994				
Yemen	☐	☐ 21 de julio de 1987				
Yugoslavia	✓	☐ 5 de mayo de 1986	✓	28 de julio de 1995 (ps)		
Zambia	✓	7 de marzo de 1983	✓	28 de julio de 1995 (ps)		
Zimbabwe	✓	24 de febrero de 1993	✓	28 de julio de 1995 (ps)		
TOTALES	158 (☐ 35)	132 (☐ 48)	79	96	59 (☐ 5)	26 (☐ 6)

¹ Estado obligado por el Acuerdo por haber ratificado la Convención, haberse adherido a ella o haber sucedido respecto de ella con arreglo al párrafo 1 del artículo 4 del Acuerdo.

² Estado obligado por el Acuerdo con arreglo al procedimiento simplificado establecido en su artículo 5.

³ De acuerdo con su artículo 40, el Acuerdo entrará en vigor a los 30 días a partir de la fecha de depósito del trigésimo instrumento de ratificación o adhesión.

2. *Listas cronológicas de las ratificaciones de la Convención y los Acuerdos conexos y de las adhesiones y sucesiones a dichos instrumentos, al 31 de marzo de 2000*

a) *La Convención*

1. Fiji (10 de diciembre de 1982)
2. Zambia (7 de marzo de 1983)
3. México (18 de marzo de 1983)
4. Jamaica (21 de marzo de 1983)
5. Namibia (18 de abril de 1983)
6. Ghana (7 de junio de 1983)
7. Bahamas (29 de julio de 1983)
8. Belice (13 de agosto de 1983)
9. Egipto (26 de agosto de 1983)
10. Côte d'Ivoire (26 de marzo de 1984)
11. Filipinas (8 de mayo de 1984)
12. Gambia (22 de mayo de 1984)
13. Cuba (15 de agosto de 1984)
14. Senegal (25 de octubre de 1984)
15. Sudán (23 de enero de 1985)
16. Santa Lucía (27 de marzo de 1985)
17. Togo (16 de abril de 1985)
18. Túnez (24 de abril de 1985)
19. Bahrein (30 de mayo de 1985)
20. Islandia (21 de junio de 1985)
21. Malí (16 de julio de 1985)
22. Iraq (30 de julio de 1985)
23. Guinea (6 de septiembre de 1985)
24. República Unida de Tanzania (30 de septiembre de 1985)
25. Camerún (19 de noviembre de 1985)
26. Indonesia (3 de febrero de 1986)
27. Trinidad y Tabago (25 de abril de 1986)
28. Kuwait (2 de mayo de 1986)
29. Yugoslavia (5 de mayo de 1986)
30. Nigeria (14 de agosto de 1986)
31. Guinea-Bissau (25 de agosto de 1986)
32. Paraguay (26 de septiembre de 1986)
33. Yemen (21 de julio de 1987)
34. Cabo Verde (10 de agosto de 1987)
35. Santo Tomé y Príncipe (3 de noviembre de 1987)
36. Chipre (12 de diciembre de 1988)
37. Brasil (22 de diciembre de 1988)
38. Antigua y Barbuda (2 de febrero de 1989)
39. República Democrática del Congo (17 de febrero de 1989)
40. Kenya (2 de marzo de 1989)
41. Somalia (24 de julio de 1989)
42. Omán (17 de agosto de 1989)
43. Botswana (2 de mayo de 1990)
44. Uganda (9 de noviembre de 1990)
45. Angola (5 de diciembre de 1990)
46. Granada (25 de abril de 1991)
47. Micronesia (Estados Federados de) (29 de abril de 1991)
48. Islas Marshall (9 de agosto de 1991)
49. Seychelles (16 de septiembre de 1991)
50. Djibouti (8 de octubre de 1991)
51. Dominica (24 de octubre de 1991)
52. Costa Rica (21 de septiembre de 1992)
53. Uruguay (10 de diciembre de 1992)
54. Saint Kitts y Nevis (7 de enero de 1993)
55. Zimbabwe (24 de febrero de 1993)
56. Malta (20 de mayo de 1993)
57. San Vicente y las Granadinas (1º de octubre de 1993)
58. Honduras (5 de octubre de 1993)
59. Barbados (12 de octubre de 1993)
60. Guyana (16 de noviembre de 1993)
61. Bosnia y Herzegovina (12 de enero de 1994)
62. Comoras (21 de junio de 1994)
63. Sri Lanka (19 de julio de 1994)
64. Viet Nam (25 de julio de 1994)

65. ex República Yugoslava de Macedonia (19 de agosto de 1994)
66. Australia (5 de octubre de 1994)
67. Alemania (14 de octubre de 1994)
68. Mauricio (4 de noviembre de 1994)
69. Singapur (17 de noviembre de 1994)
70. Sierra Leona (12 de diciembre de 1994)
71. Líbano (5 de enero de 1995)
72. Italia (13 de enero de 1995)
73. Islas Cook (15 de febrero de 1995)
74. Croacia (5 de abril de 1995)
75. Bolivia (28 de abril de 1995)
76. Eslovenia (16 de junio de 1995)
77. India (29 de junio de 1995)
78. Austria (14 de julio de 1995)
79. Grecia (21 de julio de 1995)
80. Tonga (2 de agosto de 1995)
81. Samoa (14 de agosto de 1995)
82. Jordania (27 de noviembre de 1995)
83. Argentina (1º de diciembre de 1995)
84. Nauru (23 de enero de 1996)
85. República de Corea (29 de enero de 1996)
86. Mónaco (20 de marzo de 1996)
87. Georgia (21 de marzo de 1996)
88. Francia (11 de abril de 1996)
89. Arabia Saudita (24 de abril de 1996)
90. Eslovaquia (8 de mayo de 1996)
91. Bulgaria (15 de mayo de 1996)
92. Myanmar (21 de mayo de 1996)
93. China (7 de junio de 1996)
94. Argelia (11 de junio de 1996)
95. Japón (20 de junio de 1996)
96. Finlandia (21 de junio de 1996)
97. Irlanda (21 de junio de 1996)
98. República Checa (21 de junio de 1996)
99. Noruega (24 de junio de 1996)
100. Suecia (25 de junio de 1996)
101. Países Bajos (28 de junio de 1996)
102. Panamá (1º de julio de 1996)
103. Mauritania (17 de julio de 1996)
104. Nueva Zelandia (19 de julio de 1996)
105. Haití (31 de julio de 1996)
106. Mongolia (13 de agosto de 1996)
107. Palau (30 de septiembre de 1996)
108. Malasia (14 de octubre de 1996)
109. Brunei Darussalam (5 de noviembre de 1996)
110. Rumania (17 de diciembre de 1996)
111. Papua Nueva Guinea (14 de enero de 1997)
112. España (15 de enero de 1997)
113. Guatemala (11 de febrero de 1997)
114. Pakistán (26 de febrero de 1997)
115. Federación de Rusia (12 de marzo de 1997)
116. Mozambique (13 de marzo de 1997)
117. Islas Salomón (23 de junio de 1997)
118. Guinea Ecuatorial (21 de julio de 1997)
119. Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (25 de julio de 1997)
120. Chile (25 de agosto de 1997)
121. Benin (16 de octubre de 1997)
122. Portugal (3 de noviembre de 1997)
123. Sudáfrica (23 de diciembre de 1997)
124. Gabón (11 de marzo de 1998)
125. Comunidad Europea (1º de abril de 1998)
126. República Democrática Popular Lao (5 de junio de 1998)
127. Suriname (9 de julio de 1998)
128. Nepal (2 de noviembre de 1998)
129. Bélgica (13 de noviembre de 1998)
130. Polonia (13 de noviembre de 1998)
131. Ucrania (26 de julio de 1999)
132. Vanuatu (10 de agosto de 1999)

b) *Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención*

1. Kenya (29 de julio de 1994)
2. ex República Yugoslava de Macedonia (19 de agosto de 1994)
3. Australia (5 de octubre de 1994)
4. Alemania (14 de octubre de 1994)
5. Belice (21 de octubre de 1994)
6. Mauricio (4 de noviembre de 1994)
7. Singapur (17 de noviembre de 1994)
8. Sierra Leona (12 de diciembre de 1994)
9. Seychelles (15 de diciembre de 1994)
10. Líbano (5 de enero de 1995)
11. Italia (13 de enero de 1995)
12. Islas Cook (15 de febrero de 1995)
13. Croacia (5 de abril de 1995)
14. Bolivia (28 de abril de 1995)
15. Eslovenia (16 de junio de 1995)
16. India (29 de junio de 1995)
17. Paraguay (10 de julio de 1995)
18. Austria (14 de julio de 1995)
19. Grecia (21 de julio de 1995)
20. Senegal (25 de julio de 1995)
21. Chipre (27 de julio de 1995)
22. Bahamas (28 de julio de 1995)
23. Barbados (28 de julio de 1995)
24. Côte d'Ivoire (28 de julio de 1995)
25. Fiji (28 de julio de 1995)
26. Granada (28 de julio de 1995)
27. Guinea (28 de julio de 1995)
28. Islandia (28 de julio de 1995)
29. Jamaica (28 de julio de 1995)
30. Namibia (28 de julio de 1995)
31. Nigeria (28 de julio de 1995)
32. Sri Lanka (28 de julio de 1995)
33. Togo (28 de julio de 1995)
34. Trinidad y Tabago (28 de julio de 1995)
35. Uganda (28 de julio de 1995)
36. Yugoslavia (28 de julio de 1995)
37. Zambia (28 de julio de 1995)
38. Zimbabwe (28 de julio de 1995)
39. Tonga (2 de agosto de 1995)
40. Samoa (14 de agosto de 1995)
41. Micronesia (Estados Federados de) (6 de septiembre de 1995)
42. Jordania (27 de noviembre de 1995)
43. Argentina (1º de diciembre de 1995)
44. Nauru (23 de enero de 1996)
45. República de Corea (29 de enero de 1996)
46. Mónaco (20 de marzo de 1996)
47. Georgia (21 de marzo de 1996)
48. Francia (11 de abril de 1996)
49. Arabia Saudita (24 de abril de 1996)
50. Eslovaquia (8 de mayo de 1996)
51. Bulgaria (15 de mayo de 1996)
52. Myanmar (21 de mayo de 1996)
53. China (7 de junio de 1996)
54. Argelia (11 de junio de 1996)
55. Japón (20 de junio de 1996)
56. Finlandia (21 de junio de 1996)
57. Irlanda (21 de junio de 1996)
58. República Checa (21 de junio de 1996)
59. Noruega (24 de junio de 1996)
60. Suecia (25 de junio de 1996)
61. Malta (26 de junio de 1996)
62. Países Bajos (28 de junio de 1996)
63. Panamá (1º de julio de 1996)
64. Mauritania (17 de julio de 1996)
65. Nueva Zelandia (19 de julio de 1996)
66. Haití (31 de julio de 1996)
67. Mongolia (13 de agosto de 1996)
68. Palau (30 de septiembre de 1996)
69. Malasia (14 de octubre de 1996)
70. Brunei Darussalam (5 de noviembre de 1996)
71. Rumania (17 de diciembre de 1996)

- | | |
|---|--|
| 72. Papua Nueva Guinea (14 de enero de 1997) | 84. Benin (16 de octubre de 1997) |
| 73. España (15 de enero de 1997) | 85. Portugal (3 de noviembre de 1997) |
| 74. Guatemala (11 de febrero de 1997) | 86. Sudáfrica (23 de diciembre de 1997) |
| 75. Omán (26 de febrero de 1997) | 87. Gabón (11 de marzo de 1998) |
| 76. Pakistán (26 de febrero de 1997) | 88. Comunidad Europea (1º de abril de 1998) |
| 77. Federación de Rusia (12 de marzo de 1997) | 89. República Democrática Popular Lao (5 de junio de 1998) |
| 78. Mozambique (13 de marzo de 1997) | 90. República Unida de Tanzania (25 de junio de 1998) |
| 79. Islas Salomón (23 de junio de 1997) | 91. Suriname (9 de julio de 1998) |
| 80. Guinea Ecuatorial (21 de julio de 1997) | 92. Nepal (2 de noviembre de 1998) |
| 81. Filipinas (23 de julio de 1997) | 93. Bélgica (13 de noviembre de 1998) |
| 82. Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (25 de julio de 1997) | 94. Polonia (13 de noviembre de 1998) |
| 83. Chile (25 de agosto de 1997) | 95. Ucrania (26 de julio de 1999) |
| | 96. Vanuatu (10 de agosto de 1999) |

c) Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios

- | | |
|---|--|
| 1. Tonga (31 de julio de 1996) | 14. Micronesia (Estados Federados de) (23 de mayo de 1997) |
| 2. Santa Lucía (9 de agosto de 1996) | 15. Federación de Rusia (4 de agosto de 1997) |
| 3. Estados Unidos de América (21 de agosto de 1996) | 16. Seychelles (20 de marzo de 1998) |
| 4. Sri Lanka (24 de octubre de 1996) | 17. Namibia (8 de abril de 1998) |
| 5. Samoa (25 de octubre de 1996) | 18. Irán (República Islámica del) (17 de abril de 1998) |
| 6. Fiji (12 de diciembre de 1996) | 19. Maldivas (30 de diciembre de 1998) |
| 7. Noruega (30 de diciembre de 1996) | 20. Islas Cook (1º de abril de 1999) |
| 8. Nauru (10 de enero de 1997) | 21. Papua Nueva Guinea (4 de junio de 1999) |
| 9. Bahamas (16 de enero de 1997) | 22. Mónaco (9 de junio de 1999) |
| 10. Senegal (30 de enero de 1997) | 23. Canadá (3 de agosto de 1999) |
| 11. Islas Salomón (13 de febrero de 1997) | 24. Uruguay (10 de septiembre de 1999) |
| 12. Islandia (14 de febrero de 1997) | 25. Australia (23 de diciembre de 1999) |
| 13. Mauricio (25 de marzo de 1997) | 26. Brasil (8 de marzo de 2000) |

3. *Declaración formulada de conformidad con el artículo 287 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*⁴

CROACIA

[Original: inglés]

En aplicación del artículo 287 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el Gobierno de la República de Croacia tiene el honor de declarar que, para la solución de las controversias relativas a la aplicación o la interpretación de la Convención y del Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI, aprobado el 28 de julio de 1994, elige los medios siguientes, por orden de preferencia:

1. El Tribunal Internacional del Derecho del Mar establecido con arreglo al Anexo VI;
2. La Corte Internacional de Justicia.

⁴ La declaración fue recibida el 4 de noviembre de 1999.



II. INFORMACIÓN JURÍDICA RELATIVA A LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

A. Resoluciones pertinentes de la Asamblea General de las Naciones Unidas

1. Resolución 54/31 de la Asamblea General, de 24 de noviembre de 1999: *Los océanos y el derecho del mar*

La Asamblea General,

Recordando sus resoluciones 49/28, de 6 de diciembre de 1994; 52/26, de 26 de noviembre de 1997, y 53/32, de 24 de noviembre de 1998, y otras resoluciones pertinentes aprobadas después de la entrada en vigor de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar¹ (“la Convención”) el 16 de noviembre de 1994,

Recordando también su resolución 2749 (XXV), de 17 de diciembre de 1970, y considerando que la Convención, junto con el Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982² (“el Acuerdo”), constituye el régimen que ha de aplicarse a la Zona y a sus recursos según se han definido en la Convención,

Recalcando el carácter universal de la Convención y su importancia fundamental para el mantenimiento y el fortalecimiento de la paz y la seguridad internacionales, así como para el uso y el desarrollo sostenibles de los mares y océanos y sus recursos,

Consciente de que los problemas del espacio oceánico están estrechamente relacionados entre sí y deben examinarse como un todo,

Tomando nota con satisfacción del aumento del número de Estados partes en la Convención y en el Acuerdo,

Reconociendo la trascendencia que tiene para los Estados la entrada en vigor de la Convención y del Acuerdo y la necesidad cada vez mayor, en particular de los Estados en desarrollo, de asesoramiento y asistencia para aplicarlos a fin de poder beneficiarse de ellos,

Tomando nota de que los países en desarrollo, especialmente los pequeños Estados insulares en desarrollo, pueden requerir asistencia para la preparación y publicación de cartas de conformidad con los artículos 16, 22, 47, 75 y 84 y el anexo II de la Convención,

Tomando nota con preocupación de la situación financiera de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (“la Autoridad”) y del Tribunal Internacional del Derecho del Mar (“el Tribunal”),

Consciente de la necesidad de promover y facilitar la cooperación internacional en los planos subregional, regional y mundial, para lograr el desarrollo ordenado y sostenible de los usos y recursos de los mares y océanos,

Consciente también de la importancia de la educación y la capacitación en el ámbito de los asuntos oceánicos y del derecho del mar,

¹ *Documentos Oficiales de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, vol. XVII (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.84.V.3), documento A/CONF.62/122.

² Resolución 48/263, anexo.

Reafirmando la importancia estratégica de la Convención como marco de acción nacional, regional y mundial en el ámbito marino, reconocida también por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo en el capítulo 17 del Programa 21³,

Acogiendo complacida el examen de la cuestión de los océanos y los mares hecho por la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible y la aprobación de las recomendaciones formuladas por la Comisión por conducto del Consejo Económico y Social⁴,

Tomando nota de los principales problemas, así como de las esferas de especial preocupación para la comunidad internacional, como se formulan en las recomendaciones sobre los océanos y los mares hechas por la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible por conducto del Consejo Económico y Social⁵.

Expresando su preocupación en este contexto acerca de la constante amenaza que constituye para los mares el vertimiento de desechos nucleares y otras sustancias tóxicas,

Reconociendo que mediante el trabajo en cooperación con el programa de mares regionales del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente pueden obtenerse beneficios para el medio marino,

Expresando su preocupación ante la amenaza cada vez mayor para la industria naviera de la piratería y de los robos a mano armada en el mar y su reconocimiento y apoyo de la labor que lleva a cabo la Organización Marítima Internacional en ese ámbito,

Reafirmando la importancia de aumentar la seguridad de la navegación, así como la necesidad de cooperación al respecto,

Haciendo hincapié en la importancia de proteger el patrimonio cultural subacuático y recordando en ese contexto las disposiciones del artículo 303 de la Convención,

Expresando una vez más su reconocimiento al Secretario General por sus esfuerzos en apoyo de la Convención y de su aplicación efectiva, incluida la prestación de asistencia en el funcionamiento de las instituciones creadas en virtud de la Convención,

Tomando nota de las obligaciones que incumben al Secretario General en virtud de la Convención y las resoluciones conexas de la Asamblea General, en particular las resoluciones 49/28 y 52/26, y haciendo hincapié en la importancia del cumplimiento de esas obligaciones para la aplicación efectiva y coherente de la Convención,

Tomando nota del informe del Secretario General⁶, y reafirmando la importancia de que la Asamblea General examine y considere anualmente los acontecimientos generales relacionados con la aplicación de la Convención, así como otros acontecimientos vinculados con el derecho del mar y los asuntos oceánicos,

1. *Exhorta* a todos los Estados que aún no lo hayan hecho a que, a fin de lograr el objetivo de la participación universal, pasen a ser partes en la Convención y en el Acuerdo;

2. *Reafirma* el carácter unitario de la Convención;

3. *Exhorta* a los Estados a armonizar, con carácter prioritario, su legislación nacional con las disposiciones de la Convención, a velar por la aplicación coherente de esas disposiciones, a velar también por que toda declaración que formulen con motivo de su firma, ratificación o adhesión se ajuste a las disposiciones de la Convención y a retirar cualquier declaración que no se ajuste a ella;

³ Informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, Río de Janeiro, 3 a 14 de junio de 1992 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.93.I.8 y correcciones), vol. I: *Resoluciones aprobadas por la Conferencia*, resolución 1, anexo II.

⁴ Véase *Documentos Oficiales del Consejo Económico y Social, 1999, Suplemento No. 9 (E/1999/29)*, cap. I.C., decisión 7/1.

⁵ *Ibíd.*, párrs. 3 a 36.

⁶ A/54/429.

4. *Alienta* a los Estados partes en la Convención a depositar en poder del Secretario General cartas y listas de coordenadas geográficas, como se establece en la Convención;

5. *Insta* a la comunidad internacional a que preste asistencia, según proceda, a los países en desarrollo, especialmente los pequeños Estados insulares en desarrollo, en la preparación y publicación de cartas de conformidad con los artículos 16, 22, 47, 75 y 84 y el anexo II de la Convención;

6. *Pide* al Secretario General que convoque en Nueva York, del 22 al 26 de mayo de 2000, la décima reunión de Estados partes en la Convención;

7. *Toma nota con satisfacción* de que la constante contribución del Tribunal a la solución pacífica de controversias de conformidad con la Parte XV de la Convención, y destaca su importante función y su autoridad respecto de la interpretación o aplicación de la Convención y del Acuerdo;

8. *Alienta* a los Estados partes en la Convención a que consideren la posibilidad de formular una declaración escrita por la cual elijan uno o varios de los medios señalados en el artículo 287 para la solución de controversias relativas a la interpretación o la aplicación de la Convención y del Acuerdo, e invita a los Estados a tomar nota de las disposiciones de los anexos V, VI, VII y VIII de la Convención, relativos respectivamente a la conciliación, el Tribunal, el arbitraje y el arbitraje especial;

9. *Pide* al Secretario General que distribuya listas de conciliadores y árbitros preparadas y mantenidas de conformidad con los anexos V y VII de la Convención y que actualice esas listas conforme a ellos;

10. *Toma nota* de la labor que realiza actualmente la Autoridad, y recalca la importancia del empeño de sus miembros en trabajar con prontitud para que la reglamentación relativa a las actividades de prospección y exploración relacionadas con los nódulos polimetálicos se apruebe durante 2000;

11. *Toma nota con agradecimiento* de la aprobación del Acuerdo relativo a la Sede entre el Gobierno de Jamaica y la Autoridad⁷;

12. *Exhorta* a los Estados que aún no lo hayan hecho a que consideren la posibilidad de ratificar el Acuerdo sobre los privilegios e inmunidades del Tribunal⁸ y el Protocolo sobre los privilegios e inmunidades de la Autoridad⁹, o adherirse a ellos;

13. *Hace un llamamiento* a todos los Estados partes en la Convención para que paguen las cuotas que se les han asignado para la financiación de la Autoridad y el Tribunal, respectivamente, en forma integral y puntual a fin de que éstos puedan llevar a cabo sus funciones conforme a lo establecido en la Convención, y hace también un llamamiento a los Estados que fueron miembros provisionales de la Autoridad para que paguen sus cuotas pendientes;

14. *Observa* el progreso de la labor de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (“la Comisión”), incluso la aprobación de las directrices científicas y técnicas y sus anexos¹⁰ con el fin de facilitar la preparación de las presentaciones relativas a los límites exteriores de la plataforma continental de conformidad con el artículo 76 y el anexo II de la Convención, y la aprobación de un plan de acción sobre capacitación¹¹, teniendo en cuenta especialmente las necesidades de los Estados en desarrollo;

15. *Acoge con beneplácito* la decisión de la Comisión de celebrar durante su séptimo período de sesiones una reunión abierta a la participación de todos a fin de que los Estados se familiaricen con la necesidad de aplicar las disposiciones del artículo 76 y el anexo II de la Convención respecto del establecimiento de los límites exteriores de la plataforma continental más allá de 200 millas marinas, y alienta a los Estados a que asistan a la reunión;

⁷ ISBA/3/A/L.3, anexo.

⁸ SPLOS/25.

⁹ ISBA/4/A/8, anexo.

¹⁰ CLCS/11 y Add.1 y Add.1/Corr.1.

¹¹ Véase CLCS/19.

16. *Aprueba* la convocación por el Secretario General del séptimo período de sesiones de la Comisión en Nueva York, del 1º al 5 de mayo de 2000, y, en caso necesario, de un octavo período de sesiones, del 28 de agosto al 1º de septiembre de 2000;

17. *Insta* a todos los Estados a que adopten todas las medidas posibles para impedir la contaminación del mar debido al vertimiento de materiales radiactivos y desechos industriales, de conformidad con las disposiciones pertinentes del Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por el Vertimiento de Desechos y otras Materias¹², de 1972, y sus enmiendas;

18. *Exhorta* a los Estados a que pasen a ser partes en el Protocolo de 1996 del Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por el Vertimiento de Desechos y otras Materias, y a que lo apliquen¹³;

19. *Alienta* a los Estados a que sigan apoyando el programa de mares regionales, que ha tenido éxito en varias zonas geográficas, y a que trabajen en el seno del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente a fin de aumentar la cooperación para la protección del medio marino;

20. *Insta* a los Estados a cooperar plenamente con la Organización Marítima Internacional para combatir la piratería y el robo de buques a mano armada, incluso presentándole denuncias al respecto;

21. *Insta también* a los Estados a que apliquen las directrices de la Organización Marítima Internacional sobre prevención de los ataques de piratería y el robo a mano armada y a que cooperen con el Grupo de Correspondencia de la Organización Marítima Internacional, establecido con el fin de preparar directrices uniformes para la investigación por los gobiernos de los ataques contra buques y el enjuiciamiento de los autores, y con otras iniciativas de la organización en esa esfera;

22. *Insta* a todos los Estados, en particular a los Estados ribereños de las regiones afectadas, a adoptar todas las medidas necesarias y convenientes para evitar y combatir los incidentes de piratería y robo a mano armada en el mar, incluso mediante cooperación regional, e investigar esos incidentes dondequiera que ocurran o cooperar en su investigación y llevar ante la justicia a los presuntos responsables, conforme al derecho internacional;

23. *Insta también* a los Estados a que pasen a ser partes en el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y en su Protocolo¹⁴, y a que velen por su aplicación efectiva;

24. *Expresa su reconocimiento* al Secretario General por el informe anual amplio sobre los océanos y el derecho del mar¹⁵ preparado por la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la Oficina de Asuntos Jurídicos de la Secretaría, así como por las demás actividades de la División, que se ajustan a las disposiciones de la Convención y al mandato establecido en las resoluciones 49/28 y 52/26;

25. *Pide* al Secretario General que vele por que la capacidad institucional de la Organización responda adecuadamente a las necesidades de los Estados, las nuevas instituciones establecidas con arreglo a la Convención y otras organizaciones internacionales competentes proporcionándoles asesoramiento, información, incluida la contenida en su informe, y asistencia oportunos, teniendo en cuenta las necesidades especiales de los países en desarrollo;

26. *Pide también* al Secretario General que siga desempeñando las funciones que se le encomiendan en la Convención y en las resoluciones pertinentes de la Asamblea General, incluidas las mencionadas en el párrafo 11 de la resolución 52/26, y que vele por que la ejecución de esas actividades no se vea perjudicada por las economías que se puedan lograr en virtud del presupuesto aprobado para la Organización;

¹² Naciones Unidas, *Recueil des Traités*, vol. 1046, No. 15749.

¹³ IMO/LC.2/Circ.380.

¹⁴ Publicación de la Organización Marítima Internacional, No. de venta: 462.88.12S.

¹⁵ www.un.org/Depts/los.

27. *Reafirma* la importancia de velar por que la Convención se aplique de manera uniforme y coherente y por que se adopte un enfoque coordinado para su aplicación general, así como la importancia de fortalecer la cooperación técnica y la asistencia financiera a tal efecto; recalca una vez más la importancia que siguen teniendo los esfuerzos del Secretario General para promover esos fines y reitera su invitación a las organizaciones internacionales competentes y a otros órganos internacionales para que apoyen esos objetivos;

28. *Invita* a los Estados Miembros y a otros interesados en condiciones de hacerlo a contribuir al desarrollo ulterior del programa de becas conmemorativas Hamilton Shirley Amerasinghe sobre el derecho del mar establecido por la Asamblea General en su resolución 35/116, de 10 de diciembre de 1980;

29. *Invita también* a los Estados Miembros a apoyar las actividades de capacitación del programa Train-Sea-Coast de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar;

30. *Toma nota* de la constante labor que realiza la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura con miras a elaborar una convención para la aplicación de las disposiciones de la Convención relativas a la protección del patrimonio cultural subacuático y vuelve a recalcar la importancia de velar por que ese instrumento se elabore de plena conformidad con las disposiciones pertinentes de la Convención;

31. *Pide* al Secretario General que señale la presente resolución a la atención del Director General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura;

32. *Reafirma* su decisión de llevar a cabo un examen y una evaluación anuales de la aplicación de la Convención y de otros acontecimientos relacionados con los asuntos oceánicos y del derecho del mar, teniendo en cuenta la resolución 54/33 de la Asamblea General, de 24 de noviembre de 1999;

33. *Pide* al Secretario General que en el quincuagésimo quinto período de sesiones le presente un informe sobre la aplicación de la presente resolución, incluidos otros acontecimientos y cuestiones relacionados con los asuntos oceánicos y del derecho del mar, en el contexto de su informe anual amplio sobre los océanos y el derecho del mar, y que presente el informe con arreglo a las modalidades establecidas en la resolución 54/33;

34. *Decide* incluir en el programa provisional de su quincuagésimo quinto período de sesiones el tema titulado “Los océanos y el derecho del mar”.

*62a. sesión plenaria
24 de noviembre de 1999*

2. *Resolución 54/32 de la Asamblea General, de 24 de noviembre de 1999: Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982, relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios*

La Asamblea General,

Recordando las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar¹, incluida la sección 2 de la Parte VII,

Reconociendo que el Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordena-

¹ *Documentos Oficiales de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, vol. XVII (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.84.V.3), documento A/CONF.62/122.

ción de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios² (“el Acuerdo”), establece los derechos y obligaciones de los Estados en lo que respecta a la autorización del uso de buques de su pabellón para la pesca en alta mar,

Tomando nota de que el Acuerdo aún no ha entrado en vigor, aunque veinticuatro Estados o entidades lo han ratificado o se han adherido a él,

Consciente de la necesidad de promover y facilitar la cooperación internacional, especialmente en los planos regional y subregional, a fin de garantizar el desarrollo y aprovechamiento sostenibles de los recursos marinos vivos de los océanos y mares del mundo, de conformidad con la presente resolución,

Tomando nota de que la situación de las poblaciones de algunas especies de peces transzonales y poblaciones de peces altamente migratorios es motivo de gran preocupación debido a que dichas poblaciones no han sido objeto de medidas de reglamentación adecuadas,

Reconociendo la importancia de las medidas que deben adoptar los Estados y otras entidades para compartir de manera responsable el aprovechamiento de los recursos pesqueros de alta mar, incluidas las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, como se indica en las Partes III y IV del Acuerdo,

Reconociendo también que, según se estipula en el Acuerdo y se reitera como principio en el Código de Conducta para la pesca responsable de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación³, es deber de los Estados del pabellón ejercer un control efectivo de los buques pesqueros que enarbolan su pabellón y los buques de su pabellón que prestan apoyo a los primeros, y velar por que las actividades de dichos buques no vayan en menoscabo de la eficacia de las medidas de conservación y ordenación adoptadas de conformidad con el derecho internacional y aprobadas a nivel nacional, subregional, regional o mundial,

Reconociendo además que varias organizaciones y arreglos regionales de ordenación pesquera con competencia para establecer medidas de conservación y ordenación relativas a las poblaciones de peces transzonales o las poblaciones de peces altamente migratorios, están adoptando ya medidas de conservación importantes para promover la recuperación y el aprovechamiento sostenible a largo plazo de las poblaciones de peces en todo el mundo, y que para el éxito de esos esfuerzos es importante que todos los Estados y entidades, incluso los que no son miembros de esas organizaciones ni partes en esos arreglos, cooperen con esas medidas de conservación y ordenación y las respeten,

Tomando nota de la obligación que tienen los Estados y otras entidades y las organizaciones y arreglos regionales y subregionales de ordenación pesquera de adoptar medidas para prevenir o eliminar la pesca excesiva, y alentando a todos los Estados a participar en los trabajos que realiza en ese ámbito la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación,

Tomando nota también de que algunas organizaciones y arreglos regionales de ordenación pesquera, incluso los que se mencionan en el informe del Secretario General^{4,5}, han adoptado medidas recientemente para garantizar que las actividades de los buques pesqueros que enarbolan pabellones de países

² *Instrumentos relativos a la pesca internacional* (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.98.V.11), secc. I; véase también A/CONF.164/37.

³ *Ibid.*, secc. III.

⁴ A/54/461.

⁵ Las organizaciones y los arreglos a los que se hace referencia son los siguientes: la Comisión Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico, la Comisión del Atún para el Océano Índico, la Comisión sobre los Recursos Biológicos del Mar Caspio, el Consejo General de Pesca del Mediterráneo, la Comisión para la Conservación de los Recursos Marinos Vivos del Antártico, la Comisión de Pesquería del Atlántico Nordeste, el Organismo de la Pesca del Foro del Pacífico Meridional, la Conferencia Multilateral de alto nivel sobre la conservación y ordenación de las poblaciones de peces altamente migratorios en el Pacífico occidental y central, la Comisión de Pesca para el Atlántico Centrooccidental, la Organización de Pesquerías del Atlántico Noroccidental, la Comisión de Pesca de Asia y el Pacífico, el Comité de Pesca para el Atlántico Centrooriental y la Organización Pesquera del Atlántico Sudoriental.

que no son miembros de esas organizaciones ni partes en esos arreglos no vayan en menoscabo de las medidas de conservación y ordenación adoptadas en el plano regional,

Reconociendo que el Acuerdo para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por los buques pesqueros que pescan en alta mar⁶ se basa en el marco jurídico establecido por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, reconociendo también la importancia de ese Acuerdo y observando que aún no ha entrado en vigor,

Tomando nota con preocupación de que las poblaciones de peces transzonales y poblaciones de peces altamente migratorios han estado sujetas en algunas partes del mundo a actividades de pesca intensas y escasamente reglamentadas, y que algunas poblaciones siguen siendo objeto de sobrepesca, principalmente como resultado de la pesca no autorizada,

Preocupada porque las actividades pesqueras ilícitas, no reglamentadas y no declaradas, incluidas aquellas que se señalan en el informe del Secretario General⁷, amenazan con causar un grave agotamiento de las poblaciones de algunas especies de peces, e instando, a ese respecto, a los Estados y entidades a que colaboren en los esfuerzos dirigidos a hacer frente a las actividades pesqueras de ese tipo,

Tomando nota de la importancia de que se aplique ampliamente el criterio de precaución a la conservación, ordenación y explotación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, de conformidad con el Acuerdo,

Reafirmando la importancia que atribuye al cumplimiento de su resolución 46/215, de 20 de diciembre de 1991, en particular las disposiciones en las que se pide la plena aplicación de una suspensión mundial de la pesca de altura en gran escala con redes de malla y deriva en los océanos y mares del mundo, incluidos los mares cerrados y semicerrados,

Reafirmando asimismo su resolución 49/116, de 19 de diciembre de 1994, relativa a la pesca no autorizada en zonas sujetas a jurisdicción nacional y sus efectos en los recursos marinos vivos de los océanos y mares del mundo, así como su resolución 52/28, de 26 de noviembre de 1997, y demás resoluciones pertinentes,

1. *Acoge con beneplácito* el informe del Secretario General⁸ acerca de la evolución reciente y situación actual del Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982, relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios⁴;

2. *Exhorta* a todos los Estados y a las demás entidades a las que se hace referencia en el inciso b) del párrafo 2 del artículo 1 del Acuerdo a que, si aún no lo han hecho, ratifiquen el Acuerdo o se adhieran a él y consideren la posibilidad de aplicarlo provisionalmente;

3. *Destaca* la importancia de la pronta entrada en vigor y la aplicación efectiva del Acuerdo;

4. *Reafirma* la importancia que atribuye al cumplimiento de sus resoluciones 46/215, 49/116, 49/118, de 19 de diciembre de 1994, y 52/28, e insta a los Estados y otras entidades a que hagan cumplir plenamente esas medidas;

5. *Exhorta* a todos los Estados y a las demás entidades a las que se hace referencia en el párrafo 1 del artículo X del Acuerdo para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por los buques pesqueros que pescan en alta mar⁶, a que, si aún no lo han hecho, acepten ese instrumento;

⁶ *Instrumentos relativos a la pesca internacional* (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta S.98.V.11), secc. II.

⁷ Particularmente en la zona de la Convención de la Comisión para la conservación de los recursos marinos vivos del Antártico; véase A/54/429, párrs. 249 a 257 y 300 a 304.

⁸ A/54/461.

6. *Exhorta* a todos los Estados a que se aseguren de que sus buques cumplan con las medidas de conservación y ordenación adoptadas de conformidad con el Acuerdo por las organizaciones y arreglos subregionales o regionales de ordenación pesquera;

7. *Exhorta* a los Estados a que no permitan que los buques que enarbolan su pabellón se dediquen a actividades pesqueras en alta mar sin que exista una supervisión efectiva de sus actividades y a que adopten medidas concretas para supervisar las operaciones pesqueras de los buques que enarbolan su pabellón;

8. *Exhorta* a la Organización Marítima Internacional a que, cooperando con la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, las organizaciones y arreglos regionales de ordenación pesquera y otras organizaciones internacionales pertinentes, y en consulta con los Estados y entidades, precise el concepto del vínculo legítimo entre el buque pesquero y el Estado a fin de facilitar la aplicación del Acuerdo;

9. *Insta* a todos los Estados a que participen en los esfuerzos de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación dirigidos a formular un plan de acción internacional para hacer frente a la pesca ilícita, no reglamentada y no declarada, en particular en la reunión de expertos y consulta técnica de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación prevista para el año 2000, y en todos los esfuerzos dirigidos a coordinar la labor de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación con otras organizaciones internacionales, incluida la Organización Marítima Internacional;

10. *Alienta* a todos los Estados y entidades interesados a que colaboren con los Estados del pabellón y la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación en la formulación y aplicación de medidas para combatir o reducir la pesca ilícita, no reglamentada y no declarada;

11. *Exhorta* a los Estados a que presten asistencia a los países en desarrollo como se prevé en el Acuerdo, y observa la importancia de que representantes de los Estados en desarrollo participen en los foros en que se examinan cuestiones relativas a la pesca;

12. *Alienta* a los Estados y demás entidades a integrar de manera adecuada los requisitos de la protección del medio ambiente, especialmente los derivados de los acuerdos multilaterales sobre el medio ambiente, en la ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios;

13. *Pide* al Secretario General que señale la presente resolución a la atención de todos los miembros de la comunidad internacional, las organizaciones intergubernamentales pertinentes, las organizaciones y órganos del sistema de las Naciones Unidas, las organizaciones o arreglos regionales y subregionales de ordenación pesquera y las organizaciones no gubernamentales competentes, y los invita a suministrar al Secretario General información pertinente sobre la aplicación de la presente resolución;

14. *Pide también* al Secretario General que le presente en su quincuagésimo sexto período de sesiones un informe sobre los adelantos relativos a la aplicación de la presente resolución;

15. *Decide* incluir en el programa provisional de su quincuagésimo sexto período de sesiones, en relación con el tema titulado “Los océanos y el derecho del mar”, el subtema titulado “Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios”.

62a. sesión plenaria
24 de noviembre de 1999

3. *Resolución 54/33 de la Asamblea General, de 24 de noviembre de 1999: Resultados del examen por la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible del tema sectorial “Los océanos y los mares”: coordinación y cooperación internacionales*

La Asamblea General,

Recordando sus resoluciones 49/28, de 6 de diciembre de 1994, sobre el derecho del mar, y 53/32, de 24 de noviembre de 1998, sobre los océanos y el derecho del mar,

Consciente de la importancia que revisten los océanos y los mares para el ecosistema de la Tierra y su aportación de recursos vitales para garantizar la seguridad alimentaria y sustentar la prosperidad económica y el bienestar de las generaciones presentes y futuras,

Convencida de que todos los aspectos de los océanos y los mares guardan estrechas relaciones entre sí y han de considerarse en su conjunto,

Recordando que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar¹ establece el marco jurídico para todas las actividades realizadas en los océanos y los mares, las cuales han de ser compatibles con él, como también reconoció la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo en el capítulo 17 del Programa 21²,

Reconociendo la importancia de preservar la integridad de la Convención,

Convencida de la importancia del estudio y el examen anuales de los asuntos oceánicos y del derecho del mar que efectúa la Asamblea General, como institución mundial a la que compete ese examen,

Convencida asimismo de la necesidad de elaborar, de acuerdo con las disposiciones existentes, un enfoque integrado de todos los aspectos jurídicos, económicos, sociales, ambientales y de otra índole de los océanos y los mares, así como de la necesidad de mejorar la coordinación y la cooperación en los planos intergubernamental e interinstitucional,

Teniendo presente la necesidad de fortalecer las estructuras y los mandatos existentes en el sistema de las Naciones Unidas y de evitar la duplicación y la superposición con respecto a debates desarrollados en otros foros,

Reconociendo el importante papel de las organizaciones internacionales en relación con los asuntos oceánicos y la promoción de la explotación sostenible de los océanos y los mares y de sus recursos,

Reconociendo asimismo la importante contribución que pueden hacer los grupos principales, identificados en el Programa 21, para el logro de ese objetivo,

Acogiendo con beneplácito el examen por la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible del tema sectorial “Los océanos y los mares”, en particular de los aspectos relacionados con la coordinación y la cooperación internacionales,

1. *Hace suyas las recomendaciones* relativas a la coordinación y la cooperación internacionales, formuladas por la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible por conducto del Consejo Económico y Social, en relación con el tema sectorial “Los océanos y los mares”³;

2. *Decide* establecer, en consonancia con el marco jurídico constituido por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar¹ y los objetivos establecidos en el capítulo 17 del Programa 21², un proceso abierto de consultas oficiosas, cuya finalidad será facilitar el examen anual por la Asamblea General, de una manera efectiva y constructiva, de los acontecimientos registrados en relación con

¹ *Documentos Oficiales de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, vol. XVII (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.84.V.3), documento A/CONF.62/122.

² *Informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, Río de Janeiro, 3 a 14 de junio de 1992 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.93.I.8 y correcciones), vol. I: Resoluciones aprobadas por la Conferencia, resolución 1, anexo II.*

³ Véase *Documentos Oficiales del Consejo Económico y Social, 1999, Suplemento No. 9 (E/1999/29)*, cap. I, secc. C, decisión 7/1, párrs. 37 a 45.

los asuntos oceánicos, mediante un análisis del informe del Secretario General sobre los océanos y el derecho del mar y la formulación de sugerencias a la Asamblea General para que examine cuestiones concretas, con especial hincapié en la determinación de esferas en las que deba mejorarse la coordinación y la cooperación en los planos intergubernamental e interinstitucional;

3. *Decide también* que las reuniones que se celebren en el marco del proceso de consultas se organizarán con arreglo al procedimiento siguiente:

a) Las reuniones estarán abiertas a la participación de todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas, los Estados miembros de los organismos especializados, todas las Partes en la Convención, las entidades que hayan recibido una invitación permanente para participar como observadores en los trabajos de la Asamblea General en virtud de sus resoluciones pertinentes⁴, y las organizaciones intergubernamentales con competencias en materia de asuntos oceánicos;

b) Las reuniones serán anuales y tendrán una semana de duración; la reunión del año 2000 se celebrará del 30 de mayo al 2 de junio;

c) En las reuniones se celebrarán debates sobre el informe del Secretario General relativo a los océanos y el derecho del mar y se prestará la debida consideración a cualquier resolución o decisión concreta de la Asamblea General, así como a cualquier informe especial pertinente del Secretario General y cualquier recomendación pertinente de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible;

d) Al determinar esferas en las que deba mejorarse la coordinación y la cooperación, en las reuniones se tendrán presentes las diferentes características y necesidades de las distintas regiones del mundo y no se planteará una armonización legal o jurídica de los diferentes instrumentos jurídicos;

e) Las reuniones serán coordinadas por dos copresidentes designados por el Presidente de la Asamblea General en consulta con los Estados Miembros y tomando en cuenta la necesidad de que estén representados los países desarrollados y los países en desarrollo;

f) Los copresidentes elaborarán, en consulta con las delegaciones, el mecanismo más idóneo para facilitar en los debates la labor del proceso de consulta, en consonancia con el reglamento y la práctica de la Asamblea General;

g) En consonancia con el reglamento y la práctica de la Asamblea General, el mecanismo de este proceso de consultas oficiosas ha de dar oportunidad de recibir contribuciones de los representantes de los grupos principales identificados en el Programa 21, en particular mediante la organización de grupos de debate;

h) Las reuniones podrán proponer elementos para su examen por la Asamblea General, inclusive, según proceda, en relación con las resoluciones de la Asamblea correspondientes al tema del programa titulado “Los océanos y el derecho del mar”;

4. *Decide asimismo* examinar la eficacia y utilidad del proceso de consultas en su quincuagésimo séptimo período de sesiones;

5. *Destaca* la importancia de la participación en el proceso de consultas de los países en desarrollo, incluidos los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo, y alienta a los Estados y las organizaciones internacionales a que apoyen los esfuerzos desplegados con ese fin;

6. *Pide* al Secretario General que proporcione al proceso de consultas los servicios necesarios para el desarrollo de su labor y que adopte disposiciones para que la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la Oficina de Asuntos Jurídicos de la Secretaría le preste apoyo en cooperación con otros órganos pertinentes de la Secretaría, incluida la División de Desarrollo Sostenible del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, según proceda;

⁴ Resoluciones 253 (III), 477 (V), 2011 (XX), 3208 (XXIX), 3237 (XXIX), 3369 (XXX), 31/3, 33/18, 35/2, 35/3, 36/4, 42/10, 43/6, 44/6, 45/6, 46/8, 47/4, 48/2, 48/3, 48/4, 48/5, 48/237, 48/265, 49/1, 49/2, 50/2, 51/1, 51/6, 51/204, 52/6, 53/5, 53/6, 54/5 y 54/10.

7. *Pide también* al Secretario General que, en cooperación con los jefes de las organizaciones pertinentes de las Naciones Unidas, incluya en el informe anual amplio que le presenta sobre los océanos y el derecho del mar sugerencias sobre iniciativas que podrían adoptarse para mejorar la coordinación y la cooperación y lograr una mejor integración en relación con los asuntos oceánicos, y le pide que ponga el informe a disposición de los interesados al menos seis semanas antes de la celebración de las reuniones del proceso de consultas;

8. *Pide además* al Secretario General que, por conducto de los órganos pertinentes de las Naciones Unidas y en cooperación con los jefes de las organizaciones, fondos o programas pertinentes de las Naciones Unidas, adopte medidas encaminadas a:

a) Lograr una colaboración y una coordinación más efectivas entre los órganos pertinentes de la Secretaría y el sistema de las Naciones Unidas en su conjunto en relación con los asuntos oceánicos y el derecho del mar;

b) Mejorar la eficacia, la transparencia y la capacidad de respuesta del Subcomité sobre Océanos y Zonas Costeras del Comité Administrativo de Coordinación;

y que en su próximo informe sobre los océanos y el derecho del mar incluya información sobre los progresos realizados a este respecto;

9. *Señala* la importancia de la coordinación y la cooperación en el plano nacional para promover un enfoque integrado de los asuntos oceánicos, a fin de, entre otras cosas, facilitar la participación efectiva de los Estados en el proceso de consultas y en otros foros internacionales;

10. *Pide* al Secretario General que señale la presente resolución a la atención de los jefes de las organizaciones intergubernamentales, los organismos especializados y los fondos y programas de las Naciones Unidas que lleven a cabo actividades relacionadas con los asuntos oceánicos y el derecho del mar, y que también la señale a la atención del Subcomité sobre Océanos y Zonas Costeras del Comité Administrativo de Coordinación, y destaca la importancia de la participación de esos órganos en el proceso de consultas, así como de sus contribuciones al informe del Secretario General sobre los océanos y el derecho del mar;

11. *Invita* a los Estados Miembros a que, en el contexto de su participación en órganos competentes pertinentes de organizaciones intergubernamentales que realicen actividades relacionadas con los asuntos oceánicos y el derecho del mar, alienten la participación de esas organizaciones en el proceso de consultas y su contribución al informe del Secretario General sobre los océanos y el derecho del mar.

*62a. sesión plenaria
24 de noviembre de 1999*

B. Legislación nacional

1. CROACIA

Código Marítimo¹

PRIMERA PARTE. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Las disposiciones de la presente Ley rigen el espacio marítimo y el espacio submarino de la República de Croacia, la seguridad de la navegación en las aguas interiores y el mar territorial de la República de Croacia; el régimen del dominio marítimo; las relaciones básicas de hecho y de derecho referentes a las embarcaciones; las relaciones contractuales y otras relaciones jurídicas vinculantes relativas a los buques; los procedimientos relacionados con el registro de las embarcaciones; las limitaciones de la responsabilidad del armador; los procedimientos de ejecución y las medidas de coerción y seguridad a bordo de los buques.

A menos que se establezca otra cosa en la presente Ley, sus disposiciones se aplicarán a las embarcaciones que se encuentren en las aguas interiores o el mar territorial de la República de Croacia o que estén navegando en esas zonas.

Artículo 2

Las disposiciones de la presente Ley relativas a los buques se aplicarán también a las embarcaciones menores sólo cuando esta Ley lo prevea expresamente.

Artículo 3

Las disposiciones de la presente Ley se aplicarán a los buques de guerra sólo cuando esta Ley lo prevea expresamente.

Artículo 4

También se aplicará la costumbre a las relaciones jurídicas marítimas no regidas por la presente Ley, por otras normas dictadas con fuerza de ley o por otras leyes.

Artículo 5

A menos que se disponga otra cosa en la presente Ley, se entenderá que las expresiones particulares utilizadas en esta Ley tienen los significados que se indican a continuación:

1) “Navegación marítima” es la navegación realizada en el mar y en los ríos de la cuenca del Adriático hasta el límite de navegabilidad del lado del mar;

2) “Buque”, con excepción de los buques de guerra, es toda embarcación destinada a la navegación marítima, que tenga más de 12 metros de eslora y un arqueo bruto de 15 toneladas, o que esté autorizada para transportar más de 12 pasajeros;

3) La expresión “buque de guerra croata” comprende toda embarcación que se desplace por el agua —incluidos los submarinos— que se encuentre al mando de un miembro de las fuerzas armadas de la República de Croacia y cuya tripulación esté integrada por personas que pertenezcan a las fuerzas armadas o que estén sometidas a la disciplina militar, y que tiene la obligación de exhibir signos distintivos de la nacionalidad croata cuando sea necesario para determinar la índole del buque;

¹ Traducción al español de una traducción al inglés proporcionada por el Gobierno de Croacia.

- 4) “Buque extranjero” es cualquier embarcación de filiación (nacionalidad) extranjera, que pertenezca a la armada, lleve signos distintivos exteriores que la identifiquen como embarcación naval e indiquen su filiación nacional, esté al mando de un militar y su tripulación esté integrada por militares;
- 5) “Buque de pasajeros” es todo buque autorizado a transportar más de 12 pasajeros;
- 6) “Carguero” es todo buque que no sea un buque de pasajeros, que tenga 12 o más metros de eslora, y 15 o más toneladas de arqueo bruto;
- 7) “Embarcación técnica” es todo buque destinado a realizar actividades técnicas (dragador, grúa flotante, muelle flotante, torres o plataformas de exploración y explotación del subsuelo, y otras estructuras análogas);
- 8) “Estructura flotante” es todo artefacto amarrado o atracado en forma permanente en el agua o fijado en el fondo del mar y que no tenga capacidad de navegar (como restaurantes, embarcaderos, talleres, depósitos, pontones, puertos de embarcaciones deportivas, plataformas de perforación fijas en el mar, etc.);
- 9) “Embarcación menor” es toda embarcación destinada a la navegación marítima que no sea un buque;
- 10) “Remolcador” o “empujador” es todo buque destinado a remolcar o a empujar otra embarcación;
- 11) “Buque nuclear” es todo buque equipado con máquinas de propulsión nuclear;
- 12) “Buque pesquero” es todo buque destinado y equipado para capturar peces u otros seres vivos en el mar o en el lecho del mar;
- 13) “Buque pesquero extranjero” es todo buque de filiación o nacionalidad extranjera que esté destinado y equipado para capturar peces u otros seres vivos en el mar o en el lecho del mar;
- 14) “Yate” es todo buque o embarcación menor destinado a actividades no comerciales y que se utilice con fines deportivos, de placer o de recreo;
- 15) “Yate extranjero” es todo buque o embarcación menor de filiación o nacionalidad extranjera destinado a actividades no comerciales y que se utilice con fines deportivos, de placer o de recreo, y que también se considere tal con arreglo a las normas del Estado en cuestión;
- 16) “Buque de servicio público” es toda embarcación cuyo propietario o armador sea el Gobierno o uno de sus órganos, que no sea un buque de guerra y que se utilice exclusivamente con fines no comerciales;
- 17) “Buque público extranjero” es toda embarcación perteneciente a un Estado extranjero o utilizada por un Estado extranjero, que no sea un buque de guerra y que se utilice exclusivamente con el fin de realizar actividades no comerciales del Estado en cuestión;
- 18) “Buque mercante extranjero” es todo buque de nacionalidad extranjera que se utilice con fines económicos, así como todo buque extranjero no comprendido en los incisos 13, 14 y 16;
- 19) “Petrolero” es todo buque principalmente destinado al transporte de petróleo líquido a granel o diseñado con ese fin;
- 20) “Buque tanque quimiquero” es un buque que transporta productos químicos peligrosos y sustancias nocivas a granel;
- 21) “Buque para el transporte de gas licuado” es un buque destinado al transporte de gases licuados a granel o diseñado con ese fin;
- 22) “Buque de investigación científica” es un buque u otro tipo de embarcación equipado para actividades de investigación científica u otra clase de actividades de exploración o explotación del lecho del mar o su subsuelo;

23) “Buque en construcción” es un buque en cualquier etapa del proceso de construcción, que abarca desde la instalación de la quilla u otro procedimiento similar en la construcción naval, hasta el momento de su inscripción en el registro de buques;

24) “Buque existente” es un buque que no está en construcción;

25) “Formación naval de buques de guerra extranjeros” se refiere a un grupo de buques de guerra extranjeros que navegan juntos al mando de un mismo comandante;

26) “Armador” es toda persona física o jurídica que, en calidad de poseedor del buque, emprende una travesía marítima y que, salvo prueba en contrario, se presume que es la persona inscrita en el registro de buques como propietario del buque;

27) “Pasajero” es toda persona que se encuentre a bordo del buque o embarcación menor, con excepción de los niños menores de un año y las personas empleadas a bordo del buque a cualquier título;

28) “Transporte público” es el transporte de personas o cosas al que pueden acceder todas las personas en las mismas condiciones y que se lleva a cabo con arreglo un contrato de transporte;

29) “Viaje internacional” es todo viaje programado de un buque o una embarcación menor desde cualquier puerto croata hasta un puerto extranjero o viceversa;

30) El término “hidrocarburo” se aplica a cualquier aceite mineral de carbón persistente como el petróleo crudo y todos sus derivados, así como a cualquier sedimento y aceite residual, con independencia de que se transporte como carga o como combustible y lubricante;

31) “Puerto” es un espacio acuático con una superficie de tierra en contacto directo con el agua, que tiene estructuras de muelles con o sin construcciones, rompeolas, equipo, instalaciones y otras estructuras destinadas o diseñadas para el atraque, el amarre y el abrigo de buques de navegación marítima, la carga y la descarga de cosas, el embarque y el desembarque de cosas, el embarco y el desembarco de pasajeros, el depósito en almacenes y otras operaciones de manejo de la carga, la producción, la elaboración y la industrialización de bienes, y otras actividades económicas relacionadas con esas actividades en lo que respecta a asuntos comerciales, de tráfico o tecnológicos;

32) “Puerto abierto al tráfico internacional” es un puerto que admite sin restricciones a embarcaciones de todos los pabellones;

33) “Fondeadero” es un lugar en el mar o en el puerto, preparado y señalado para el anclaje y otras maniobras de los buques;

34) “Línea media de bajamar” es la media aritmética de todas las líneas de bajamar registradas durante un período de un mes o de un año;

35) “Línea media de pleamar” es la media aritmética de todas las líneas de pleamar registradas durante un período de un mes o de un año;

36) Los “Derechos Especiales de Giro” son una unidad de cuenta definida por el Fondo Monetario Internacional;

37) “Ministerio” es el ministerio competente en asuntos marítimos;

38) “Ministro” es el ministro titular del ministerio competente en asuntos marítimos.

SEGUNDA PARTE. ESPACIOS MARÍTIMOS Y SUBMARINOS DE LA REPÚBLICA DE CROACIA

Capítulo I. Disposición general

Artículo 6

La soberanía de la República de Croacia en el mar se extiende a las aguas interiores y el mar territorial de la República de Croacia, al espacio aéreo ubicado sobre ellos y al lecho y el subsuelo de esos espacios marítimos.

La República de Croacia ejercerá, en su zona económica y en la plataforma continental, su jurisdicción y sus derechos adquiridos a fin de explorar, explotar, proteger, preservar y defender sus recursos naturales marinos, incluidos los recursos del lecho del mar y su subsuelo, y regular otras actividades económicas.

La República de Croacia protegerá el mar de la contaminación, y preservará y defenderá el medio marino.

Capítulo II. Las aguas interiores

Artículo 7

Las aguas interiores de la República de Croacia comprenden:

- 1) Los puertos y bahías de las costas de su territorio continental e insular;
- 2) La parte del mar comprendida entre la línea de bajamar en la costa del territorio continental y la línea de base recta utilizada para medir la anchura del mar territorial que se menciona en los incisos 2 y 3 del párrafo 2 del artículo 16 de la presente Ley.

Las bahías a que se hace referencia en el inciso 1 del primer párrafo de este artículo son una escotadura bien determinada en la línea de la costa, cuya superficie de mar es igual o superior a la de un semicírculo cuyo diámetro tiene la misma longitud que la línea recta que cierra la entrada de dicha escotadura. A los efectos de su medición, la superficie de mar de la bahía es la comprendida entre la línea de bajamar que sigue la costa de la bahía y la línea recta que cierra la entrada de la bahía.

Los puertos de la República de Croacia que están abiertos al tráfico internacional son: Umag, Novigrad, Porec, Rovinj, Pula, Raša, Rijeka, Mali Lošinj, Senj, Maslenica, Zadar, Šibenik, Primošten, Split, Korcula, Ploce, Metkovic y Dubrovnik.

El Gobierno de la República de Croacia podrá designar también otros puertos abiertos al tráfico internacional.

Artículo 8

Los buques mercantes extranjeros podrán navegar por las aguas interiores de la República de Croacia a los efectos de entrar en un puerto abierto al tráfico internacional, o al puerto en que esté situado el astillero en que el buque vaya a ser reparado, salir de dicho puerto y navegar entre puertos abiertos al tráfico internacional, por la ruta más corta acostumbrada.

El Ministro podrá ordenar otra forma de navegación de los buques mercantes extranjeros en las aguas interiores si ello fuera necesario para la defensa del país o la seguridad de la navegación.

Artículo 9

El comercio de cabotaje, es decir, el transporte de cosas y pasajeros de un puerto croata a otro, será realizado exclusivamente por buques de pabellón croata.

El transporte de personas a bordo de un yate extranjero, si dicho transporte se realiza en forma gratuita, no se considera comercio de cabotaje en el sentido del primer párrafo de este artículo.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el primer párrafo del presente artículo, el Ministerio podrá permitir:

- 1) Que un buque extranjero transporte contenedores vacíos con fines de explotación entre puertos de la República de Croacia sobre la base de reciprocidad;
- 2) Que un buque extranjero transporte personas y cosas entre puertos de la República de Croacia si fuera necesario por razones económicas.

Artículo 10

Los buques de guerra extranjeros, los buques públicos extranjeros, los buques pesqueros extranjeros y los buques de investigación extranjeros podrán entrar en aguas interiores croatas para llegar a un puerto abierto al tráfico internacional o al puerto en que esté situado el astillero en que el buque vaya a ser reparado, si obtienen el permiso previo correspondiente:

- 1) Del Ministerio de Defensa en el caso de buques de guerra extranjeros;
- 2) Del Ministerio, con el consentimiento previo del Ministerio del Interior, en el caso de los buques públicos y buques de investigación extranjeros mencionados en el primer párrafo de este artículo;
- 3) Del Ministerio en el caso de los buques pesqueros extranjeros.

Artículo 11

En los puertos de la República de Croacia no podrán permanecer al mismo tiempo más de tres buques de guerra extranjeros de la misma nacionalidad.

Ningún buque de guerra extranjero podrá permanecer más de 10 días en un puerto de la República de Croacia.

Sin perjuicio de lo dispuesto en los párrafos primero y segundo del presente artículo, el Gobierno de la República de Croacia podrá autorizar la visita de buques de guerra extranjeros si los intereses del Estado así lo requieren, sin tener en cuenta las condiciones exigidas por dichas disposiciones.

Durante su permanencia en aguas interiores de la República de Croacia, el buque de guerra extranjero visitante sólo podrá tener a bordo a la tripulación del buque.

Artículo 12

Los yates y otras embarcaciones menores de nacionalidad extranjera que tengan fines deportivos, de placer o de recreo podrán navegar y permanecer en las aguas interiores y en el mar territorial de la República de Croacia, salvo en las zonas prohibidas que se mencionan en los artículos 16 y 30 de la presente Ley, a condición de que se dirijan por la ruta más corta al puerto abierto al tráfico internacional más cercano inmediatamente después de entrar en aguas interiores de la República de Croacia, y siempre y cuando informen de su llegada a la capitanía de dicho puerto o a una delegación de ésta.

El Ministro dictará una reglamentación detallada sobre la navegación y la permanencia de embarcaciones menores y yates extranjeros destinados a actividades deportivas, de placer o de recreo en las aguas interiores y el mar territorial de la República de Croacia.

Artículo 13

Las personas físicas o jurídicas nacionales o extranjeras que deseen realizar actividades de exploración, investigación, fotografía y estudio del mar, el lecho o el subsuelo de las aguas interiores de la República de Croacia sólo podrán hacerlo con la autorización del Ministerio.

El Ministro determinará las condiciones en que podrá otorgarse la autorización prevista en el primer párrafo de este artículo.

Las personas físicas o jurídicas nacionales o extranjeras que deseen realizar actividades de exploración arqueológica de monumentos culturales en el lecho o el subsuelo de las aguas interiores de la República de Croacia sólo podrán hacerlo con la autorización del Ministerio de Educación y Cultura, y del Ministerio de Obras Públicas y Protección del Medio Ambiente si se desea realizar actividades de exploración en los sectores especialmente protegidos de la reserva natural.

La autorización referida en el tercer párrafo de este artículo se otorgará, en las condiciones establecidas, por el Ministro de Educación y Cultura o por el Ministro de Obras Públicas y Protección del Medio Ambiente con el consentimiento del Ministro.

La autorización a que se hace referencia en los párrafos primero y tercero del presente artículo deberá ponerse en conocimiento del Ministerio de Tráfico, Comunicaciones y Asuntos Marítimos.

La decisión del Ministerio de otorgar o denegar la autorización, mencionada en los párrafos primero y tercero de este artículo, será inapelable, pero podrá entablarse un juicio administrativo.

Artículo 14

Las reparaciones, el reacondicionamiento de equipos y maquinaria, la pintura, la limpieza y demás operaciones análogas (en lo sucesivo denominadas “reparaciones”) de buques de guerra extranjeros podrán llevarse a cabo en astilleros de la República de Croacia una vez obtenida la autorización del Ministerio de Defensa.

La autorización para la reparación de un buque extranjero se concederá al astillero por el tiempo que sea estrictamente necesario para llevar a cabo las reparaciones, y no podrá exceder de 16 meses. Excepcionalmente, y si los intereses de la República de Croacia así lo exigen, el Gobierno de la República de Croacia podrá autorizar un período más extenso para las reparaciones.

La decisión del Ministerio de Defensa de otorgar o denegar la autorización será inapelable, pero podrá entablarse un juicio administrativo.

Artículo 15

En los buques de guerra extranjeros en reparación, solamente la tercera parte de la tripulación podrá tener armas personales y sólo podrá haber una unidad de artillería apropiada de su composición habitual en tiempo de paz.

Los buques de guerra extranjeros cuya reparación haya sido autorizada deberán, inmediatamente después de entrar en el puerto croata, descargar su combustible y lubricantes, municiones y demás armas letales en el lugar que ordene el comandante a cargo del puerto en el que hayan de llevarse a cabo las reparaciones.

Durante el tiempo que tarden los trabajos de reparación, la tripulación del buque de guerra extranjero podrá permanecer y circular dentro del lugar en que se lleven a cabo las reparaciones. A solicitud del comandante del buque de guerra extranjero, el Ministerio del Interior podrá permitir a los tripulantes que circulen también fuera del lugar de ubicación del astillero.

A los obreros que tomen parte en los trabajos de reparación del buque de guerra extranjero y a las personas que se encuentren de oficio a bordo de dicho buque en nombre de la República de Croacia se les aplicarán las normas de la República de Croacia.

Las disposiciones del párrafo anterior se aplicarán a los buques públicos extranjeros en reparación.

Artículo 16

El Ministro de Defensa podrá, con el consentimiento del Ministro, establecer zonas prohibidas dentro de las aguas interiores de la República de Croacia.

Las embarcaciones extranjeras no podrán navegar en las zonas prohibidas de las aguas interiores.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el segundo párrafo del presente artículo, el Ministerio de Defensa podrá autorizar la navegación de embarcaciones extranjeras, sin distinción, en las zonas prohibidas de las aguas interiores.

La decisión del Ministerio de otorgar o denegar la autorización referida en el tercer párrafo del presente artículo será inapelable, pero podrá entablarse un juicio administrativo.

La disposición relativa a las zonas prohibidas dentro de las aguas interiores será dictada por el Ministro de Defensa a propuesta del Ministro.

La disposición relativa a las zonas prohibidas dentro de las aguas interiores se publicará en los “Avisos a los navegantes”.

Artículo 17

La embarcación extranjera que por causa de fuerza mayor o peligro en el mar se vea obligada a refugiarse en las aguas interiores de la República de Croacia deberá comunicar sin demora dicha circunstancia a la capitanía de puerto más cercana o a una delegación de ésta.

Artículo 18

El Ministro establecerá, con arreglo al plan regional, las condiciones que se exigirán para la instalación y el mantenimiento de estructuras y artefactos en el mar o fijos en el lecho del mar para la cría de animales marinos.

La cría de peces y otros animales marinos con fines comerciales a que se hace referencia en el primer párrafo del presente artículo se reglamentará en una ley especial.

Capítulo III. El mar territorial

Artículo 19

El mar territorial de la República de Croacia es una faja de mar de 12 millas marinas de ancho, contadas a partir de la línea de base en dirección a la zona económica.

La línea de base está formada por:

- 1) La línea media de bajamar a lo largo de la costa del territorio continental e insular;
- 2) Las líneas rectas que cierran la entrada de los puertos o bahías;
- 3) Las líneas rectas que unen los puntos siguientes en la costa del territorio continental y en la ribera de las islas:

a) Cabo Zarubaca — cabo sudoriental de la Isla de Mrkan — cabo meridional de la Isla de St. Andrija — Cabo Gruj (Isla de Mljet);

b) Cabo Korizmeni (Isla de Mljet) — Isla de Glavat — Cabo Struga (Isla de Lastovo) — Cabo Veljeg mora (Isla de Lastovo) — cabo sudoccidental de la Isla de Kopište, Cabo Velo dance (Isla de Korcula) — Cabo Proizd — cabo sudoccidental de la Isla de Vodnjak — Cabo Rat (Isla de Drvenik mali) — roca Mulo — roca Blitvenica — Isla de Purara — Isla de Balun — Isla de Mrtovac — Isla de Garmenj jak veli — punto en la Isla de Dugi otok con coordenadas 43° 53' 12" de latitud Norte y 15° 10' 00" de longitud Este;

c) Cabo Veli rat (Isla de Dugi otok) — roca Masarine — Cabo Margarina (Isla de Susak) — bajío de Albanec — Isla de Grunj — roca de Sv. Ivan na pucini — bajío de Mramori — Isla de Altiec — Cabo Kastanjija.

Las líneas de base están marcadas en la carta marina “Jadransko more” (Mar Adriático), publicada por el Instituto Hidrográfico del Estado (“Drcavni hidrografski zavod”).

Al determinar la línea de base recta del mar territorial, también se considerarán parte de la costa del mar las construcciones portuarias permanentes que se proyecten más afuera y que formen parte del sistema portuario.

Artículo 20

El límite exterior del mar territorial es la línea cualquiera de cuyos puntos se encuentra a una distancia de 12 millas marinas del punto más cercano de la línea de base.

Artículo 21

Todas las embarcaciones extranjeras tienen el derecho de paso inocente por el mar territorial de la República de Croacia.

Artículo 22

Por paso inocente de una embarcación se entiende la navegación por el mar territorial de la República de Croacia, sin entrar en ninguno de los puertos del país que están abiertos al tráfico internacional, o la navegación con el fin de entrar en uno de esos puertos o en el puerto de ubicación del astillero en que la embarcación vaya a ser reparada, o con el fin de salir de uno de esos puertos para dirigirse a la zona económica, siempre y cuando no se altere la paz, el orden o la seguridad de la República de Croacia.

El paso inocente de la embarcación extranjera deberá hacerse por la ruta habitual más corta, en forma ininterrumpida y sin demora.

La detención y el fondeo de las embarcaciones extranjeras que hagan uso del derecho de paso inocente sólo se permitirán en la medida en que constituyan incidentes normales de la navegación o sean impuestos a la embarcación por fuerza mayor o dificultad grave en el mar, o se realicen con el fin de prestar auxilio a personas, embarcaciones o aeronaves en peligro o en dificultades.

Artículo 23

Cuando un buque de guerra extranjero se disponga a ejercer el derecho de paso inocente por el mar territorial de la República de Croacia, el Estado al que pertenezca dicho buque deberá informar al Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Croacia de las intenciones del buque con una anticipación no menor de 24 horas a la entrada del buque de guerra extranjero en el mar territorial de la República de Croacia.

Artículo 24

No se considerará paso inocente el paso de una embarcación extranjera por el mar territorial de la República de Croacia si dicha embarcación realiza alguna de las actividades que se indican a continuación:

- 1) La amenaza de uso o el uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o el régimen jurídico establecido por la Constitución de la República de Croacia, o la violación en alguna otra forma de los principios del derecho internacional;
- 2) Ejercicios o prácticas de entrenamiento con armas;
- 3) Cualquier acto destinado a reunir información o datos en perjuicio de la defensa o la seguridad de la República de Croacia;
- 4) Cualquier actividad de propaganda destinada a atentar contra la defensa o la seguridad de la República de Croacia;
- 5) El lanzamiento, el aterrizaje o el embarque de aeronaves;
- 6) El lanzamiento, el aterrizaje o el embarque de dispositivos militares;
- 7) El embarque o desembarque de productos, dinero o personas, en contravención de las normas aduaneras, fiscales o sanitarias, o de las normas relativas a la entrada y la permanencia de extranjeros en Croacia;
- 8) Cualquier acto intencional o grave de contaminación del medio marino;
- 9) Cualquier clase de actividades de pesca de peces o captura de otro tipo de animales marinos;

- 10) Cualquier actividad de investigación, examen o estudio;
- 11) Cualquier actividad dirigida a interferir en forma no autorizada con los sistemas de comunicaciones o cualesquiera otros servicios o instalaciones de la República de Croacia;
- 12) Cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso.

Artículo 25

El Ministro, teniendo en cuenta la seguridad de la navegación, podrá establecer vías marítimas o dispositivos de separación del tráfico en las aguas interiores y el mar territorial de la República de Croacia, con carácter obligatorio respecto de todas las embarcaciones o de algunas de ellas.

Las rutas de navegación y los dispositivos de separación del tráfico mencionados en el primer párrafo de este artículo se establecerán en las zonas especialmente protegidas de la reserva natural, con la aprobación del Instituto de Protección de la Naturaleza del Ministerio de Obras Públicas y Protección del Medio Ambiente.

Las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico a que se hace referencia en el primer párrafo de este artículo se indicarán en la carta marina “Jadransko more” (Mar Adriático) y se publicarán oportunamente en los “Avisos a los navegantes”.

Artículo 26

Los buques pesqueros extranjeros que atraviesen el mar territorial de la República de Croacia no podrán pescar peces ni capturar otro tipo de animales marinos en el mar o el lecho del mar.

Los buques pesqueros extranjeros que naveguen por el mar territorial de la República de Croacia deberán hacerlo a una velocidad no inferior a seis nudos, sin detenerse ni fondear a menos que sea absolutamente necesario por causa de fuerza mayor o dificultades en el mar, y llevar signos visibles de su condición de buque pesquero.

Lo dispuesto en los párrafos primero y segundo del presente artículo no se aplicará a los buques pesqueros que tengan un permiso para pescar en el mar territorial de la República de Croacia, mientras se encuentren en la zona donde está permitida la pesca.

Artículo 27

Se prohíbe el paso simultáneo de más de tres buques de guerra extranjeros de la misma nacionalidad por el mar territorial de la República de Croacia.

Artículo 28

Los buques de guerra, los buques cisterna, los buques de propulsión nuclear y los buques que transportan sustancias químicas peligrosas u otros materiales nocivos, mientras naveguen por las aguas interiores o ejerzan el derecho de paso inocente por el mar territorial de la República de Croacia, deberán navegar por las vías establecidas para ese tipo de buques, respetar los dispositivos de separación del tráfico en las zonas en que se exija el uso de esas vías marítimas o dispositivos de separación del tráfico, y cumplir los demás requisitos establecidos en relación con la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación del medio marino.

Artículo 29

Al pasar por el mar territorial de la República de Croacia, los submarinos y demás vehículos sumergibles extranjeros deberán navegar en la superficie y enarbolar el pabellón de su Estado.

Artículo 30

El Ministro podrá, si es absolutamente necesario como medida de seguridad, y el Ministro de Defensa podrá, con fines de práctica de artillería, designar determinadas zonas del mar territorial de la República de Croacia en las que estará temporalmente suspendido el paso de embarcaciones extranjeras.

La decisión de designar la zona mencionada en el primer párrafo de este artículo, así como los límites de dicha zona y demás datos necesarios, se publicarán oportunamente en los “Avisos a los navegantes”.

Artículo 31

Si un buque de guerra extranjero o un buque público extranjero no respeta las disposiciones relativas al paso inocente que figuran en los artículos 22 a 25 y 27 a 30 de la presente Ley o las normas internacionales generalmente aceptadas sobre la prevención de abordajes en el mar, y no responde a la advertencia que se le haga de que debe respetar dichas normas, el buque, la aeronave o el órgano policial o de guerra o perteneciente a otra autoridad croata pedirá al buque que salga de inmediato del mar territorial de la República de Croacia.

Artículo 32

Las personas físicas y jurídicas nacionales y extranjeras podrán realizar actividades de investigación científica, exploración, fotografía y levantamiento hidrográfico del mar, el lecho del mar y su subsuelo en el mar territorial de la República de Croacia sólo con la autorización del Ministerio y bajo la supervisión constante de éste, y en las condiciones que establezca el Ministro.

Durante los trabajos de investigación, exploración o estudio mencionados en el primer párrafo de este artículo, deberá haber a bordo del buque extranjero de investigación científica por lo menos un experto de una institución científica croata designado por el Ministerio.

Lo dispuesto en el artículo 13 de la presente Ley se aplicará a las actividades a que se refiere el primer párrafo de este artículo.

Capítulo IV. La zona económica²

Artículo 33

La zona económica exclusiva de la República de Croacia comprende los espacios marinos ubicados más allá del límite exterior del mar territorial en dirección al mar abierto, hasta el límite exterior de dicha zona que permita el derecho internacional general.

Artículo 34

En su zona económica, la República de Croacia ejercerá derechos de soberanía con los fines siguientes:

- a) Exploración y explotación, conservación y ordenación de los recursos zoológicos y minerales;
- b) Generación de energía derivada del mar, las corrientes marinas y los vientos.

Artículo 35

Los órganos autorizados de la República de Croacia tienen el derecho y el deber de adoptar todas las medidas que sean necesarias para el ejercicio de sus derechos soberanos de exploración, explotación,

² *Nota del editor:* El artículo 1042 del Código Marítimo (que se publicará en el *Boletín No. 43*) establece: “El Parlamento de la República de Croacia decidirá lo relativo a la declaración de la zona económica de la República de Croacia. Lo dispuesto en los artículos 33 a 42 de la presente Ley se aplicará una vez que el Parlamento de la República de Croacia haya adoptado la decisión mencionada en el primer párrafo de este artículo”.

conservación y ordenación de los recursos zoológicos marinos en la zona económica exclusiva de la República de Croacia, incluidos el examen, la inspección y la captura de buques extranjeros y la incoación de procedimientos judiciales. El Estado del pabellón del buque será informado inmediatamente por vía diplomática de la captura o apresamiento del buque extranjero y de las sanciones impuestas.

Artículo 36

En su zona económica exclusiva, la República de Croacia tiene el derecho exclusivo de construir, permitir y controlar la construcción, el funcionamiento y el uso de islas artificiales, instalaciones y estructuras en el mar, el lecho del mar y su subsuelo.

La autorización para la construcción, el funcionamiento y el uso de las islas artificiales, instalaciones y estructuras referidas en el primer párrafo de este artículo la otorgará el Ministerio.

Artículo 37

Las personas físicas o jurídicas a las que se otorgue permiso para construir una isla artificial, instalación o estructura de las mencionadas en el artículo 36 de la presente Ley deberán:

- a) Anunciar, por conducto de la capitanía de puerto y como mínimo 30 días antes del comienzo de las obras, los datos relativos al lugar, la forma de construcción y las dimensiones, el tamaño, la profundidad y el aspecto de la instalación marina;
- b) Instalar dispositivos de señalización permanentes en el lugar donde vayan a iniciarse las obras de construcción, y posteriormente también en la propia instalación marina;
- c) Retirar toda instalación marina que haya dejado de utilizarse o haya sido abandonada, sin causar daño a los recursos pesqueros ni perturbar las actividades de protección y conservación del medio marino u otros usos legítimos del mar.

Artículo 38

Por sugerencia del contratista que esté realizando las actividades de exploración y explotación de los recursos de la zona económica de la República de Croacia, el Ministro podrá, cuando sea necesario, establecer en torno a las islas artificiales, instalaciones y estructuras mencionadas en el artículo 36 de la presente Ley, zonas de seguridad de hasta 500 metros de ancho, medidas a partir de todos y cada uno de los puntos del límite exterior de la instalación marina, y prohibir la navegación en esas zonas.

La designación de la zona de seguridad, su anchura y el régimen de navegación aplicable dentro de ella se publicarán oportunamente en los “Avisos a los navegantes”.

Artículo 39

No podrán establecerse islas artificiales, instalaciones o estructuras, ni zonas de seguridad en torno a ellas, en lugares en que puedan obstruir las rutas internacionales de navegación reconocidas.

Artículo 40

La República de Croacia aplicará sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, sanitarios, penales y de inmigración, así como las normas relativas a extranjeros, en toda isla artificial, instalación o estructura que se encuentre dentro de la zona económica de la República de Croacia.

Artículo 41

Las personas físicas o jurídicas que deseen realizar actividades de investigación científica en la zona económica de la República de Croacia podrán hacerlo con la autorización del Ministerio, si la explora-

ción se lleva a cabo con fines pacíficos y contribuye a ampliar el conocimiento científico del medio marino.

El Ministerio determinará las condiciones en que habrá de otorgarse la autorización prevista en el primer párrafo de este artículo.

La autorización para realizar actividades de explotación y exploración con el fin de explotar recursos naturales en la zona económica se otorgará con sujeción a normas especiales.

Artículo 42

Mientras naveguen en la zona económica de la República de Croacia, todas las embarcaciones deberán respetar las normas y principios internacionales generalmente aceptados y la reglamentación croata sobre la prevención de la contaminación del mar por buques y la contaminación causada por el vertimiento de desechos.

Mientras sobrevuelen la zona económica de la República de Croacia, todas las aeronaves deberán respetar las normas y principios internacionales generalmente aceptados y la reglamentación croata sobre la lucha contra la contaminación del mar desde el aire o por el aire.

El Ministro, con el consentimiento del Ministro de Obras de Construcción y Protección del Medio Ambiente, dictará una reglamentación detallada sobre la lucha contra la contaminación del medio marino.

Capítulo V. La plataforma continental

Artículo 43

La plataforma continental de la República de Croacia comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá del límite exterior del mar territorial de la República de Croacia en dirección al mar abierto hasta el límite de la plataforma continental de los países vecinos.

Los límites de la plataforma continental de la República de Croacia y de la República de Italia se establecieron en el Acuerdo de 1968 entre Italia y la ex República Federativa Socialista de Yugoslavia.

Hasta que se llegue a un acuerdo con Montenegro, o con la República Federativa de Yugoslavia (Serbia y Montenegro), sobre la delimitación de la plataforma continental, la República de Croacia gozará de derechos soberanos en esa zona hasta la línea media que se extiende hacia el límite exterior del mar territorial a partir de la entrada de la bahía de Boka Kotorska en dirección al mar abierto.

Artículo 44

La República de Croacia ejercerá sus derechos soberanos sobre la plataforma continental a los efectos de la exploración y explotación de los recursos naturales de la zona.

Por “recursos naturales” se entiende, en el primer párrafo de este artículo, los recursos minerales y otros recursos no vivos del lecho del mar y su subsuelo, y los animales marinos que, al momento de su recolección, estén inmóviles sobre el lecho del mar o debajo de éste, o no sean capaces de moverse a menos que estén en contacto físico permanente con el lecho del mar o su subsuelo.

Artículo 45

A los efectos del ejercicio de los derechos referidos en el primer párrafo del artículo 44 de la presente Ley, no podrá prohibirse en forma indebida la navegación, la pesca, la protección de los recursos vivos del mar, las exploraciones oceanográficas básicas ni otras actividades de exploración científica de carácter público.

Lo dispuesto en el artículo 41 de la presente Ley se aplicará a las actividades de exploración en la plataforma continental mencionadas en el primer párrafo de este artículo.

Artículo 46

La explotación de los recursos naturales de la plataforma continental de la República de Croacia, así como la instalación, el funcionamiento y el mantenimiento de las estructuras y el equipo necesarios para la exploración y la realización de las actividades de explotación, podrán llevarse a cabo siempre y cuando se cumplan las condiciones establecidas en la ley y en las normas reglamentarias dictadas con arreglo a la ley.

Los artículos 36 a 40 de la presente Ley se aplicarán a las estructuras y equipos mencionados en el primer párrafo de este artículo.

El Ministerio autorizará y supervisará el tendido y la conservación de cables y tuberías submarinos en la plataforma continental de la República de Croacia que penetren en la zona del mar territorial croata, y la República de Croacia autorizará la dirección del tendido de las tuberías submarinas que se instalen en la plataforma continental de su mar territorial pero que no penetren en la zona de su mar territorial.

La decisión del Ministerio de otorgar o denegar la autorización referida en el tercer párrafo de este artículo será inapelable, pero podrá entablarse un juicio administrativo.

El Ministro fijará las condiciones en las que habrá de otorgarse la autorización referida en el tercer párrafo de este artículo.

Capítulo VI. Derecho de persecución

Artículo 47

Se podrá emprender la persecución de un buque extranjero cuando la autoridad competente tenga motivos fundados para creer que el buque, la embarcación o el bote extranjero que trabaje en cooperación con el buque perseguido utilizándolo como buque nodriza, ha infringido la presente Ley o cualesquiera otras disposiciones de la República de Croacia o las normas de derecho internacional generalmente aceptadas.

La persecución de un buque extranjero sólo podrá iniciarse cuando el buque sospechoso, o la embarcación o bote que trabaje en cooperación con el buque sospechoso, se encuentre en las aguas interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva o sobre la plataforma epicontinental de la República de Croacia y siempre que no se detenga cuando se le envíe una señal visual o auditiva de detenerse, desde una distancia que permita que la señal de llamada se vea o se oiga.

La persecución de un buque extranjero podrá continuar en el mar abierto, la zona económica exclusiva o la zona contigua del país extranjero siempre que no se haya interrumpido, y finalizará cuando el buque entre en el mar territorial de su propio Estado o de un tercer Estado.

La persecución podrá llevarse a cabo por lanchas de la policía, buques de guerra o aeronaves militares, o por otros buques o aeronaves autorizados a tal efecto. En la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental, podrá emprenderse la persecución únicamente cuando se haya cometido una infracción de las leyes o reglamentos aplicables en esas zonas.

Si el buque perseguido es apresado durante la persecución, el perseguidor lo entregará a la capitanía de puerto competente en la zona en que se haya encontrado el buque. Si el buque solamente pasaba por las aguas interiores o el mar territorial de la República de Croacia, será entregado a la capitanía de puerto más cercana. Si la capitanía de puerto a la que se entrega el buque no es competente para incoar procedimientos contra el buque, notificará al órgano competente para que inicie los procedimientos y actúe con arreglo a sus instrucciones.

Las disposiciones de este artículo no se aplican a los buques de guerra extranjeros y los buques públicos extranjeros que gozan de inmunidad.

TERCERA PARTE. EL DOMINIO MARÍTIMO

Capítulo I. Disposiciones fundamentales

Artículo 48

El dominio marítimo integra el patrimonio público de la República de Croacia, está bajo la protección especial de la República de Croacia, y su uso y explotación están sometidos a las condiciones y modalidades establecidas en la ley.

Artículo 49

El dominio marítimo comprende las aguas interiores y el mar territorial, su lecho y su subsuelo, así como las superficies de tierra firme que por su naturaleza estén destinadas al uso público marítimo o se declaren como tales.

Con respecto a lo establecido en el primer párrafo de este artículo, se considerarán comprendidos en el dominio marítimo: la ribera del mar, los puertos, los rompeolas, los muros de contención, los diques, los bancos de arena, las rocas, los arrecifes, la desembocadura de los ríos que afluyen al mar, los canales marítimos y los recursos naturales vivos y no vivos (peces, minerales, etc.) que se encuentran en el mar y su subsuelo (cf. *Narodne Novine* —Diario Oficial de la República de Croacia—, No. 74/95).

Artículo 50

La franja costera se extiende a partir de la línea media de bajamar y comprende la faja de tierra cuyo límite es la línea que alcanzan las olas más altas durante una tormenta, así como la parte de tierra firme que por su índole y finalidad está destinada a la explotación del mar por el tráfico marítimo y la pesca costera, y también, para otros fines relacionados con la explotación del mar, la superficie de por lo menos seis metros de ancho medidos a partir de la línea que se extiende horizontalmente a partir de la línea media de pleamar.

La Oficina Hidrometeorológica del Estado será la encargada de determinar la línea media de pleamar.

Cuando la franja costera definida en el primer párrafo de este artículo comprenda zonas de tierra firme de distinta anchura, se considerará dominio marítimo la superficie de tierra de mayor anchura.

Como excepción, y por sugerencia del órgano pertinente del gobierno autónomo local, merced a la mediación de la asamblea del Condado, el Ministro podrá decidir que se considere parte de la franja costera una parte de la superficie de tierra firme más ancha que la establecida en el primer párrafo de este artículo, si dicha parte, por su naturaleza, sirve o puede servir para el uso público, o una parte más angosta de la superficie de tierra firme si así lo exigen las circunstancias imperantes en la franja costera (muros de contención, muros de edificios culturales y religiosos y otras estructuras análogas).

La franja costera abarca también la superficie de tierra firme ganada al mar mediante nivelación del terreno.

En caso de duda acerca de si una zona en particular constituye parte del dominio marítimo, la decisión incumbirá al Ministro, quien también determinará el límite del dominio marítimo en ese lugar.

Artículo 51

No existen sobre el dominio marítimo derechos de propiedad ni otros derechos reales a ningún título.

Todas las personas tienen derecho a utilizar el dominio marítimo y a aprovecharlo con arreglo a su naturaleza y a sus fines, de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley.

Podrán autorizarse usos especiales o el uso con fines económicos de una parte del dominio marítimo por personas físicas o jurídicas (concesión), siempre y cuando dichos usos no sean contrarios a los intereses de la República de Croacia.

Un uso especial del dominio marítimo es cualquier uso que no sea el uso general o la explotación económica del dominio marítimo.

Artículo 52

La parte del dominio marítimo destinada a satisfacer necesidades de defensa, o a mejorar los ríos y demás cursos de agua vinculados con el mar, o a instalar infraestructura de interés para la República de Croacia, podrá sustraerse al uso público por decisión del Gobierno de la República de Croacia.

Artículo 53

El uso o la explotación con fines especiales del dominio marítimo en contravención de las normas especiales relacionadas con la protección del medio ambiente se considerarán contrarios a los intereses de la República de Croacia.

Artículo 54

En virtud de la autorización concedida a determinadas personas para que utilicen o exploten con fines especiales el dominio marítimo, a que se hace referencia en el tercer párrafo del artículo 51 de la presente Ley, otras personas podrán quedar parcial o totalmente impedidas de utilizar o explotar el dominio marítimo.

La exclusión a que se refiere el primer párrafo de este artículo no regirá en caso de fuerza mayor o dificultades en el mar, mientras éstas existan.

Artículo 55

Los registros relativos al dominio marítimo se llevarán con arreglo a las normas aplicables al registro de bienes inmuebles.

Artículo 56

La República de Croacia administrará, conservará y protegerá el dominio marítimo directamente o por conducto de las prefecturas de los Condados, o de las dos maneras.

Incumbirán al Ministerio las tareas de supervisión administrativa e inspección del cumplimiento de las normas relativas al dominio marítimo, a menos que se disponga otra cosa en la presente Ley.

El inspector supervisará la aplicación de la decisión y el acuerdo de concesión e informará al respecto al órgano que haya otorgado la concesión (en lo sucesivo denominado el “concedente”).

Artículo 57

Los fondos destinados a la conservación, la administración y el mejoramiento del dominio marítimo serán:

- 1) El canon correspondiente a las concesiones de uso o explotación del dominio marítimo fuera de la zona portuaria;
- 2) Los derechos de uso del dominio marítimo que paguen los propietarios de embarcaciones menores inscritas en el registro de embarcaciones menores;

- 3) La mitad del monto de las indemnizaciones pagaderas por los daños o la destrucción de la flora y la fauna marinas causados por la contaminación del mar;
- 4) El importe de las multas impuestas por infracciones marítimas;
- 5) Una parte de la retribución pecuniaria abonada por la venta de combustible;
- 6) Las sumas abonadas por los yates y embarcaciones menores extranjeros que tengan fines deportivos o de recreo, por concepto de seguridad de la navegación;
- 7) Fondos provenientes de otras fuentes.

Los recursos enumerados en el primer párrafo de este artículo se utilizarán exclusivamente para los fines siguientes:

- 1) La conservación, la administración, la protección y el mejoramiento del dominio marítimo;
- 2) El mantenimiento y la reparación de los puertos menores;
- 3) La instalación y el mantenimiento de dispositivos de seguridad de la navegación en puertos menores;
- 4) La financiación de los gastos realizados para eliminar el peligro y las consecuencias perjudiciales de la contaminación del mar;
- 5) La compra de artefactos y equipo del servicio de prevención de la contaminación del mar;
- 6) El diseño de proyectos profesionales y de investigación que tengan por objeto preservar el medio marino y los recursos naturales del mar;
- 7) La financiación de los gastos en que se incurra efectivamente en las operaciones de salvamento de vidas en el mar;
- 8) La compra de aparatos y equipo de salvamento.

Los fondos referidos en los incisos 5 y 6 del primer párrafo de este artículo son ingresos del Estado y se cederán a las capitanías de puerto para que los utilicen exclusivamente con los fines indicados en los incisos 7 y 8 del segundo párrafo del presente artículo.

Los fondos referidos en los incisos 2, 3, 4 y 7 del primer párrafo de este artículo son ingresos de las prefecturas de los Condados, y serán utilizados por la asamblea del Condado en cuyo territorio se hayan obtenido los fondos, exclusivamente con los fines indicados en el segundo párrafo de este artículo, con excepción de los señalados en los incisos 7 y 8 del segundo párrafo del presente artículo.

El canon de las concesiones a que se hace referencia en el primer párrafo del artículo 62 de la presente Ley es un ingreso del Gobierno y se cederá en su totalidad a la asamblea del Condado en cuyo territorio se hayan obtenido los fondos, exclusivamente con los fines indicados en los incisos 7 y 8 del segundo párrafo del presente artículo.

El canon de las concesiones a que se hace referencia en el segundo párrafo del artículo 62 de la presente Ley es un ingreso del Estado, que se depositará en la cuenta especial y se utilizará exclusivamente con los fines mencionados en el segundo párrafo de este artículo, a menos que se disponga otra cosa para atender a las necesidades de recuperación del país.

Artículo 58

Los propietarios de embarcaciones menores inscritas en el registro de embarcaciones menores pagarán una tasa por el uso del dominio marítimo en el lugar de inscripción de sus embarcaciones en el registro de embarcaciones menores.

Las embarcaciones menores de organismos del gobierno no pagarán la tasa referida en el primer párrafo de este artículo.

La tasa, cuyo monto será fijado por el Ministro, se pagará a más tardar el último día del mes de febrero del año al que corresponda el pago.

Capítulo II. Concesiones

Artículo 59

Se podrá otorgar permiso a personas físicas o jurídicas para el uso con fines especiales o la explotación económica del dominio marítimo (concesión).

Los derechos de concesión sobre el dominio marítimo se otorgarán en la forma y condiciones establecidas en la presente Ley.

La concesión otorga al concesionario el derecho a utilizar o explotar el dominio marítimo (o a hacer ambas cosas) en la medida y en las condiciones establecidas en el acta de concesión.

La concesión no podrá transferirse a un tercero sin el consentimiento expreso del concedente.

La persona que compre en subasta pública las instalaciones erigidas en el dominio marítimo en virtud de una concesión no podrá utilizar o explotar dichas instalaciones sin el consentimiento expreso del concedente.

Si el concesionario fallece, o la persona jurídica deja de existir, sus herederos o los sucesores de la persona jurídica tomarán su lugar, pero el contrato de concesión caducará si los herederos de la persona física o los sucesores de la persona jurídica no solicitan al concedente que ratifique el contrato de concesión dentro de los seis meses contados a partir de la fecha de fallecimiento del concesionario o de finalización de la existencia de la persona jurídica. Si el concedente no ratifica el contrato de concesión, se aplicarán las normas que rigen en caso de revocación de la concesión.

Artículo 60

En el acta de concesión se establecerán los límites del sector del dominio marítimo cuyo uso o explotación se autoriza; la modalidad, las condiciones y el período de uso o explotación del dominio marítimo; el canon que deberá pagarse por la concesión; la autorización del concedente, y los derechos y obligaciones del concesionario, incluida la obligación de conservar y proteger el dominio marítimo.

En virtud del acta de concesión, el concedente y el concesionario celebran un contrato de concesión.

Artículo 61

Las concesiones por períodos de hasta cuatro años que no incluyan la construcción de instalaciones sólidas difíciles de retirar se otorgarán a solicitud de los interesados.

Las concesiones por períodos de hasta cuatro años que incluyan la construcción de instalaciones sólidas difíciles de retirar, así como las concesiones por períodos mayores de cuatro años, se otorgarán mediante el procedimiento de la licitación pública.

En caso de pluralidad de solicitudes, se dará preferencia al solicitante que ofrezca mayores garantías de que realizará un uso o una explotación más rentable y conveniente del dominio marítimo, y que proponga un uso o una explotación que revista un interés mayor a juicio del concedente.

Artículo 62

Por tratarse de un acto delegado por la Administración central, el acta de concesión referida en el primer párrafo del artículo 61 de la presente Ley será otorgada por la asamblea del Condado que resulte competente, sobre la base de la opinión de la autoridad comunal o municipal respectiva, o de ambas, y el acta de concesión referida en el segundo párrafo del artículo 61 de la presente Ley será otorgada por la asamblea del Condado con el consentimiento del Ministerio.

Las concesiones por períodos de entre 12 y 33 años serán otorgadas por el Gobierno de la República de Croacia.

Las concesiones por períodos de más de 33 años serán otorgadas por el Parlamento de la República de Croacia.

Los trámites previos al otorgamiento del acta de concesión, así como la redacción del contrato referido en el artículo 60 de la presente Ley, incumbirán a la Oficina de Asuntos Marítimos del Condado.

En caso de desacuerdo entre el Condado y el Ministerio con respecto al otorgamiento de la concesión, la decisión incumbirá al Gobierno de la República de Croacia.

Artículo 63

El otorgamiento de la concesión se fundará en las conclusiones y la opinión del grupo de expertos en cuanto a si:

- a) La concesión se ajusta a todas las normas especiales y la índole económica del dominio marítimo;
- b) La concesión está de acuerdo con la estrategia económica y la política de desarrollo económico de la República de Croacia y el Condado;
- c) La actividad prevista no reduce, entorpece o hace imposible el uso o la explotación del sector correspondiente del dominio marítimo o las zonas adyacentes, de conformidad con sus fines específicos.

El grupo de expertos encargado de evaluar las concesiones propuestas, que hayan de ser otorgadas por la asamblea del Condado con el consentimiento del Ministerio, o por el Gobierno de la República de Croacia, estará compuesto por expertos idóneos (especialistas en planificación, especialistas en conservación de la naturaleza, especialistas en la actividad planificada pertinente y especialistas en tráfico marítimo), que serán designados por el Ministro, en coordinación con el Ministro de Obras Públicas y Protección del Medio Ambiente.

El grupo de expertos encargado de evaluar las concesiones propuestas que hayan de ser otorgadas por la asamblea será designado por el gobernador del Condado.

Artículo 64

Por cada concesión que se otorgue en relación con el dominio marítimo se pagará un canon anual que se fijará en el acta de otorgamiento de la concesión respectiva.

El monto del canon se fijará sobre la base de la justificación económica de la rentabilidad esperada o del uso del dominio marítimo; el grado estimado de peligro para la naturaleza, el medio humano y la salud, y la protección de los intereses y la seguridad de la República de Croacia.

No se pagará canon por las concesiones otorgadas a organismos de la administración pública, órganos de los gobiernos autónomos locales, o personas físicas o jurídicas o entidades del gobierno que realicen actividad de beneficencia o de otro tipo en interés de la República de Croacia.

Artículo 65

El concesionario podrá, con el consentimiento del concedente, constituir hipoteca sobre las instalaciones que haya construido en el dominio marítimo, en las condiciones establecidas en el contrato de concesión.

Artículo 66

Todas las concesiones que se refieran al dominio marítimo se otorgarán en virtud de los derechos que en dicho dominio tiene la República de Croacia.

El concesionario deberá velar por que los terceros con los que mantenga relaciones jurídicas vinculadas con la concesión no utilicen o exploten el dominio marítimo en contravención de las condiciones en que le fue otorgada la concesión.

El concesionario no podrá reclamar indemnización alguna a la República de Croacia en caso de que sus derechos de uso o explotación con fines especiales del dominio marítimo resulten limitados por derechos anteriores de terceros, o por cambios ocurridos en el dominio marítimo como consecuencia de fenómenos naturales. En tal caso, el canon anual podrá reducirse en forma proporcional.

Artículo 67

El concedente podrá revocar la concesión total o parcialmente en cualquier momento, si así lo exigen los intereses de la República de Croacia, circunstancia ésta que será determinada por el Parlamento de la República de Croacia.

Si el concesionario, en vista de la concesión, erige una construcción o realiza cualquier otra inversión en el dominio marítimo de conformidad con el acta y el contrato de concesión, tendrá, en caso de revocación de la concesión, derecho a reclamar una indemnización proporcional al tiempo durante el cual se haya visto privado del goce de sus derechos como concesionario.

Si la concesión se revoca sólo parcialmente, el concesionario tendrá derecho a renunciar a ella en su totalidad. En ese caso deberá notificar su renuncia al concedente dentro de los 30 días siguientes a la fecha en que haya sido notificado por el concedente de la revocación parcial de la concesión.

Artículo 68

Las disposiciones de los artículos 66 y 67 de la presente Ley se aplicarán también en caso de que el concesionario no pueda hacer uso de la concesión total o parcialmente como consecuencia exclusiva de las construcciones u otras obras que se realicen en interés de la República de Croacia.

Artículo 69

La concesión podrá revocarse:

a) Si el concesionario no termina la construcción de la instalación para la cual se otorgó la concesión dentro del plazo fijado para ello;

b) Si el concesionario infringe las disposiciones de la presente Ley que rigen el dominio marítimo, o los reglamentos dictados con el fin de aplicar las disposiciones de esta Ley, o las condiciones en que fue otorgada la concesión;

c) Si el concesionario no hace uso de la concesión, o la explota con fines distintos a los previstos en el contrato de concesión, o traspasa los límites establecidos en la concesión;

d) Si el concesionario realiza sin autorización, dentro del sector del dominio marítimo delimitado en el contrato de concesión, obras no previstas en la concesión o que no se ajusten al proyecto aprobado;

e) Si el concesionario está en mora en el pago del canon de la concesión;

f) Si el concesionario no cumple su obligación de conservar y proteger el dominio marítimo, o incurre en negligencia respecto de esa obligación en el sentido de lo dispuesto en la decisión por la cual se le otorgó la concesión.

En caso de configurarse cualquiera de las causales de revocación enumeradas en el párrafo anterior, se intimará al concesionario a que, dentro de un plazo determinado, exponga su opinión en cuanto a las razones aducidas para revocar la concesión.

Artículo 70

La concesión se acaba:

- a) Por la expiración del plazo por el cual fue otorgada;
- b) Por la renuncia del concesionario después de vencido el plazo fijado en el acta de concesión;
- c) Por el fallecimiento del concesionario, o el fin de la existencia de la persona jurídica, si los herederos o sucesores no solicitan la ratificación de la concesión dentro del plazo correspondiente;
- d) Por la revocación de la concesión por el concedente.

La decisión de revocar la concesión incumbirá al concedente.

Artículo 71

Cuando la concesión se acaba por las causas establecidas en el artículo 69 o en los incisos *a)* y *b)* del artículo 70 de la presente Ley, el concesionario no tiene derecho a indemnización.

Si el concesionario hubiera erigido algún tipo de construcción en el dominio marítimo sobre la base conceptual de la decisión de otorgamiento de la concesión, tendrá derecho a retener las nuevas adquisiciones y construcciones que hubiera realizado si la naturaleza de las cosas lo permite y si con ello no causa daños importantes al dominio marítimo. Si ello no es posible, las nuevas adquisiciones se considerarán elementos constitutivos del medio marítimo, pero el concedente tendrá la facultad de pedir al concesionario que las retire en todo o en parte a expensas de este último y devuelva el dominio marítimo a su estado anterior.

Si el concesionario no se aviene a lo solicitado por el concedente y no pone a disposición de éste el dominio marítimo dentro del plazo fijado, o no retira las nuevas adquisiciones y construcciones, la decisión se hará cumplir de oficio a expensas del concesionario.

Artículo 72

Las negociaciones en torno a cualquier problema que se plantee, y la solución de cualquier controversia relativa al otorgamiento, la ejecución, la revocación, la anulación o la modificación de un acta de concesión en relación con el dominio marítimo, serán de competencia del Ministerio.

La decisión del Ministerio será inapelable, pero podrá entablarse un juicio administrativo.

Capítulo III. El imperio de la ley y el orden en el dominio marítimo

Artículo 73

Antes de autorizar la construcción de una instalación en el dominio marítimo, el órgano competente de la administración pública deberá obtener el consentimiento de la capitanía de puerto competente.

A los efectos de lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo, también se considerará construcción la extensión de tierra firme ganada al mar mediante nivelación del terreno.

Artículo 74

El depósito o vertimiento de materiales en la costa o en el mar (ya sea que provengan de excavaciones o demoliciones o se trate de material de desecho) se permitirá únicamente cuando lo autorice el órgano administrativo competente en materia de construcciones.

Antes de adoptar una decisión, el órgano administrativo a que se refiere el primer párrafo de este artículo deberá obtener el consentimiento del órgano competente en los asuntos relativos a la protección del medio ambiente y la gestión de los recursos hídricos, y de la capitanía de puerto competente.

Artículo 75

Se prohíbe arrojar o descargar en el mar o la costa, o dejar que fluyan hacia el mar o la costa, materias sólidas, líquidas o gaseosas que puedan contaminar el dominio marítimo.

Los ministerios competentes establecerán mediante reglamentos especiales, dictados con la aprobación del Ministro, los materiales que no se podrán verter en el mar ni dejar fluir hacia éste, según cuál sea su origen.

Toda persona que advierta que se han contaminado bienes del dominio público marítimo deberá informar del hecho a la capitanía de puerto o delegación de ésta más cercana, o a la oficina del Condado más cercana que resulte competente.

Artículo 76

Se prohíbe realizar en el dominio marítimo obras que puedan poner en peligro la vida o la salud de las personas, o causar daños a embarcaciones u otras instalaciones o contaminar el dominio marítimo.

Artículo 77

Las embarcaciones podrán descargar el combustible de desecho, el lodo de aguas residuales y otros desechos únicamente en las instalaciones de recepción de esos materiales ubicadas dentro o fuera del puerto.

Si la capitanía del puerto comprueba que, si no se descarga el combustible de desecho y demás residuos a que se refiere el primer párrafo de este artículo, la embarcación puede llegar a contaminar el mar durante el viaje que se dispone a emprender, se ordenará al capitán de dicha embarcación que vacíe los tanques que contienen dichos residuos antes de abandonar el puerto.

Si en el caso mencionado en el segundo párrafo de este artículo, la embarcación no descarga el combustible de desecho, el lodo de aguas residuales y demás desechos, la capitanía del puerto podrá prohibir a la embarcación que salga del puerto.

Artículo 78

En caso de contaminación del mar, la capitanía del puerto podrá prohibir a la embarcación que abandone el puerto, u ordenar la detención de la embarcación que haya contaminado las aguas del mar de la República de Croacia, hasta que dicha embarcación pague los gastos en que deba incurrirse para retirar el material nocivo del dominio marítimo y reparar los demás daños causados por la contaminación, o hasta que deposite una garantía suficiente para cubrir dichos gastos.

Artículo 79

Cuando una capitanía de puerto reciba una notificación de que el dominio marítimo ha sido contaminado, inspeccionará el lugar inmediatamente, determinará las características y las causas de la contaminación y, de ser posible, el monto de los daños ocasionados

Los daños causados se determinarán, en lo posible, en presencia de la persona a quien se impute la contaminación y, si fuera necesario, también en presencia de expertos y testigos. Se redactará un informe de la inspección.

La capitanía de puerto competente informará de la contaminación del mar al órgano competente del Condado a fin de que se adopten las medidas pertinentes para retirar el material nocivo del dominio marítimo.

Artículo 80

Las personas físicas o jurídicas que utilicen el equipo, las instalaciones y las plantas destinadas a la recepción, el almacenamiento y la elaboración de hidrocarburos en el dominio marítimo deberán, duran-

te las operaciones de descarga, transbordo o carga de esos materiales, adoptar medidas eficientes para evitar las fugas o el derrame de esos hidrocarburos, o impedir que los hidrocarburos derramados se extiendan en el dominio marítimo.

Las tuberías y las conexiones de las tuberías que unen los buques con las instalaciones en tierra deberán someterse a inspecciones periódicas cada tres meses, las que estarán a cargo de una comisión de expertos designados por la capitania de puerto.

Uno de los miembros de la comisión referida en el segundo párrafo de este artículo será el representante de la persona física o jurídica mencionada en el primer párrafo de este artículo.

CUARTA PARTE. SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

Capítulo I. Disposiciones generales

Artículo 81

La seguridad de la navegación reglamentada en la presente Ley se refiere a:

- 1) Las condiciones fundamentales a las que deberán ajustarse: las vías navegables de las aguas interiores y el mar territorial de la República de Croacia, los puertos, las embarcaciones de pabellón croata y los que naveguen en las aguas interiores y el mar territorial de la República de Croacia, las instalaciones flotantes, la tripulación de las embarcaciones, la navegación y el practicaje en el mar; y
- 2) La vigilancia del cumplimiento de las normas de esta parte de la Ley.

Artículo 82

Las personas físicas o jurídicas que se dediquen a la actividad comercial del transporte público por mar, las empresas comerciales (en lo sucesivo denominadas “empresas”) o el órgano que administre un puerto y la empresa encargada de la conservación de las vías navegables y del balizamiento deberán:

- 1) Organizar la supervisión de los obras relacionadas con la seguridad de la navegación;
- 2) Adoptar las medidas necesarias para que exista una vigilancia permanente de la seguridad de la navegación;
- 3) Llevar un registro de los datos importantes que sea preciso conocer para la seguridad de la navegación.

Artículo 83

El Ministerio investigará cualquier accidente en que se haya visto involucrado un buque de pabellón croata, o un buque de nacionalidad extranjera que haya tenido un accidente en las aguas interiores o el mar territorial de la República de Croacia, si, como consecuencia del accidente, algún ciudadano croata resultó muerto o gravemente herido, o se produjeron grandes pérdidas o daños materiales, o se contaminó el medio marino.

Capítulo II. Vías navegables

Artículo 84

Las vías navegables de las aguas interiores y el mar territorial de la República de Croacia son franjas de mar de la profundidad y la anchura suficientes para permitir la navegación de una embarcación en condiciones de seguridad y que, según las circunstancias, pueden también estar señalizadas.

Los dispositivos para garantizar la seguridad de la navegación en las vías navegables de las aguas interiores y el mar territorial de la República de Croacia son: los faros, las luces costeras, las boyas y otras

señales de navegación, las estaciones de señales y las estaciones de radio, los instrumentos ópticos, auditivos, eléctricos, electrónicos, los radares y otros mecanismos de ayuda a la navegación.

Se cobrarán derechos por el uso o la explotación de los dispositivos que garantizan la seguridad de la navegación en las vías navegables.

Artículo 85

Las vías navegables de la República de Croacia serán objeto de protección; se preservará su navegabilidad; se las dotará de dispositivos de seguridad de la navegación y se adoptarán las medidas necesarias para garantizar su correcto funcionamiento. Cualquier cambio que se produzca en las vías navegables o los dispositivos de seguridad de la navegación que sean fundamentales para garantizar la seguridad de la navegación se publicarán en la forma habitual en los “Avisos a los navegantes” (“Oglasima za pomorce”).

Artículo 86

Las obras que deberán llevarse a cabo para dar cumplimiento a las disposiciones de los artículos 84 y 85 de la presente Ley estarán a cargo de la empresa “Plovput”.

Artículo 87

A los efectos de la instalación de luces y señales que indiquen los obstáculos existentes en las vías navegables, así como para la exploración y la explotación de materias primas industriales y otras materias primas minerales, o la construcción de instalaciones en las vías navegables, la capitanía de puerto determinará la posición y las características de las luces o señales, así como las medidas que deberán adoptarse para la seguridad de la navegación, tras considerar la opinión de la empresa “Plovput” al respecto.

Artículo 88

El inversionista o el propietario de una instalación u otro medio que coloque obstáculos permanentes o temporarios en una vía navegable (puentes, cables, restos de naufragios hundidos y elementos similares) deberá, dentro del plazo que fije la capitanía de puerto competente, instalar y mantener luces y señales que indiquen la presencia de esos obstáculos.

Si la persona referida en el primer párrafo de este artículo no instala la luz u otra señal necesaria, o si la luz u otra señal instalada no se mantiene en buen estado de funcionamiento, la empresa encargada del mantenimiento y el balizamiento de la vía navegable deberá, a solicitud de la capitanía de puerto competente y a expensas de dicha persona, instalar la luz o señal exigida, o poner nuevamente en funcionamiento la luz o señal defectuosa.

Artículo 89

Las estaciones de radio costeras prestarán servicios de radiocomunicaciones con el fin de proteger la vida humana y la seguridad de la navegación en el mar.

Al prestar servicios de radio de conformidad con lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo con respecto a las radiocomunicaciones, las estaciones de radio costeras brindarán un servicio de vigilancia permanente y otros servicios necesarios.

Las embarcaciones que estén obligadas a llevar una estación de radio organizarán un sistema de vigilancia de 24 horas mientras estén navegando, de conformidad con la reglamentación aplicable a las radiocomunicaciones.

Capítulo III. Puertos

Artículo 90

Los puertos deberán cumplir los requisitos establecidos para la seguridad de la navegación.

Las demás cuestiones relacionadas con los puertos que no estén reglamentadas en la presente Ley se regirán por una ley especial.

Artículo 91

Los puertos pueden estar abiertos al tráfico público o estar destinados a fines especiales, si previamente se establece que cumplen los requisitos establecidos para la seguridad de la navegación en los puertos.

Mediante una norma jurídica especial se determinarán los puertos que estarán abiertos al tráfico público y los que estarán destinados a fines especiales, y el Gobierno de la República de Croacia establecerá los requisitos de seguridad de la navegación que deberán cumplirse en los puertos abiertos al tráfico público y en los puertos destinados a fines especiales.

Artículo 92

El órgano administrador del puerto se encargará de mantener el puerto en condiciones que garanticen la seguridad de la navegación.

Artículo 93

Los órganos administradores de los puertos abiertos al tráfico público permitirán a toda persona física o jurídica utilizar en condiciones de igualdad los muelles, frentes de agua, malecones y demás instalaciones del puerto de acuerdo con su finalidad y la capacidad de las instalaciones existentes, a menos que se establezca otra cosa en la presente Ley o en otra ley.

En lo que respecta a la explotación de los puertos abiertos al tráfico internacional y al pago de derechos portuarios, las embarcaciones extranjeras estarán en pie de igualdad con las embarcaciones croatas, sobre la base de reciprocidad.

Artículo 94

A su llegada a puerto, las embarcaciones extranjeras deberán presentar en la capitania de puerto competente una declaración general, una declaración sanitaria y un extracto de la lista de la tripulación y los pasajeros.

Cuando se dispongan a abandonar el puerto, las embarcaciones extranjeras deberán entregar únicamente un extracto de la lista de tripulantes y pasajeros que hayan embarcado o desembarcado mientras la embarcación se encontraba en el puerto.

Las embarcaciones extranjeras procedentes de un puerto croata no deberán presentar en el siguiente puerto croata una lista resumida de los tripulantes y pasajeros que no hayan embarcado o desembarcado en ese puerto.

Artículo 95

Los buques nucleares extranjeros que se propongan entrar en un puerto croata abierto al tráfico marítimo internacional deberán solicitar permiso para entrar en el puerto y presentar oportunamente una copia certificada de los documentos relacionados con la seguridad de la instalación nuclear al Ministerio para que éste evalúe las posibilidades de que el buque cause daños nucleares.

El Ministerio otorgará a los buques mencionados en el primer párrafo de este artículo la autorización para entrar en un puerto croata si comprueba que el buque no crea peligro de causar daños nucleares y si,

a solicitud del Ministerio, el buque ofrece una garantía suficiente hasta la suma indicada en el artículo 857 de la presente Ley.

Antes de que un buque nuclear extranjero al que se haya concedido una autorización de acuerdo con el segundo párrafo de este artículo entre en el puerto, la capitanía de puerto competente ordenará a la empresa autorizada que verifique, en el lugar más adecuado, la validez del certificado de seguridad del buque nuclear y que lo inspeccione para corroborar que el buque no ofrece ningún peligro de causar daños nucleares. La capitanía del puerto podrá, si es necesario, realizar inspecciones reiteradas durante la estancia del buque en el puerto.

Artículo 96

Los buques extranjeros que transporten más de 2.000 toneladas de hidrocarburos y que no posean un certificado de seguro u otra garantía financiera que garantice la responsabilidad del propietario por los daños causados por la contaminación por hidrocarburos a que se refiere el artículo 846 de la presente Ley no podrán entrar en puertos de la República de Croacia, ni salir de esos puertos, ni cargar o descargar hidrocarburos en ellos.

La disposición del primer párrafo de este artículo se aplicará también a los buques pertenecientes a un Estado extranjero que transporten más de 2.000 toneladas de hidrocarburos y que no estén cubiertos por un seguro u otra garantía financiera, si no tienen una confirmación del Estado en que está matriculado el buque de que dicho buque es de propiedad de ese Estado y que su responsabilidad está cubierta dentro de los límites establecidos en el artículo 842 de la presente Ley.

Artículo 97

Si en un puerto o en otra parte de las aguas interiores o el mar territorial se produce un incendio u ocurre otro accidente que ponga en peligro la seguridad de la vida humana o de una embarcación, la capitanía de puerto competente ordenará al buque más cercano o a cualquier otro buque que proceda sin demora al lugar del incendio o accidente para socorrer a las personas cuyas vidas estén en peligro.

Capítulo IV. Navegación y practicaje

1. NAVEGACIÓN

Artículo 98

En la navegación se aplicarán las normas establecidas para la navegación, así como las normas relativas a las señales y los indicadores que deberán cumplir los requisitos exigidos para que la navegación se lleve a cabo en forma ordenada y en condiciones de seguridad.

Artículo 99

Los buques dañados, varados o hundidos que obstruyan o pongan en peligro la seguridad de la navegación o representen un peligro de contaminación serán retirados de las vías navegables por orden de la capitanía de puerto competente.

Se prohíbe arrojar en las vías navegables objetos o materiales que puedan obstruir o poner en peligro la seguridad de la navegación.

Artículo 100

Las embarcaciones procedentes del extranjero no podrán comunicarse con otros buques, órganos, organizaciones y personas que se encuentren en la costa antes de obtener permiso para hacerlo de la capitanía de puerto competente.

Las embarcaciones extranjeras deberán enarbolar el pabellón de su país mientras se encuentren en el mar territorial o las aguas interiores de la República de Croacia.

Artículo 101

Las embarcaciones extranjeras inactivas podrán permanecer en las aguas interiores de la República de Croacia en las condiciones que establezca el Ministro.

2. PRACTICAJE

Artículo 102

Realiza practicaje la persona competente (práctico) que guía una embarcación y brinda asesoramiento especializado al capitán de dicha embarcación para que navegue en condiciones de seguridad en puertos, estrechos y otras zonas de las aguas interiores y el mar territorial de la República de Croacia.

El practicaje puede ser practicaje portuario o practicaje costero.

El practicaje portuario es el practicaje de una embarcación dentro de la zona de un puerto hasta un determinado límite, y el practicaje costero es aquel que se realiza en la parte de las aguas interiores y el mar territorial que llega hasta el límite del practicaje portuario.

Artículo 103

El practicaje en las aguas interiores y el mar territorial de la República de Croacia no podrá realizarse por personas jurídicas extranjeras sin la autorización especial del Ministerio. La autorización se otorgará únicamente en caso de que una persona jurídica nacional no pueda o no desee realizar el practicaje.

La decisión del Ministerio de otorgar o denegar la autorización referida en el primer párrafo de este artículo será inapelable, pero podrá entablarse un juicio administrativo.

Artículo 104

El practicaje obligatorio y sus límites, así como el momento y el lugar en que embarcará y desembarcará el práctico, serán establecidos, en el caso del practicaje portuario, por la capitanía de puerto, y en el caso del practicaje costero, por el Ministro.

No estarán sujetos a practicaje obligatorio:

a) Los buques de guerra croatas, los buques públicos croatas, los buques empleados en el mantenimiento de las vías navegables y los dispositivos utilizados para la seguridad de la navegación en esas vías, y los buques de pasajeros y transbordadores (*ferries*) croatas de línea regular;

b) Los buques cuyo arqueo bruto sea inferior a 500 toneladas.

Como excepción a lo dispuesto en el inciso b) del segundo párrafo de este artículo, la capitanía de puerto podrá, respecto de determinados tipos de buques cuyo arqueo bruto sea inferior a 500 toneladas, exigir el practicaje portuario obligatorio.

El practicaje será realizado exclusivamente por una empresa que tenga la autorización del Ministerio para realizar esa actividad.

El Ministro establecerá las condiciones con arreglo a las cuales se otorgará la autorización para prestar el servicio de practicaje.

Artículo 105

El practicaje no obligatorio termina cuando es suspendido por la embarcación guiada o cuando ésta entra en la zona de practicaje obligatorio y el práctico no está autorizado a realizar ese practicaje.

Artículo 106

El servicio de practicaaje estará a disposición de todas las embarcaciones en igualdad de condiciones.

En lo que respecta al uso de servicios de practicaaje y al pago de una remuneración por esos servicios, las embarcaciones extranjeras recibirán el mismo tratamiento que las embarcaciones croatas, sobre la base de reciprocidad.

El monto de la remuneración por servicios de practicaaje será establecido por el Ministro en una norma especial.

Artículo 107

El practicaaje de una embarcación, sea o no obligatorio, no exime al capitán de su deber de conducir la navegación y las maniobras de la embarcación, ni de la responsabilidad que de ello se deriva.

El armador de una embarcación que utilice los servicios de un práctico responde de los actos y los errores del práctico en la misma forma en que debe responder de los actos y los errores de un miembro de la tripulación de su propio buque.

Artículo 108

La indemnización por los daños causados por el práctico a que tendrá derecho el armador de la embarcación que utilice servicios de practicaaje será de cuenta de la empresa para la cual estuviera trabajando el práctico en el momento en que se produjo el daño, hasta una suma equivalente a la remuneración básica por el servicio de practicaaje prestado multiplicada por 300, si se demuestra que la culpa del daño es imputable al práctico.

Los contratos en los que se limite la responsabilidad de la empresa que presta los servicios de practicaaje obligatorio, celebrados en contravención de lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo antes de que se haya causado el daño al armador del buque, no surtirán efecto jurídico alguno.

Los contratos celebrados antes de ocurrido el daño en los que se limite la responsabilidad de una empresa obligada a indemnizar los daños causados por un practicaaje no obligatorio a un monto inferior al indicado en el primer párrafo de este artículo no surtirán efecto jurídico alguno.

Artículo 109

Si la ley no excluye la posibilidad de reclamar daños y perjuicios directamente al práctico que causó el daño, lo dispuesto en el primer párrafo del artículo 108 de la presente Ley se aplicará también al práctico, salvo cuando el daño haya sido causado intencionalmente por éste.

La responsabilidad del práctico, unida a la responsabilidad de la empresa que haya empleado al práctico, o unida a la responsabilidad de cualquier otra persona jurídica para la cual estuviera trabajando el práctico, no superará el límite de responsabilidad indicado en el artículo 108 de la presente Ley, a menos que se pueda demostrar que el daño fue causado intencionalmente por el práctico.

Capítulo V. Buques

Artículo 110

Un buque está en condiciones de navegar dentro de los límites de su zona de navegación definida y con un fin en particular:

1) Si reúne las condiciones establecidas en la ley y en el reglamento técnico del Registro de Naves de Croacia (en lo sucesivo denominado el “reglamento técnico”) en lo que respecta a:

a) La protección de la vida humana en el mar;

- b) La seguridad en los lugares de trabajo y alojamiento de la tripulación y demás personas empleadas a bordo del buque;
- c) El alojamiento de los pasajeros a bordo del buque;
- d) La protección del buque;
- e) La protección de la carga a bordo del buque;
- f) La protección del medio ambiente de la contaminación que pueda causar el buque;
- 2) Si tiene el número exigido de tripulantes calificados;
- 3) Si el número de pasajeros a bordo del buque y sus condiciones de alojamiento están de acuerdo con:
 - Las normas y condiciones establecidas en los documentos y libros del buque y en los documentos técnicos aprobados del buque;
 - Las normas que rigen las condiciones para el transporte de pasajeros;
- 4) Si la carga del buque ha sido cargada, estibada, distribuida y debidamente sujeta de conformidad con:
 - Las normas y condiciones establecidas en los documentos y libros del buque y en los documentos técnicos aprobados del buque;
 - Las normas que rigen las condiciones aplicables al transporte de carga.

Artículo 111

La navegabilidad del buque con arreglo a lo dispuesto en el inciso 1 del artículo 110 de la presente Ley se confirmará mediante un examen técnico. El Registro de Naves de Croacia (en adelante el “Registro”) realizará los exámenes técnicos de conformidad con el reglamento técnico.

La navegabilidad de un buque con arreglo a lo dispuesto en los incisos 2, 3 y 4 del artículo 110 de la presente Ley se establecerá mediante una inspección del buque y un examen periódico de los documentos y, en los casos establecidos por la ley, si fuera necesario, mediante un examen total o parcial del buque.

El Registro examinará la navegabilidad del buque por su propia iniciativa en los casos establecidos en la ley o en la reglamentación, o a solicitud de los inspectores u otros interesados.

Artículo 112

La inspección técnica del buque de conformidad con el reglamento técnico comprende:

- 1) La aprobación de los documentos técnicos con arreglo a los cuales el buque está siendo construido o reconstruido;
- 2) La aprobación del tipo de máquinas, instalaciones y equipos que habrán de incorporarse al buque;
- 3) La supervisión de la construcción o la reconstrucción del buque;
- 4) La supervisión de la construcción de las máquinas, instalaciones y equipos que habrán de incorporarse al buque;
- 5) El examen de los buques existentes;
- 6) La comprobación de que las empresas de los armadores de buques cumplen las condiciones exigidas en lo que respecta a la seguridad en el trabajo y la protección del medio ambiente durante la explotación de los buques.

Artículo 113

La inspección de los buques existentes puede ser inicial, periódica u ocasional.

Artículo 114

La inspección inicial es la inspección obligatoria a la que debe someterse todo buque existente antes de que comience su explotación, cuando:

- 1) Se inscriba en el registro de buques;
- 2) Se produzca un cambio en el destino asignado al buque, los límites de navegación u otras características del buque a las que se apliquen las normas del reglamento técnico.

Artículo 115

Las inspecciones periódicas son las inspecciones obligatorias a las que deben someterse los buques existentes a intervalos regulares de acuerdo con lo establecido en el reglamento técnico.

Artículo 116

La inspección ocasional es la inspección obligatoria a la que debe someterse un buque existente cuando:

- Ha sufrido un accidente (daño) o cuando se han observado defectos que pueden influir en la navegabilidad del buque;
- Ha sido reparado, o se han remodelado partes del buque;
- Se han aplazado las inspecciones periódicas de conformidad con las normas del reglamento técnico;
- Ha estado inactivo por un período de más de un año;
- El destino asignado al buque o su zona de navegación han sido modificados provisionalmente;
- El Registro lo solicite, además de las inspecciones periódicas, respecto de un buque determinado.

Artículo 117

La inspección de un buque para comprobar si está en condiciones de hacer un viaje de prueba es la inspección obligatoria a la que debe someterse un buque antes de emprender un viaje de prueba.

El alcance de la inspección será el que permita comprobar sin ninguna duda que el buque reúne las condiciones especiales exigidas para realizar el viaje de prueba.

Lo dispuesto en los párrafos primero y segundo del presente artículo se aplicará a cualquier buque que durante el viaje de prueba enarbole el pabellón de la República de Croacia, o el pabellón de cualquier otro Estado si el viaje de prueba se realiza dentro de las aguas interiores o el mar territorial de la República de Croacia.

Artículo 118

El alcance y el método de ejecución de la inspección inicial y de la inspección que se realiza para comprobar si el buque reúne las condiciones de navegabilidad necesarias para hacer un viaje de prueba, así como el tipo, la frecuencia, el alcance y el método de ejecución de esas inspecciones y la posibilidad de aplazar las inspecciones periódicas, se establecerán en el reglamento técnico.

Artículo 119

El estado del buque y de su equipo deberán mantenerse de tal manera de preservar la navegabilidad del buque en todos sus aspectos y evitar cualquier peligro para el buque, las personas a bordo, la carga o el entorno marítimo.

Artículo 120

Cuando haya concluido la supervisión de la construcción o reconstrucción del buque, o cualquier otra inspección del buque, no podrá modificarse ni reconstruirse en modo alguno la estructura, las máquinas, el equipo u otras partes del buque que estén sometidas a las exigencias del reglamento técnico, sin la previa autorización del Registro.

Artículo 121

El Registro podrá exonerar a cualquier buque de una categoría nueva, o a cualquier buque que no preste un servicio internacional de línea regular, o a cualquier buque que navegue en zonas protegidas, a los que se apliquen las disposiciones de tratados internacionales, del cumplimiento de estas normas en los casos y en las condiciones previstos en dichos tratados si se comprueba que el buque es apto para navegar en situación de exoneración.

El Registro podrá exonerar del cumplimiento de las normas del reglamento técnico en los casos y en las condiciones previstos en estas normas a cualquier buque al que no se apliquen las disposiciones de tratados internacionales si se comprueba que el buque es apto para navegar en situación de exoneración.

Artículo 122

El Registro podrá considerar que un buque carguero es apto para navegar a los efectos del transporte ocasional de pasajeros dentro de los límites de las aguas interiores y el mar territorial de la República de Croacia si comprueba que el buque está en condiciones de transportar pasajeros en circunstancias especiales.

Artículo 123

Los buques se medirán a fin de determinar su arqueo.

Artículo 124

El Registro determinará el arqueo de los buques de conformidad con el reglamento técnico.

Artículo 125

De acuerdo con las disposiciones de la presente Ley, deberá determinarse el arqueo de los siguientes buques:

- 1) Los buques inscritos en el Registro de Naves de Croacia;
- 2) Los buques extranjeros que en un puerto croata estén sujetos al pago de una remuneración cuyo monto dependa del arqueo del buque, si dicho arqueo se ha determinado con arreglo a disposiciones que difieren sustancialmente de las normas del reglamento técnico.

Artículo 126

El arqueo de un buque se determinará de acuerdo con lo dispuesto en la presente Ley antes de su inscripción en el Registro de Naves.

Artículo 127

El arqueo de un buque croata deberá determinarse nuevamente:

- 1) Si después de establecido dicho arqueo se producen cambios en la distribución, el diseño, la capacidad, el uso del espacio, el número de pasajeros que el buque está autorizado a transportar, el franco-bordo asignado o el calado permitido del buque, de tal manera que resulte alterado el arqueo del buque;
- 2) Si existen dudas en cuanto a la exactitud del cálculo del arqueo;
- 3) Si un buque de navegación interior se inscribe en el Registro en el libro correspondiente a los buques de navegación marítima.

Si se procede a determinar nuevamente el arqueo de un buque de conformidad con lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo, el Registro decidirá, de acuerdo con la reconstrucción realizada, si deberán realizarse todas las mediciones o sólo algunas.

Artículo 128

Los documentos que el buque está obligado a llevar a bordo sirven como prueba de la identidad, la navegabilidad y otras características del buque.

En los libros que el buque tiene la obligación de llevar a bordo deberán anotarse los datos relativos a los acontecimientos más importantes y a la labor realizada a bordo.

Artículo 129

En los documentos y libros del buque exigidos por la presente Ley se escribirá en idioma croata.

Los documentos y libros del buque que se emitan con arreglo a tratados internacionales deberán contener además una traducción al inglés si así lo exigen las disposiciones de esos tratados.

Artículo 130

Los documentos y libros del buque exigidos por la presente Ley deberán llevarse a bordo y estar siempre disponibles a los efectos de su inspección.

Artículo 131

Se expedirá un certificado de matrícula a todo buque inscripto en el libro de buques mercantes de navegación marítima, en el libro de buques pesqueros de navegación marítima y en el libro de buques públicos de navegación marítima.

El certificado de matrícula constituye prueba de la nacionalidad croata del buque, y en él se indica que el buque tiene el derecho y la obligación de enarbolar los colores de la República de Croacia y se establece la finalidad asignada al buque y su zona de navegación.

El certificado de matrícula contiene todos los datos anotados en la ficha del libro principal del registro de buques en el que esté inscripto el buque.

Si el contenido del certificado de matrícula no coincide con los datos anotados en el libro del registro de buques, prevalecerán los datos consignados en el libro del registro.

El certificado de matrícula será expedido por la capitanía de puerto que haya inscripto al buque en el registro.

Artículo 132

La capitanía de puerto que expida el certificado de matrícula anotará de oficio en dicho certificado los datos indicados en el artículo 131 de la presente Ley.

Si cambia el nombre, el puerto de matrícula, el arqueo, el sistema de propulsión, los signos distintivos, la finalidad asignada o la zona de navegación del buque, se modificará también el certificado de matrícula.

Artículo 133

Se expedirá un certificado de navegación provisional a los buques adquiridos en un país extranjero que no hayan obtenido aún un certificado de matrícula, o a los buques que se encuentren en el extranjero y cuyo certificado de matrícula se haya extraviado.

En virtud del certificado de navegación provisional, los buques que no se hayan inscripto aún en el Registro de Naves de Croacia obtendrán la nacionalidad croata y el derecho y la obligación de enarbolar los colores de la República de Croacia.

El certificado de navegación provisional tiene una validez máxima de un año a partir de su expedición, pero su validez podrá caducar antes del año, y ello sucederá cuando el buque entre en un puerto croata por primera vez.

El certificado de navegación provisional será expedido por el representante diplomático o consular de la República de Croacia.

Artículo 134

Además de los documentos mencionados en los artículos 131 a 133 de la presente Ley, los buques inscriptos en el Registro de Naves de Croacia deberán tener:

- a) Los documentos y libros exigidos por los convenios internacionales aplicables al buque de que se trate;
- b) Los documentos y libros exigidos por el Ministro o por el Registro, que constituyan prueba de la navegabilidad o las demás características del buque, o los documentos y libros relacionados con los principales acontecimientos ocurridos a bordo, si estos documentos no están comprendidos en el inciso a) del presente artículo.

Artículo 135

El Ministro establecerá en su reglamentación la forma de los documentos y libros, a menos que ello ya esté previsto en el tratado internacional respectivo.

El Registro determinará la forma de los documentos y libros emitidos por el Registro, a menos que ello ya esté previsto en el tratado internacional respectivo.

Las normas relativas a la forma de los documentos y libros emitidos por el Registro se publicarán en la edición especial del Registro.

El vencimiento del plazo de validez, la posibilidad de renovar la validez y las condiciones en que podrán anularse determinados documentos se detallarán en las normas que dictará el Ministro, o en el reglamento técnico del Registro.

Capítulo VI. Estructuras flotantes

1. COMPROBACIÓN DE LA APTITUD DE UNA ESTRUCTURA FLOTANTE PARA SU USO

Artículo 136

Una estructura flotante estará en condiciones de ser utilizada en un determinado lugar aprobado y para un fin en particular siempre y cuando:

- 1) Se ajuste a las normas pertinentes del reglamento técnico del Registro en lo relativo a:
 - a) La protección de la vida humana en el mar;
 - b) La seguridad en los lugares de trabajo y alojamiento de la tripulación y demás personas empleadas en la estructura;
 - c) El alojamiento de otras personas que se encuentren en la estructura;
 - d) La protección de la estructura;
 - e) La protección de la carga que se encuentre sobre la estructura;
 - f) La protección del medio ambiente de la contaminación que pueda causar la estructura;
- 2) Tenga el número exigido de tripulantes calificados y demás personas empleadas en la estructura;
- 3) Las condiciones de alojamiento y el número de otras personas estén de acuerdo con:
 - Las normas y condiciones establecidas en los documentos, libros y documentos técnicos aprobados de la estructura;
 - Las normas relativas a las condiciones de permanencia de otras personas en la estructura;
- 4) La carga que se encuentre en la estructura haya sido cargada, estibada y debidamente sujeta de conformidad con:
 - Las normas y condiciones establecidas en los documentos, libros y documentos técnicos aprobados de la estructura;
 - Las normas relativas a las condiciones de estiba de la carga;
- 5) La estructura esté firmemente amarrada, anclada o apoyada sobre el lecho del mar en un lugar adecuado.

Artículo 137

A los efectos de comprobar si una estructura flotante está en condiciones de ser utilizada, así como en lo relativo a la inspección y los exámenes técnicos de las estructuras flotantes, se aplicarán según corresponda las disposiciones de los artículos 110 a 122 de la presente Ley.

2. DETERMINACIÓN DEL ARQUEO DE LAS ESTRUCTURAS FLOTANTES

Artículo 138

En lo que respecta a la determinación del arqueo de las estructuras flotantes, se aplicarán según corresponda las disposiciones de los artículos 123 a 127 de la presente Ley.

3. DOCUMENTOS Y LIBROS DE LAS ESTRUCTURAS FLOTANTES

Artículo 139

Toda estructura flotante debe tener libros, certificados y documentos que acrediten sus características particulares, de conformidad con la reglamentación.

Artículo 140

Los documentos y libros de las estructuras flotantes se registrarán según corresponda por las disposiciones de los artículos 131 a 135 de la presente Ley.

Artículo 141

El propietario de una estructura flotante deberá obtener la aprobación del lugar de amarre o fondeo de la estructura, así como de su posición sobre el lecho del mar (ubicación).

La aprobación de los extremos indicados en el primer párrafo de este artículo será concedida por la capitanía de puerto, después de conocer la opinión especializada de los órganos pertinentes de la administración comunal competente en materia de planificación urbana y servicios comunales y sanitarios.

Artículo 142

Las estructuras flotantes se inscribirán en la capitanía de puerto, en el libro de registro de las estructuras flotantes ubicadas dentro de su circunscripción territorial.

La solicitud de inscripción de una estructura flotante en dicho libro se presentará dentro de los 15 días siguientes a la fecha de conclusión de la inspección inicial.

Capítulo VII. Embarcaciones menores

1. COMPROBACIÓN DE LA NAVEGABILIDAD DE LAS EMBARCACIONES MENORES

Artículo 143

Una embarcación menor estará en condiciones de navegar y será apta para un fin determinado si se comprueba su navegabilidad en lo que respecta a su diseño, su capacidad para navegar, su sistema de propulsión y sus demás instalaciones y equipos.

El Ministro establecerá la forma de comprobar la navegabilidad de las embarcaciones menores.

Artículo 144

La navegabilidad de las embarcaciones menores se comprobará mediante inspección.

La inspección de las embarcaciones menores podrá ser inicial, periódica u ocasional.

La inspección de las embarcaciones menores será efectuada por la capitanía de puerto y, como excepción, cuando una embarcación menor existente haya sido reconstruida, o se haya modificado el fin para el cual fue construida, la inspección podrá realizarla el Registro.

Las embarcaciones menores que posean un documento probatorio de su construcción expedido por el Registro, y las embarcaciones menores construidas en un país extranjero que tengan un documento expedido por una organización técnica autorizada en dicho país, no deberán someterse a una inspección inicial para comprobar su diseño, capacidad para navegar, sistema de propulsión, instalaciones y equipo.

Artículo 145

Los certificados de navegabilidad de embarcaciones menores que hayan sido expedidos por un Estado extranjero serán aceptados en condiciones de reciprocidad.

Si una embarcación menor no matriculada en el territorio de la República de Croacia pertenece a un ciudadano extranjero que no es residente de la República de Croacia, y dicha embarcación no posee un certificado de navegabilidad, el órgano competente prohibirá a la embarcación navegar hasta que se haya comprobado su navegabilidad mediante inspección.

Lo dispuesto en el segundo párrafo de este artículo se aplicará también a las embarcaciones menores cuyo estado esté en clara discrepancia con su certificado de navegabilidad.

Una vez inspeccionada la embarcación con arreglo a lo dispuesto en el segundo párrafo de este artículo, se le expedirá un certificado de aptitud.

2. DETERMINACIÓN DEL ARQUEO DE LAS EMBARCACIONES MENORES

Artículo 146

Es obligatorio determinar el arqueo de las embarcaciones menores. Las mediciones correspondientes se llevarán a cabo de conformidad con el reglamento técnico del Registro.

Si el arqueo de la embarcación menor se ha modificado como consecuencia de su reparación o reconstrucción, se volverá a determinar.

El arqueo de las embarcaciones menores será determinado por la capitania de puerto.

Capítulo VIII. La tripulación del buque

1. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 147

La tripulación del buque está constituida por las personas embarcadas para trabajar a bordo y las que figuran en la lista de la tripulación.

Artículo 148

El buque deberá tener un número suficiente de tripulantes debidamente calificados para realizar las tareas que garantizan la seguridad de la navegación.

Artículo 149

Los tripulantes de los buques de la marina mercante croata empleados en las tareas que garantizan la seguridad de la navegación deberán ser personas que tengan la edad suficiente y la experiencia profesional necesaria y debidamente certificada para realizar a bordo las tareas que requieren esa idoneidad profesional, y la capacitación práctica necesaria para obtener un certificado.

La categoría ocupacional de los distintos tripulantes de la marina mercante croata se adquirirá mediante un examen apropiado para una determinada ocupación.

Además de obtener un certificado para ejercer una determinada ocupación, mencionado en el segundo párrafo de este artículo, los tripulantes también pueden obtener certificados especiales.

Los certificados especiales a que se refiere el tercer párrafo de este artículo se obtendrán mediante la aprobación del examen correspondiente.

Los certificados de idoneidad para trabajar a bordo de un buque podrán otorgarse únicamente a las personas que estén física y mentalmente aptas para trabajar a bordo y que no sean adictas al consumo de drogas o bebidas alcohólicas, circunstancias que se comprobarán mediante un examen médico y controles periódicos.

Artículo 150

Los tripulantes realizarán a bordo las tareas que correspondan a sus funciones según se establecen en las leyes y los reglamentos de navegación, de tal manera que no pongan en peligro la seguridad del tráfico ni causen daño al buque o a la carga, ni atenten contra la seguridad de los pasajeros o los demás miembros de la tripulación, ni expongan el medio ambiente a la contaminación con sustancias químicas peligrosas y otros materiales nocivos (hidrocarburos, combustibles líquidos de desecho y sus mezclas, aguas residuales y otros desechos, así como materiales radiactivos y sus desechos) provenientes del buque.

Artículo 151

El tripulante que se encuentre de guardia no podrá abandonar su puesto ni el lugar asignado para la vigilancia sin la autorización del oficial de turno.

El oficial de turno no podrá abandonar su puesto en el lugar de vigilancia mientras se encuentre de guardia sin la autorización del capitán o comandante.

Artículo 152

En zonas de tráfico intenso, en condiciones de escasa visibilidad y en otras situaciones de peligro para la navegación, cuando se utilice el piloto automático, el oficial de turno y el timonel tendrán la posibilidad directa de tomar a su cargo la conducción del buque.

El cambio del piloto automático a la conducción manual y viceversa será efectuado personalmente por el oficial de guardia que se encuentre de turno en el puente.

Artículo 153

Sólo podrá enrolarse como miembro de la tripulación de un buque una persona que posea una libreta de navegación o un permiso para enrolarse.

La libreta de navegación del marino es un documento en el que se indica la idoneidad del tripulante, su estado de salud, la calidad en que se ha enrolado y el tiempo durante el cual prestará servicios a bordo.

La libreta de navegación del marino y el permiso para enrolarse son los documentos de identidad de la persona a la cual han sido expedidos.

La libreta de navegación del marino contiene la visa para viajar al extranjero expedida por la capitania de puerto competente, sirve también como pasaporte, y autoriza a la persona a formar parte de la tripulación de un buque que navega con fines de comercio exterior y a viajar al extranjero para enrolarse o regresar a la República de Croacia después de ser dado de baja de un buque en un país extranjero.

Artículo 154

Si el tripulante es dado de baja del buque durante su contrato de trabajo a bordo o después del vencimiento de su contrato fuera de su puerto de embarco, el armador del buque le proveerá los medios para que regrese al puerto de embarco; si el armador no lo hiciera, la misión diplomática o consular de la República de Croacia se encargará del regreso del tripulante al puerto de embarco a expensas del armador del buque del que haya sido dado de baja.

Artículo 155

Los gastos del viaje de regreso del tripulante serán de cuenta del armador del buque.

El armador tendrá derecho a retener el pago de los gastos del viaje de regreso del tripulante si éste abandonó el buque sin autorización, y por lo tanto es culpable de la rescisión del contrato de trabajo, o si el tripulante debió abandonar el buque como consecuencia de haberse herido a sí mismo o de haberse provocado una enfermedad intencionalmente o por negligencia grave.

Los gastos del viaje de regreso de un tripulante del buque comprenden los gastos de alojamiento, comida y traslado del tripulante desde el momento en que es dado de baja del buque hasta el momento en que llega al puerto de embarco o a su domicilio.

Artículo 156

Se considerará que se han proveído los medios para el viaje de regreso también en el caso de que se haya conseguido al tripulante un empleo adecuado en un buque que se dirija a su puerto de embarco.

En el caso señalado en el primer párrafo de este artículo, el tripulante tendrá derecho a percibir la remuneración correspondiente al trabajo que realice a bordo de ese buque.

Artículo 157

Las disposiciones de los artículos 153, 154, 155 y 156 de la presente Ley se aplicarán también a los extranjeros empleados como tripulantes en buques croatas.

Artículo 158

En los puertos extranjeros, los tripulantes que sean ciudadanos de la República de Croacia podrán, a fin de proteger sus derechos laborales, dirigirse a las misiones diplomáticas o consulares de la República de Croacia.

Artículo 159

Los tripulantes deberán informar sin demora al capitán del buque o al oficial de turno:

1) De cualquier acontecimiento extraordinario que pueda poner en peligro la seguridad del buque, los pasajeros, otras personas o la carga que se encuentre a bordo y contaminar el medio ambiente con hidrocarburos, sustancias químicas peligrosas y materiales nocivos provenientes del buque;

2) Cuando, al navegar por las vías navegables de las aguas interiores o el mar territorial de la República de Croacia, adviertan que determinados faros, luces u otros dispositivos de ayuda a la navegación no funcionan o las señales o balizas no están en sus posiciones.

El capitán informará sin demora a la capitanía de puerto competente de los desperfectos mencionados en el inciso 2 del primer párrafo de este artículo.

En caso de peligro, naufragio u otro accidente, los tripulantes del buque harán todo lo que esté a su alcance para salvar el buque, los pasajeros y demás personas a bordo y la carga, así como para proteger el medio ambiente, hasta que el capitán dé la orden de abandonar el buque.

Artículo 160

El armador del buque indemnizará a los tripulantes por los daños causados a los bienes personales que éstos tuvieran a bordo y que se hayan destruido o dañado como consecuencia del naufragio del buque o de otro accidente ocurrido a bordo.

En caso de naufragio, los tripulantes empleados por el armador del buque tendrán derecho a una indemnización por cada día que hayan estado efectivamente sin empleo, hasta el monto de la remuneración que se les adeude en virtud del contrato de enrolamiento, de manera que la indemnización total a que tendrán derecho no podrá superar el monto de la remuneración.

En cuanto al viaje de regreso de los tripulantes del buque que haya naufragado, se aplicarán las disposiciones de los artículos 154 a 157 de la presente Ley.

Artículo 161

El armador del buque responderá de los daños y perjuicios causados como consecuencia de las lesiones corporales o la muerte de un tripulante a menos que demuestre que no se produjeron por su culpa.

Si los daños y perjuicios a que se refiere el primer párrafo de este artículo fueron causados por un material peligroso o en virtud de una actividad peligrosa, la responsabilidad recaerá sobre el armador del buque de conformidad con las normas generales sobre la responsabilidad por los daños causados por materiales peligrosos o actividades peligrosas.

El armador del buque responderá de los daños y perjuicios mencionados en el primer párrafo de este artículo que haya sufrido el tripulante mientras trabajaba a bordo o en relación con su trabajo a bordo por la falta de seguridad en el trabajo, a menos que demuestre que el tripulante causó dichos daños intencionalmente o por negligencia grave.

En los litigios entre tripulantes y armadores, así como en los litigios entre capitanes y armadores, la competencia real incumbirá a los tribunales comerciales competentes en materia de solución de controversias marítimas.

2. EL CAPITÁN

Artículo 162

La tripulación y las demás personas que se encuentren a bordo del buque estarán bajo la autoridad del capitán.

El capitán deberá ser ciudadano de la República de Croacia.

El capitán será nombrado y relevado de su puesto por el armador del buque.

En caso de fallecimiento, impedimento para ejercer sus funciones o ausencia del capitán, tomará su lugar con todas sus facultades el oficial de cubierta que tenga el grado más alto y que sea ciudadano de la República de Croacia.

Lo dispuesto en el segundo párrafo de este artículo no se aplicará a los yates de propietarios extranjeros inscritos en el registro de buques de Croacia (artículo 202, primer párrafo, inciso 3).

Artículo 163

El capitán será responsable de la seguridad del buque y de que se respeten la ley y el orden a bordo y, dentro de los límites establecidos en esta Ley y en otras normas, será el representante de la autoridad pública a bordo y representará al armador del buque.

Si el patrón de un yate extranjero inscrito en el registro de buques de Croacia es una persona física extranjera o una persona apátrida, el representante de la autoridad pública mencionado en el primer párrafo de este artículo será el oficial de cubierta de más alto grado que sea ciudadano de la República de Croacia o que tenga su domicilio en el territorio de la República de Croacia.

Artículo 164

El capitán se ocupará del aprovisionamiento, la administración y el mantenimiento del buque; de la conservación en buen estado del casco, las máquinas, las instalaciones y el equipo del buque; de la seguridad de los elementos y artefactos de que dispone el buque para el embarco y el desembarco de pasajeros y la manipulación de cargas peligrosas y de otro tipo; de la carga, la estiba, el traslado y la descarga correctas de la carga; del embarco, la ubicación o alojamiento y el desembarco correcto de los pasajeros; y del cumplimiento de cualquier otra tarea relacionada con la labor del buque.

El capitán realizará, a intervalos establecidos, maniobras de práctica con botes salvavidas y ejercicios con otros aparatos de salvamento y dispositivos de detección, prevención y extinción de incendios.

El capitán deberá estar a bordo durante todo el período de navegación.

Antes del comienzo del viaje, el capitán deberá comprobar que el buque se encuentra en buen estado y que dispone de provisiones suficientes como para hacer posible el viaje previsto, y cerciorarse de que se encuentren a bordo todos los documentos, libros y tripulantes establecidos y, en caso de transporte de pasajeros, determinar especialmente si se han tomado todas las medidas de seguridad respecto de los pasajeros.

Artículo 165

El capitán o el oficial de cubierta de guardia que esté a cargo de la conducción del buque deberá adoptar todas las medidas esenciales para la seguridad del buque y de la navegación.

El capitán estará al mando del buque personalmente cuando sea necesario para la seguridad del buque, y especialmente cuando el buque esté entrando en un puerto, canal o río, o saliendo de ellos, y cuando la visibilidad sea reducida.

La presencia del práctico a bordo no exonera al capitán de su responsabilidad por la navegación del buque.

Artículo 166

En caso de incidentes que pongan en peligro al buque o a las personas que se encuentren a bordo, el capitán tomará todas las medidas necesarias para socorrer a las personas y eliminar el peligro que amenace al buque y a los bienes que se encuentren a bordo, así como para proteger el entorno.

Si en el caso mencionado en el primer párrafo de este artículo fuera necesario sacrificar el buque o dañar la carga u otros bienes que se encuentren a bordo, el capitán sacrificará o dañará la carga, otros bienes o las instalaciones o equipos del buque que no sean imprescindibles para la navegación, o aquellas partes del buque que, si se sacrifican o dañan, causarán menores pérdidas al armador del buque y a las personas interesadas en la carga.

Artículo 167

Si en caso de peligro del buque, todas las medidas adoptadas para salvarlo han sido inútiles y la pérdida del buque es inevitable, el capitán tomará medidas en primer lugar para salvar a los pasajeros y demás personas que se encuentren a bordo; en lo posible retirará el buque —antes de que se hunda— de la vía navegable de las aguas interiores, y dará la orden de abandonar el buque.

En el caso referido en el primer párrafo de este artículo, el capitán tomará todas las medidas necesarias para salvar el diario de navegación del buque y, si las circunstancias lo permiten, tomará medidas para salvar también otros libros y documentos del buque, las cartas náuticas del viaje en cuestión y el dinero que se encuentre en la caja fuerte del buque.

El capitán abandonará el buque sólo después de haber tomado todas las medidas mencionadas en los párrafos primero y segundo del presente artículo, dentro de los límites de lo realmente posible.

Artículo 168

En caso de que se produzca a bordo algún incidente que ponga en peligro la seguridad del buque o de la navegación, o en caso de que ocurra algún acontecimiento excepcional en relación con el buque, los pasajeros, otras personas, la carga o los bienes a bordo, o si se advierte que la vía navegable está contaminada por hidrocarburos, sustancias químicas peligrosas o materiales nocivos, el capitán consignará sin demora en el diario de navegación, y a más tardar dentro de las 24 horas siguientes, una descripción del acontecimiento o una referencia a la contaminación de la vía navegable.

El capitán mencionado en el primer párrafo de este artículo presentará a la capitanía de puerto un informe sobre el hecho mencionado en dicho párrafo, junto con un extracto de lo consignado en el diario de navegación del buque, inmediatamente después de su llegada a puerto, y a más tardar dentro de las 24 horas siguientes.

Si el hecho referido en el primer párrafo de este artículo ocurre durante el viaje, el capitán presentará el informe sobre el hecho, junto con un extracto de lo consignado en el diario de navegación del buque, dentro del plazo indicado en el primer párrafo de este artículo, a la capitanía del primer puerto de escala

del buque, o a la misión diplomática o consular de la República de Croacia si el buque se encuentra en un país extranjero.

El capitán referido en el primer párrafo de este artículo anotará en el diario de navegación del buque los nacimientos y defunciones que ocurran a bordo, indicando el lugar, la posición geográfica del buque y la hora del nacimiento o la defunción, y tomará declaraciones de última voluntad y registrará dichas declaraciones en el diario de navegación del buque, indicando la hora en que se tomaron dichas declaraciones.

El capitán preparará un informe escrito en debida forma, en el que hará referencia al nacimiento, la defunción o la declaración de última voluntad, y lo presentará a la autoridad competente en el primer puerto de escala croata, o a la misión diplomática o consular más cercana de la República de Croacia si estuviera en un país extranjero.

Artículo 169

El capitán, mediante algún sistema de telecomunicaciones, transmitirá información sobre cualquier peligro inminente para la seguridad de la navegación que se presente, y en especial si advierte algún cambio en la vía navegable mencionada en el inciso 2 del primer párrafo del artículo 159 de la presente Ley, o si observa contaminación por hidrocarburos, sustancias químicas peligrosas o materiales nocivos, hielo peligroso, vientos huracanados o cualquier otro peligro inminente para la navegación, o una tormenta tropical, o temperaturas por debajo del punto de congelación acompañadas de vientos huracanados que produzcan una gran acumulación de hielo sobre las instalaciones de la cubierta, o un viento de fuerza 10 o más en la escala de Beaufort respecto del cual no se haya recibido alerta alguna.

El capitán anotará en el diario de navegación del buque la información transmitida de conformidad con lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo.

Artículo 170

Si el buque tiene un accidente o se descubre un defecto que influye en:

1) La seguridad del buque, o la eficiencia o la integridad de los botes salvavidas u otro equipo de salvamento;

2) La integridad del buque, o la eficiencia o integridad del equipo utilizado para proteger el medio ambiente de la contaminación por hidrocarburos, sustancias químicas peligrosas y materias líquidas nocivas;

el capitán o el armador del buque informarán lo antes posible al registro de buques de Croacia, el que iniciará los procedimientos pertinentes a fin de determinar si es necesario inspeccionar debidamente el buque.

Si el buque se encuentra en el puerto de otro Estado que sea parte en el convenio internacional pertinente, el capitán o el armador del buque informarán también de inmediato a las autoridades competentes de la administración marítima del Estado del puerto de escala del buque.

El capitán o el armador del buque informarán a la administración marítima del Estado ribereño más cercano, por el sistema de telecomunicaciones más rápido, de todo hecho que pueda estar relacionado con la fuga o posible fuga de hidrocarburos u otras materias líquidas nocivas o la pérdida de materiales empacados de carácter nocivo.

Artículo 171

En caso de amenaza de guerra inminente, el capitán tomará todas las precauciones que parezcan esenciales, especialmente con miras a salvar el buque, los pasajeros, la carga y otros bienes, así como los documentos y libros del buque.

Si se declara el estado de guerra entre la República de Croacia y otro Estado, el capitán adoptará las medidas necesarias para proteger del enemigo al buque, las personas, la carga y otros bienes, así como los documentos y libros del buque.

Si se declara una guerra entre otros Estados, en la cual la República de Croacia es parte neutral, y el buque está en el puerto de uno de los Estados beligerantes, o se dirige a un puerto de uno de los Estados beligerantes, o tiene que pasar por las aguas interiores o el mar territorial de un Estado beligerante, el capitán pedirá instrucciones al armador del buque, y si ello no fuera posible pedirá instrucciones a las autoridades croatas competentes.

Artículo 172

El capitán del buque, como representante del armador, está autorizado a celebrar en nombre de éste, fuera del lugar de ubicación de la oficina principal del armador, los convenios de salvamento y negocios jurídicos que sean indispensables para la culminación del viaje, y en los lugares que no sean el de ubicación de la oficina principal del armador y donde no exista un representante autorizado del armador, contratos de navegación marítima, aparte del fletamento de todo el buque por tiempo determinado.

El capitán está autorizado, en calidad de representante del armador, a incoar ante tribunales y órganos administrativos extranjeros procedimientos destinados a proteger los derechos e intereses del armador en los negocios jurídicos mencionados en el primer párrafo de este artículo, y a realizar actos procesales en dichos procedimientos.

Si el armador del buque restringe el alcance de las potestades legales del capitán, dichas restricciones no surtirán efectos jurídicos frente a los terceros que no tuvieran conocimiento de ellas o que, dadas las circunstancias, no hubieran podido tener conocimiento de ellas.

Artículo 173

El capitán está autorizado y obligado a dar a todas las personas que se encuentren a bordo las órdenes que apunten a garantizar la seguridad del buque y la navegación y a hacer respetar las leyes y mantener el orden a bordo, así como a supervisar el cumplimiento de las órdenes impartidas.

El capitán puede tener a bordo las armas de fuego que sean necesarias para hacer respetar las leyes, mantener el orden y garantizar la seguridad a bordo, pero los miembros de la tripulación no están autorizados a tener armas a bordo.

Artículo 174

El capitán tiene facultades para restringir durante el viaje la libertad de circulación de cualquier persona que represente un peligro grave para la seguridad del buque, la tripulación y demás personas, los bienes que se encuentren a bordo y el medio ambiente por contaminación por hidrocarburos, sustancias químicas peligrosas o materiales nocivos.

La libertad de circulación sólo podrá restringirse si resulta imprescindible para la seguridad de los pasajeros y demás personas y bienes a bordo o para la protección del buque o el medio ambiente, y por un período que no se extenderá más allá del arribo del buque al primer puerto de escala si se trata de un ciudadano extranjero o un apátrida, o del arribo del buque al primer puerto croata si se trata de un ciudadano de la República de Croacia.

Las medidas indicadas en los párrafos primero y segundo del presente artículo se consignarán, con las observaciones pertinentes, en el diario de navegación del buque.

Artículo 175

El capitán tiene facultades para suspender a cualquier miembro de la tripulación que ponga en peligro la seguridad de la navegación, y si las circunstancias lo exigen a hacerlo desembarcar y repatriarlo (artículo 154).

Artículo 176

El capitán tiene derecho, en caso de necesidad y mientras dure el viaje, a reducir la ración de alimentos y agua de todas las personas que se encuentren a bordo a fin de racionalizar el uso de los alimentos y el agua disponibles a bordo.

Las medidas mencionadas en el primer párrafo de este artículo se consignarán, con las observaciones pertinentes, en el diario de navegación del buque.

Artículo 177

Si durante el curso del viaje un tripulante, un pasajero o cualquier otra persona que se encuentre a bordo comete un delito, el capitán tomará las medidas que, de acuerdo con las circunstancias, sean necesarias para prevenir o atenuar las consecuencias perjudiciales que pudieran derivarse del delito, y hacer que el autor responda de sus actos.

Si se corre el riesgo de que el autor del delito reincida en su conducta delictiva o huya, el capitán restringirá su libertad de circulación o lo pondrá bajo arresto; hará que se levante un acta de cada una de las audiencias celebradas a fin de interrogar al autor, los testigos, los testigos oculares y las personas perjudicadas sobre todas las circunstancias en que se cometió el delito y las consecuencias de éste; hará depositar en un lugar seguro, como prueba material del delito, los elementos en los cuales o con los cuales se cometió el delito o en los que hayan quedado huellas visibles del delito, y adoptará las demás medidas necesarias para determinar las circunstancias en que se cometió el delito.

Si el buque se encuentra en un país extranjero, el capitán presentará un informe sobre el delito cometido a la misión diplomática o consular de la República de Croacia en el Estado del puerto en que haya entrado el buque. El capitán procederá, en relación con el autor del delito, con arreglo a las instrucciones que reciba de la misión diplomática o consular de la República de Croacia.

A su llegada al primer puerto croata en que deba hacer escala el buque, el capitán entregará al autor del delito a la autoridad correspondiente del Ministerio del Interior en ese puerto, con un informe escrito sobre el delito cometido, el acta y los elementos probatorios referidos en el segundo párrafo de este artículo.

Las medidas mencionadas en los párrafos segundo y cuarto del presente artículo se consignarán, con las observaciones pertinentes, en el diario de navegación del buque.

Artículo 178

Si algún miembro de la tripulación abandona arbitrariamente el buque en puerto, el capitán comunicará este hecho a la capitanía del puerto.

El capitán redactará un acta en la que detallará los bienes y documentos pertenecientes al tripulante que abandonó arbitrariamente el buque que hayan quedado a bordo. El acta se redactará en presencia de dos testigos, quienes la firmarán junto con el capitán.

El capitán hará constar en el diario de navegación del buque el abandono arbitrario, las pertenencias del tripulante que éste haya dejado a bordo, y la entrega de dichas pertenencias a la autoridad croata competente.

La autoridad que reciba en el puerto los documentos y efectos personales del tripulante que abandonó arbitrariamente el buque los entregará a sus parientes más cercanos o a sus padres, y si ello no fuera posible a la persona designada por el órgano de administración fiduciaria competente.

Artículo 179

Se considerará que un tripulante ha abandonado arbitrariamente el buque si no está de regreso a bordo antes de la partida del buque del puerto.

Si un tripulante se ha visto impedido de regresar al buque antes de la salida de éste del puerto, se considerará que ha abandonado arbitrariamente el buque si no se presenta ante la autoridad referida en el primer párrafo del artículo 178 de la presente Ley dentro de los tres días siguientes al momento en que cesó el impedimento.

Capítulo IX. Inspecciones de vigilancia

Artículo 180

La vigilancia del cumplimiento de las disposiciones de esta parte de la presente Ley estará a cargo de los inspectores de seguridad de la navegación del Ministerio y de las capitanías de puerto.

Las tareas y funciones que incumben a los inspectores de seguridad de la navegación comprenden: los asuntos náuticos, la ingeniería marina, los servicios de radio de hidroingeniería y la protección del mar de la contaminación causada por buques.

Las tareas y funciones de los inspectores de seguridad de la navegación podrán ser desempeñadas asimismo por especialistas del Ministerio y de la capitanía de puerto que tengan una autorización especial del Ministro.

Artículo 181

Las funciones de los inspectores relacionadas con la vigilancia del cumplimiento de las disposiciones de esta parte de la presente Ley en lo que respecta a la seguridad de la navegación incluyen especialmente la vigilancia mediante inspección de:

- 1) Los buques extranjeros en puertos croatas, en lo relativo a la protección de las personas que se encuentren a bordo y la protección del medio ambiente;
- 2) Los buques y embarcaciones menores croatas en lo que respecta a su navegabilidad;
- 3) El cumplimiento de las normas del régimen internacional de puertos, de conformidad con las obligaciones internacionales de la República de Croacia y la vigilancia del estado de todos los puertos en lo que respecta a sus muelles, escolleras, rompeolas, profundidad exigida, equipo, instalaciones y otras estructuras utilizadas para el fondeo y abrigo de los buques, así como para el embarco y el desembarco de pasajeros y la carga y la descarga de cosas;
- 4) El mantenimiento y la señalización de las vías navegables en el mar territorial y las aguas interiores, y de los dispositivos de seguridad de la navegación en esas vías navegables;
- 5) El funcionamiento del servicio de radio necesario para la seguridad de la navegación y la protección de la vida humana en el mar, así como de sus instalaciones y equipo, y el mantenimiento de las instalaciones y las actividades de dicho servicio;
- 6) La construcción de las instalaciones erigidas en el mar territorial y las aguas interiores o en sus riberas, en lo que respecta a la influencia que éstas puedan tener en la seguridad de la navegación;
- 7) El transporte de personas y cosas en lo que se refiere a la protección de la vida humana y los bienes de las personas;
- 8) La protección del mar de la contaminación causada por buques;
- 9) El funcionamiento del servicio meteorológico de a bordo, destinado a garantizar la seguridad de la navegación.

Lo dispuesto en el inciso 3 de este artículo no se aplicará a los puertos militares.

Artículo 182

En el ejercicio de las funciones de vigilancia de los buques extranjeros prevista en el inciso 1 del primer párrafo del artículo 181 de la presente Ley, se procederá mediante inspección a verificar la validez de los certificados de dichos buques de conformidad con lo dispuesto en los siguientes convenios:

- 1) Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar;
- 2) Convención internacional sobre líneas de carga;
- 3) Convenio para la prevención de la contaminación marina provocada por vertidos desde buques;
- 4) Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar.

Si el Estado cuyo pabellón enarbola un buque no está obligado por las normas de los convenios referidos en el párrafo anterior, el inspector examinará el buque en lo que respecta a su construcción, equipo, tripulación, tipo y cantidad de carga y forma de estiba de la carga, número de pasajeros y volumen de carga total, a fin de comprobar si está en condiciones de realizar el viaje en forma segura.

Al examinar la navegabilidad de un buque según se establece en el párrafo anterior, se tendrá en cuenta en primer lugar, aunque no exclusivamente, lo dispuesto en los convenios referidos en el primer párrafo de este artículo.

Si el buque extranjero tiene los documentos válidos a que se hace referencia en el primer párrafo de este artículo, el inspector se limitará a verificar:

- 1) Si la posición de la línea de carga o francobordo coincide con los datos consignados en esos documentos;
- 2) Si el buque ha sido cargado respetando la línea de carga o francobordo correspondiente, y si la carga ha sido distribuida correctamente, con arreglo a las condiciones establecidas en dichos documentos.

Además de examinar los documentos referidos en el primer párrafo de este artículo, el inspector deberá comprobar también si los buques que realizan operaciones de carga y descarga tienen documentos válidos que acrediten el buen funcionamiento del equipo de manipulación de la carga, y que las condiciones en que se encuentra ese equipo coinciden con los datos indicados en dichos documentos.

Artículo 183

Si durante la inspección de un buque extranjero se descubre que éste no tiene los documentos válidos mencionados en el primer párrafo del artículo 182 de la presente Ley, o que la posición de la línea de carga o francobordo no concuerda con los datos que figuran en esos documentos, o que el buque no ha sido cargado respetando la línea de carga o francobordo establecida, o que la carga no ha sido distribuida de manera uniforme, se prohibirá al buque abandonar el puerto hasta que sea puesto en condiciones de continuar el viaje sin poner en peligro la vida de las personas que se encuentren a bordo.

Si durante la inspección de un buque extranjero se descubre que éste, debido a sus defectos, contamina los alrededores con hidrocarburos, sustancias químicas peligrosas o materiales nocivos, o que sus tanques de decantación están llenos, o que sus instalaciones no funcionan debidamente, se prohibirá al buque abandonar el puerto hasta que sus defectos sean subsanados.

Si durante una inspección realizada con arreglo a lo dispuesto en el quinto párrafo del artículo 182 de la presente Ley, se descubre que el buque extranjero no tiene documentos válidos que demuestren el buen estado y el correcto funcionamiento del equipo de manipulación de la carga del buque, o se advierte que las condiciones en que se encuentra ese equipo no están de acuerdo con los datos consignados en dichos documentos, se prohibirá utilizar el equipo del buque para cargar y descargar la carga.

Si durante la inspección del buque se descubre alguno de los defectos mencionados en los párrafos primero, segundo y tercero de este artículo, se informará a la autoridad competente del Estado cuyo pabellón enarbole el buque de las condiciones observadas en éste, por conducto de las autoridades diplomáticas o consulares respectivas y de la Organización Marítima Internacional.

Lo dispuesto en los párrafos anteriores del presente artículo se aplicará también por analogía a los buques de Estados no obligados por los convenios pertinentes.

Artículo 184

Si hay motivos fundados para creer que las condiciones en que se encuentra un buque extranjero no concuerdan con los datos indicados en los documentos referidos en los párrafos primero y segundo del artículo 182 de la presente Ley, o que un buque extranjero lleva a bordo un número de pasajeros superior al permitido o no tiene el mínimo exigido de tripulantes calificados, y resulta evidente que el buque en esas condiciones o con esa cantidad de pasajeros o con esa tripulación no podrá continuar el viaje sin poner en peligro la vida de las personas a bordo, se prohibirá al buque abandonar el puerto hasta que esté en condiciones de continuar el viaje sin poner en peligro la vida de las personas que se encuentren a bordo.

Artículo 185

Al realizar la inspección para comprobar la navegabilidad del buque de conformidad con lo dispuesto en el inciso 2 del primer párrafo del artículo 181 de la presente Ley, se verificará:

- 1) Si el buque tiene los libros y documentos válidos exigidos;
- 2) Si desde la fecha de expedición o certificación de los documentos del buque, emitidos sobre la base del examen técnico del buque, se han producido cambios fundamentales que hacen evidente que el buque no está en condiciones de navegar sin poner en peligro a las personas y la carga que se encuentran a bordo y al entorno;
- 3) Si el buque cumple los requisitos exigidos en los incisos 2, 3 y 4 del artículo 110 de la presente Ley;
- 4) Si la línea de carga o francobordo exigida está marcada en los costados del buque;
- 5) Si la tripulación está debidamente entrenada en el manejo de los botes salvavidas y demás aparatos de salvamento, así como en el uso de los dispositivos de detección, prevención y extinción de incendios.

Mediante la inspección se deberá verificar también si el buque tiene un registro válido de su equipo de manipulación de la carga, y si las condiciones en que se encuentra ese equipo concuerdan con los datos indicados en el registro respectivo.

Artículo 186

Si en virtud de la inspección realizada de conformidad con el primer párrafo del artículo 185 de la presente Ley se comprueba la existencia de defectos relacionados con la navegabilidad del buque, el capitán ordenará que se subsanen esos defectos dentro de un plazo determinado a partir del momento en que se detectaron.

Si los defectos detectados no se subsanan dentro del plazo establecido, o si son de tal naturaleza que pueden poner en peligro la seguridad del buque o de las personas y la carga que se encuentran a bordo, o si los tanques de decantación están llenos, se prohibirá al buque continuar el viaje hasta que se hayan subsanado los defectos referidos, y el buque será privado de sus documentos de navegabilidad.

Si durante la inspección se comprueba que el buque no tiene un registro válido de su equipo de manipulación de la carga con arreglo a lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 185 de la presente Ley, o si las condiciones en que se encuentra dicho equipo no están de acuerdo con lo establecido en el registro respectivo, se prohibirá al buque cargar, descargar o transferir su carga a otro buque utilizando su propio equipo de manipulación de la carga.

Artículo 187

Si durante la inspección realizada de conformidad con lo dispuesto en el inciso 3 del primer párrafo del artículo 181 de la presente Ley se comprueba que en un puerto abierto al tráfico internacional no se cumplen las normas del régimen aplicable a la República de Croacia en virtud de sus obligaciones inter-

nacionales, o que un puerto se encuentra en unas condiciones que ponen en peligro la seguridad de las embarcaciones, se ordenará a la empresa o entidad que explota dicho puerto que dentro de un plazo determinado adopte las medidas pertinentes o realice las obras necesarias para subsanar los defectos detectados.

Si las medidas o las obras ordenadas en virtud de lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo no se hubieran cumplido o realizado íntegramente dentro del plazo establecido, el inspector de seguridad de la navegación podrá:

1) Prohibir el atraque de embarcaciones de determinado tamaño junto a la parte del muelle o estructura que se haya encontrado en estado defectuoso hasta que sea posible atracar allí en condiciones de seguridad;

2) Prohibir el uso de todo o parte del muelle o estructura, así como el fondeo, si ello representa un peligro inmediato para la seguridad de las embarcaciones, las personas o los bienes durante las operaciones de descarga o trasbordo, o si se corre el riesgo de contaminar el medio ambiente a causa de los defectos de la instalación;

3) Prohibir el tráfico en el puerto y el fondeo mientras la seguridad de la navegación corra un peligro inmediato como consecuencia de la falta de mantenimiento de las instalaciones del puerto o de la profundidad exigida en condiciones normales de funcionamiento.

Artículo 188

Si durante la inspección realizada con arreglo a lo dispuesto en el inciso 4 del primer párrafo del artículo 181 de la presente Ley se comprueba que las condiciones en que se encuentran las vías navegables o los dispositivos que garantizan la seguridad de la navegación en dichas vías ponen en peligro la seguridad de la navegación, se ordenará:

1) A la empresa encargada de mantener y señalizar las vías navegables, que marque en forma provisional el obstáculo existente en la vía navegable, o que lo retire e instale o active luces y señales de advertencia si los dispositivos han sido retirados o no están funcionando;

2) Prohibir temporalmente la navegación si no se han tomado medidas para garantizar la seguridad de la navegación.

Si durante la inspección realizada de conformidad con el primer párrafo de este artículo se detectan también en la vía navegable otros defectos que puedan poner en peligro la seguridad de la navegación, estas observaciones, así como sugerencias en cuanto a las medidas que convendría adoptar al respecto, se comunicarán al Ministerio y a la empresa encargada de mantener y señalizar las vías navegables a fin de que puedan adoptarse las medidas pertinentes.

Artículo 189

Si durante la inspección realizada con arreglo a lo dispuesto en el inciso 5 del primer párrafo del artículo 181 de la presente Ley se comprueba que el mantenimiento de las estaciones de radio y el funcionamiento del servicio de radio no están de acuerdo con la reglamentación, se ordenará que se subsanen los defectos detectados dentro de un plazo determinado, o se suspenderá el funcionamiento de la estación de radio de que se trate.

Si durante la inspección a que se refiere el primer párrafo de este artículo se encuentran defectos que por su índole puedan poner en peligro la seguridad de la navegación, se presentará al Ministerio un informe sobre los defectos detectados con sugerencias para su eliminación.

Artículo 190

Si el inspector de seguridad de la navegación descubre que la construcción de instalaciones en las aguas interiores o el mar territorial, o en sus riberas, se está llevando a cabo en una forma que pone en pe-

ligo la seguridad de la navegación, se ordenará al contratista que suspenda temporalmente las obras, y si es necesario que retire los materiales que ponen en peligro la seguridad de la navegación.

Por instalaciones que ponen en peligro la seguridad de la navegación se entienden también las instalaciones para cuya construcción no se haya obtenido la autorización de la capitania de puerto.

Artículo 191

Si el inspector de seguridad de la navegación descubre que un miembro de la tripulación no tiene un certificado de idoneidad que lo autorice a realizar las tareas para las que ha sido contratado, o no tiene un documento de marino válido, ordenará subsanar las irregularidades detectadas dentro de un plazo determinado.

Si el tripulante mencionado en el primer párrafo de este artículo no subsana las irregularidades detectadas, el inspector de seguridad de la navegación ordenará al capitán que dé de baja a ese tripulante.

Si el inspector de seguridad de la navegación descubre que un tripulante, práctico u oficial de una embarcación menor está cansado, enfermo o en un estado psicofísico que no le permite cumplir las tareas relacionadas con la seguridad de la navegación, ordenará al capitán que lo releve de su puesto.

Artículo 192

Si el inspector de seguridad de la navegación descubre que el buque ha embarcado un número de personas o ha cargado un volumen de carga superiores a los permitidos, o que la carga se ha estibado de tal manera que pone en peligro la seguridad del buque o de las personas que se encuentran a bordo, ordenará desembarcar el número de personas que excedan la cantidad permitida, o descargar la cantidad de carga que supere el límite autorizado, o estibar correctamente la carga.

Si el capitán incumple las órdenes referidas en el primer párrafo de este artículo, el inspector de seguridad de la navegación prohibirá la partida del buque, o prohibirá al buque continuar el viaje.

QUINTA PARTE. NACIONALIDAD, IDENTIFICACIÓN, INSCRIPCIÓN Y CANCELACIÓN DE LA INSCRIPCIÓN DE LOS BUQUES

Capítulo I. Nacionalidad e identificación de los buques

Artículo 193

Un buque adquiere la nacionalidad croata mediante su inscripción en el registro de buques correspondiente o mediante la expedición de un certificado de matrícula temporal.

Artículo 194

Todo buque que haya adquirido la nacionalidad croata tiene el derecho y el deber de enarbolar el pabellón de la República de Croacia.

El derecho y el deber de enarbolar el pabellón mencionados en el primer párrafo de este artículo no se aplican a los buques sin tripulación.

Cuando se encuentren fuera de los límites de las aguas interiores y el mar territorial de la República de Croacia, las embarcaciones menores inscritas en el registro de embarcaciones menores en el territorio de la República de Croacia enarbolarán el pabellón de la República de Croacia.

Artículo 195

El pabellón de la República de Croacia es señal de la nacionalidad croata de un buque.

Artículo 196

El pabellón de la República de Croacia que se enarbole a bordo de un buque deberá ser de forma idéntica a la bandera de la República de Croacia, y la relación entre su altura (ancho) y su base (largo) debe ser de 1:1,5.

Artículo 197

Todo buque inscrito en el Registro de Naves de Croacia, con excepción de las embarcaciones técnicas y otras estructuras flotantes, y de los buques a los que se haya expedido un certificado de matrícula temporal, debe tener un nombre.

Las embarcaciones técnicas y las estructuras flotantes inscritas en un registro de buques croata o a las que se haya expedido un certificado de matrícula temporal deben tener un signo distintivo y pueden, además de ese signo, tener un nombre.

No puede haber dos buques con el mismo nombre, ni dos embarcaciones técnicas, dos estructuras flotantes o dos embarcaciones menores con el mismo signo distintivo.

Las decisiones relativas a los nombres y signos distintivos de los buques serán adoptadas por el Ministerio competente.

Artículo 198

Los buques deben exhibir el nombre del puerto de matrícula.

El puerto de matrícula es el puerto del lugar de ubicación de la sede de la capitanía de puerto competente del Ministerio que lleva el registro de buques en el que está inscrito el buque (en adelante denominada “capitanía de puerto”).

Artículo 199

Los buques y embarcaciones menores que tengan un equipo de radio deberán tener un distintivo de llamada de conformidad con las normas internacionales en materia de radiocomunicaciones.

Artículo 200

Las embarcaciones menores adquieren la nacionalidad croata mediante su inscripción en el libro del registro de embarcaciones menores pertinente.

Capítulo II. Inscripción y cancelación de la inscripción de buques

Artículo 201

Todo buque que sea íntegramente de propiedad de una persona física o jurídica con ciudadanía de la República de Croacia y cuyo domicilio o sede comercial se encuentre en la República de Croacia deberá inscribirse en un registro de buques.

Artículo 202

Podrán inscribirse en un registro de buques:

1) Los buques que sean total o parcialmente de propiedad de una persona física o jurídica extranjera, o de una persona apátrida, o de un ciudadano de la República de Croacia domiciliado en el extranjero, si el armador de dicho buque es una persona física o jurídica croata, con domicilio o sede comercial en la República de Croacia, siempre y cuando el propietario del buque haya accedido a la solicitud del armador del buque croata de inscribir el buque en un registro de buques;

2) Los buques que sean total o parcialmente de propiedad de una persona física o jurídica extranjera, siempre y cuando la República de Croacia ejerza el control de los aspectos administrativos, económicos y técnicos relacionados con el buque, y con sujeción a que su inscripción sea aprobada por el Ministerio;

3) Los yates que sean total o parcialmente de propiedad de una persona física o jurídica extranjera, o de una persona apátrida, o de un ciudadano de la República de Croacia que no esté domiciliado en la República de Croacia, siempre y cuando el yate esté predominantemente estacionado en una zona marítima de la República de Croacia.

Cuando se rechace la solicitud de inscripción de un buque de los mencionados en el inciso 2 del primer párrafo de este artículo no será necesario indicar en la decisión respectiva los motivos que determinaron el rechazo.

Artículo 203

Los buques que se estén construyendo en astilleros croatas podrán inscribirse, a solicitud del propietario del buque, en un registro de buques en construcción.

Artículo 204

Cuando sean aplicables las disposiciones del artículo 201 y del inciso 3 del primer párrafo del artículo 202 de la presente Ley, el propietario de una embarcación menor podrá pedir que la embarcación menor o yate se inscriba en un registro de buques independientemente de que dicha embarcación reúna o no los requisitos establecidos en el inciso 2 del primer párrafo del artículo 5 de la presente Ley, y si se procede a dicha inscripción, las disposiciones de esta Ley relativas a los buques se aplicarán también a esa persona en lo que respecta a los derechos reales.

En caso de que se inscriba una embarcación menor en un registro de buques al amparo de lo dispuesto en el inciso 3 del primer párrafo del artículo 202 de la presente Ley, el propietario de dicha embarcación deberá autorizar a una persona física o jurídica croata, domiciliada en la República de Croacia, para que lo represente durante su ausencia de la República de Croacia ante las autoridades croatas competentes.

Artículo 205

Los buques inscritos en un registro de buques extranjero no podrán inscribirse en un registro de buques croata.

Artículo 206

Podrá cancelarse la inscripción de un buque en un registro croata:

- 1) Si el buque ha naufragado o se presume que ha naufragado;
- 2) Si ha dejado de cumplir los requisitos establecidos en los artículos 201 y 202 de la presente Ley;
- 3) Si es retirado del servicio en forma permanente;
- 4) Si está inscripto en otro registro de buques croata.

Se presumirá que un buque de navegación marítima ha naufragado si ha transcurrido un período de tres meses desde que se recibieron noticias del buque por última vez. En ese caso, se presumirá que el buque naufragó en la fecha en que se recibieron las últimas noticias disponibles sobre ese buque.

Lo dispuesto en los párrafos primero y segundo de este artículo se aplicará según corresponda a la cancelación de la inscripción de un buque en construcción en el registro de buques en construcción.

Artículo 207

No podrá cancelarse la inscripción de un buque en un registro de buques croata si un acreedor que sea titular de un crédito marítimo privilegiado en relación con ese buque se opone a dicha cancelación.

Si se constituye una hipoteca sobre un buque, la inscripción del buque en el registro de buques sólo podrá cancelarse con el consentimiento del acreedor hipotecario.

En los casos referidos en los párrafos primero y segundo de este artículo, la capitanía de puerto competente podrá autorizar la cancelación de la inscripción del buque en el registro de buques aun sin el consentimiento del acreedor hipotecario, o a pesar de la oposición del acreedor hipotecario que sea titular de un crédito marítimo privilegiado en relación con ese buque, siempre y cuando se deposite judicialmente una suma de dinero equivalente al crédito de dicho acreedor hipotecario, o si se proporciona una garantía que el tribunal, después de oír al acreedor hipotecario, considera suficiente.

Las disposiciones del presente artículo se aplicarán también a los buques en construcción.

Sin embargo, lo dispuesto en este artículo no se aplicará a la cancelación de la inscripción en un registro de buques de uno de los buques a que se refiere el inciso 4 del primer párrafo del artículo 206 de la presente Ley.

Artículo 208

Lo dispuesto en el artículo 207 de la presente Ley no se aplicará a la transmisión del derecho de propiedad que se opera en virtud del abandono a favor del asegurador.

Artículo 209

Los registros de buques son registros públicos.

Todas las personas tienen derecho a examinar y copiar el libro principal del registro, el archivo de documentos, la lista de propietarios de buques y la lista de buques.

Las capitanías de puerto a cargo de un registro de buques están obligadas a expedir a quien lo solicite, contra el pago de determinados derechos, un certificado que acredite la situación de las inscripciones en el registro de buques o en el registro de buques en construcción, y una copia de los documentos agregados al archivo de documentos, si en los asientos registrales se hace mención de tales documentos.

Los certificados y las copias de los documentos referidos en el tercer párrafo de este artículo tendrán el valor probatorio de los documentos públicos.

Todo aquel que, actuando de buena fe en una relación jurídica, se base en datos inscritos en un registro de buques no sufrirá las consecuencias jurídicas que puedan derivarse de dichos datos.

Artículo 210

Los buques de navegación marítima podrán inscribirse en los siguientes registros de buques:

- El registro de buques mercantes;
- El registro de buques pesqueros;
- El registro de buques de servicio público.

Existe un registro de buques en construcción para los buques que están en proceso de construcción.

Artículo 211

Los registros de buques (en adelante denominados “registros de buques”) y los registros de buques en construcción (en adelante denominados “registros de buques en construcción”) se componen de un libro principal y un archivo de documentos.

Artículo 212

El libro principal de los registros de buques y de los registros de buques en construcción está compuesto de fichas.

Dichas fichas constan de un folio A, un folio B y un folio C.

Como excepción, las fichas del libro principal de los registros de buques de servicio público podrán componerse únicamente de folios A y B.

Cada buque debe inscribirse en una ficha separada.

Artículo 213

En el folio A de las fichas del libro principal de los registros de buques y de los registros de buques en construcción se anotarán los datos relativos a la identidad del buque o del buque en construcción y sus características técnicas principales.

Artículo 214

En el folio B de las fichas del libro principal de los registros de buques y de los registros de buques en construcción se anotarán la razón social o el nombre y la sede comercial de la persona jurídica, o el nombre y el domicilio de la persona física, que sea propietaria del buque, así como las limitaciones personales que pudiera tener el propietario para disponer libremente del buque o del buque en construcción.

En el folio B a que se refiere el primer párrafo de este artículo se anotarán asimismo la razón social o el nombre y la sede comercial del armador del buque, si el buque es total o parcialmente de propiedad de una persona física o jurídica extranjera, siempre y cuando el buque se inscriba con arreglo a lo dispuesto en el inciso 1 del primer párrafo del artículo 202 de la presente Ley. En los demás casos, esos datos relativos al armador del buque podrán anotarse a los efectos de registrar la existencia de un armador que no sea el propietario del buque.

En el folio B de las fichas de los registros de buques en construcción podrán anotarse asimismo la razón social o el nombre y la sede comercial, o el nombre y el domicilio del armador del buque y del contratante (propietario del buque), a los efectos de llevar un registro de dichos datos.

Artículo 215

En el folio C de las fichas del libro principal de los registros de buques se inscribirán los derechos reales que graven el buque total o parcialmente y los derechos adquiridos sobre la base de esos derechos, los contratos de fletamento de buques con cesión de la gestión náutica, los contratos de fletamento de todo un buque por tiempo determinado, los derechos de preferencia y cualesquiera otras limitaciones al derecho de disponer del buque impuestas al propietario del buque gravado, las prohibiciones de gravar y enajenar, y todas las comunicaciones respecto de las cuales no exista la disposición expresa de que deban anotarse en otro folio del libro.

Los datos indicados en el primer párrafo de este artículo que se refieran a buques en construcción deberán anotarse en el folio C de las fichas del libro principal del registro de buques en construcción.

Capítulo III. Inscripción y cancelación de la inscripción de embarcaciones menores

Artículo 216

Las embarcaciones menores se inscribirán en el registro de embarcaciones menores llevado por la capitania de puerto, o por una delegación de ésta, que sea competente en el lugar de domicilio de la persona física o de ubicación de la sede comercial de la persona jurídica propietaria de la embarcación.

Como excepción a lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo, las embarcaciones menores podrán inscribirse en el registro de embarcaciones menores llevado por la capitanía de puerto, o por una delegación de ésta, que sea competente en la zona en que la embarcación se encuentre estacionada o navegando en forma permanente o temporaria.

Artículo 217

En el registro de embarcaciones menores se inscribirán las embarcaciones menores que sean totalmente de propiedad de una persona física o jurídica con domicilio o sede comercial en la República de Croacia.

En el registro de embarcaciones menores se inscribirán las embarcaciones menores que sean total o parcialmente de propiedad de una persona física o jurídica extranjera, o de una persona apátrida, o de un ciudadano de la República de Croacia que no tenga domicilio en la República de Croacia, si la embarcación permanece en forma predominante en los mares de la República de Croacia.

Artículo 218

Las embarcaciones menores ya inscritas en un registro de embarcaciones menores extranjero no podrán inscribirse en un registro de embarcaciones menores croata.

Artículo 219

El registro de embarcaciones menores es un registro público, y los extractos de las inscripciones contenidas en los libros de dicho registro tienen el valor jurídico de un documento público.

Artículo 220

Las embarcaciones menores inscritas en un registro de embarcaciones menores deben exhibir un signo distintivo y pueden además tener un nombre.

Artículo 221

Podrá cancelarse la inscripción de una embarcación menor en el registro de embarcaciones menores:

- 1) Si la embarcación ha naufragado o se presume que ha naufragado, o si ha sido destruida;
- 2) Si ha dejado de cumplir los requisitos establecidos en el artículo 216 de la presente Ley;
- 3) Si es retirada de la navegación en forma permanente;
- 4) Si pasa a ser un accesorio de un buque o de otra estructura flotante, o si se reduce su eslora, mediante conversión, a menos de tres metros;
- 5) Si está inscrita en otro registro de embarcaciones menores croata.

Se presumirá que una embarcación menor ha naufragado si ha transcurrido un período de tres meses desde que se recibieron noticias de ella por última vez. En ese caso, se presumirá que la embarcación naufragó el día siguiente a la fecha en que se recibieron las últimas noticias de ella.

Dentro de los 15 días siguientes a la fecha en que hayan ocurrido las circunstancias referidas en el primer párrafo de este artículo, el propietario de la embarcación menor pedirá a la capitanía de puerto que cancele la inscripción de la embarcación en el registro de embarcaciones menores.

Artículo 222

Lo dispuesto en el presente capítulo de esta Ley no se aplicará a las siguientes embarcaciones:

- 1) Las embarcaciones menores que sean accesorios de un buque u otra estructura flotante;

- 2) Los botes de remo deportivos;
- 3) Las embarcaciones menores de hasta tres metros de eslora.

Lo dispuesto en el inciso 3 del primer párrafo de este artículo no se aplicará a las embarcaciones que tengan un diseño especial y una fuerza de propulsión que les permita deslizarse por encima de la superficie del agua (lanchas motoras), ni a las embarcaciones menores utilizadas para actividades económicas.

SEXTA PARTE. DERECHOS REALES

Capítulo I. Derecho de propiedad

Artículo 223

Los buques y los buques en construcción son bienes muebles.

Artículo 224

Los buques y los buques en construcción pueden ser objeto de derechos reales, en particular el derecho de propiedad, la hipoteca y los privilegios marítimos.

Los buques, los buques en construcción y los yates pueden existir en régimen de copropiedad.

A menos que los copropietarios convengan en otra cosa, la propiedad se dividirá en partes iguales e indivisibles.

Las normas generales sobre los derechos reales se aplicarán según corresponda a otros derechos reales relativos a los buques que no se rijan por el presente Código.

Artículo 225

Las disposiciones de los artículos 226 a 233, 206, 207 y 208 se aplicarán a la adquisición, la transferencia, la limitación y la extinción de los derechos referidos en el artículo 224 de la presente Ley.

Artículo 226

Los buques, los buques en construcción o los yates de nacionalidad croata deben ser de propiedad de una persona física o jurídica nacional o extranjera.

Los buques o yates de propiedad de una persona física o jurídica extranjera podrán adquirir la nacionalidad croata en las condiciones establecidas en el artículo 202 de la presente Ley.

Artículo 227

El derecho de propiedad sobre un buque en construcción comprende las cosas incorporadas a dicho buque en construcción.

A menos que se inscriba otra cosa en el registro de buques en construcción, el derecho de propiedad sobre un buque en construcción comprende también las cosas que se encuentren dentro de los límites del astillero pero que no se hayan incorporado al buque en construcción, si de acuerdo con sus características están exclusivamente destinadas a ser incorporadas a ese buque en particular o a sus accesorios, o si están claramente identificadas o separadas con el propósito de ser incorporadas a ese buque.

Artículo 228

Cuando el derecho de propiedad u otro derecho real sobre un buque se adquiriera en virtud de un negocio jurídico, ese negocio surtirá efectos únicamente si se otorga por escrito.

Los negocios jurídicos que no se otorguen por escrito no surtirán efecto jurídico alguno.

Artículo 229

El derecho de propiedad y los demás derechos reales sobre un buque pueden adquirirse, transferirse, limitarse o extinguirse únicamente mediante la inscripción correspondiente en el registro de buques.

No se requiere la inscripción en el registro de buques para la creación de un privilegio marítimo ni para que ese privilegio surta efectos jurídicos frente a terceros.

Los efectos jurídicos de la inscripción en el registro de buques de los derechos referidos en el primer párrafo de este artículo con respecto a otras inscripciones dependerá del orden de prioridad de dichas inscripciones de conformidad con el artículo 280 de la presente Ley.

Artículo 230

Lo dispuesto en el primer párrafo del artículo 228 de la presente Ley no se aplicará a los casos siguientes:

- 1) La transferencia del derecho de propiedad sobre un buque al asegurador en virtud de la aceptación por el asegurador de una declaración de abandono, o mediante el pago de la indemnización del seguro con arreglo a lo dispuesto en el tercer párrafo del artículo 722 de la presente Ley;
- 2) La adquisición del derecho referido en el artículo 228 de la presente Ley por sucesión hereditaria, vencimiento del plazo estipulado o en subasta pública;
- 3) La adquisición y la extinción del derecho referido en el artículo 228 de la presente Ley sobre buques hundidos, si dichos derechos se adquirieron o se extinguieron por no haberse reflotado el buque dentro del plazo establecido en el segundo párrafo del artículo 807 de la presente Ley;
- 4) Los buques declarados botín o trofeo de guerra en el mar.

Artículo 231

Las disposiciones de los artículos 228, 229 y 230 de la presente Ley se aplicarán también a los buques en construcción que se estén construyendo en astilleros croatas, a partir del momento de su inscripción en el registro de buques en construcción, así como a las embarcaciones menores que se hayan inscripto en el registro de buques a solicitud de su propietario.

Artículo 232

Se consideran accesorios del buque todas aquellas cosas que por su finalidad sirven para el uso del buque en forma duradera, aun cuando sean separadas de él temporalmente.

Los accesorios del buque comprenden también todas las cosas incluidas en el inventario del buque.

Artículo 233

La transferencia o enajenación de un buque comprende también sus accesorios.

La transferencia o enajenación de un buque no incluye las partes de los accesorios respecto de las cuales se haya inscripto en el registro, con el consentimiento del propietario del buque, una comunicación de que son parte de un bien perteneciente a otra persona física o jurídica.

Capítulo II. Hipoteca naval y privilegios marítimos

1. HIPOTECA DE BUQUES

Artículo 234

La hipoteca de un buque es un derecho que permite al acreedor satisfacer su crédito con el precio del buque obtenido en una venta judicial.

Como excepción a lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo, cuando la hipoteca de un buque se ejecuta en el extranjero mediante procedimientos previstos en una legislación extranjera que no admite la venta judicial, el acreedor tendrá derecho a satisfacer su crédito con el precio de venta del buque obtenido en subasta pública.

En el contrato de hipoteca de un buque puede también incluirse una cláusula que autorice al acreedor a satisfacer su crédito vencido e impago mediante la explotación del buque en caso de que la deuda no se pague en tiempo y forma.

La hipoteca de un buque no se extingue por el cambio de propietario del buque, a menos que se establezca otra cosa en la presente Ley.

Artículo 235

La hipoteca naval puede constituirse en virtud de un contrato (hipoteca contractual) o por una decisión judicial (hipoteca judicial).

Artículo 236

Puede constituirse una subhipoteca a favor de un tercero mediante un contrato celebrado en las condiciones establecidas en el artículo 234 de la presente Ley.

En el caso previsto en el primer párrafo de este artículo, el deudor hipotecario puede pagar su deuda al acreedor hipotecario sólo con el consentimiento del subacreedor hipotecario, o si deposita judicialmente la suma adeudada. Si el deudor no procede en la forma indicada precedentemente, la hipoteca del buque se mantendrá en vigor con respecto al crédito del subacreedor hipotecario.

Un acreedor hipotecario puede celebrar un contrato en las condiciones referidas en el tercer párrafo del artículo 234 de la presente Ley después de redactar un contrato de hipoteca de un buque, sólo con el consentimiento del subacreedor hipotecario otorgado por escrito.

Los contratos que se otorguen en contravención de lo dispuesto en el tercer párrafo de este artículo serán nulos y carentes de toda validez.

Artículo 237

La hipoteca de un buque se extiende a sus accesorios, salvo en el caso de que se haya hecho una anotación en el registro de buques a los efectos de hacer constar, de acuerdo con el segundo párrafo del artículo 233 de la presente Ley, que el accesorio es parte de un bien perteneciente a otra persona física o jurídica.

Artículo 238

La hipoteca de un buque se extiende también a los siguientes derechos accesorios sobre el buque:

- 1) Los créditos derivados de las reclamaciones por daños y perjuicios correspondientes a daños materiales sufridos por el buque y aún no reparados;
- 2) Los créditos emergentes de las reclamaciones relacionadas con averías gruesas, si se refieren a daños materiales sufridos por el buque y aún no reparados.

Artículo 239

Salvo disposición en contrario, la hipoteca de un buque no se extiende al flete, el precio de los pasajes, la remuneración por operaciones de remolque, el precio del arrendamiento del buque ni la recompensa por salvamento.

La hipoteca no se extiende a la explotación y el uso del buque, a menos que se estipule otra cosa.

Artículo 240

La hipoteca de un buque se extiende también a la indemnización que se adeude al propietario del buque en relación con el seguro del buque, a menos que se estipule lo contrario.

La hipoteca sobre la indemnización del seguro del buque se extingue si el asegurador paga la indemnización antes de que el acreedor hipotecario le notifique la existencia de la hipoteca que grava el buque.

Si el asegurador ha sido notificado de la hipoteca sobre la indemnización del seguro, no deberá pagar la indemnización al asegurado sin el consentimiento del acreedor hipotecario.

Artículo 241

La hipoteca constituida en garantía del pago del capital se aplicará también a los gastos de inscripción de la hipoteca, a las costas judiciales y a los gastos de ejecución.

Cuando exista un atraso de tres años en el pago de intereses adeudados al acreedor en virtud de un contrato o de una ley, dichos intereses tendrán la misma prioridad que el capital.

Artículo 242

Cuando un buque sufre daños de tal magnitud o se encuentra en un estado tal que la hipoteca no constituye garantía suficiente del pago de la deuda, el acreedor hipotecario podrá reclamar el pago del crédito aun antes de su vencimiento, si el deudor no le ofrece otra garantía que cubra la diferencia resultante de la disminución de valor de la garantía original.

Artículo 243

Los buques gravados con hipoteca sólo pueden ser retirados del servicio en forma permanente con el consentimiento previo de los acreedores hipotecarios.

Si los acreedores hipotecarios no prestan su consentimiento de acuerdo con lo previsto en el primer párrafo de este artículo, el deudor hipotecario (hipotecante) tendrá derecho a pedir judicialmente la venta del buque en subasta pública.

Artículo 244

Las disposiciones de esta Ley relativas a la hipoteca de buques se aplican también a las hipotecas de buques en construcción que se inscriban en el registro de buques en construcción.

Artículo 245

La hipoteca de un buque se extingue:

- 1) Por la cancelación de la inscripción de la hipoteca en el registro;
- 2) Por la venta forzosa del buque en virtud de procedimientos de quiebra;
- 3) Cuando el buque es declarado botín o trofeo de guerra en el mar.

En el caso previsto en el inciso 3 del primer párrafo de este artículo, si el buque es liberado la hipoteca se restablece.

Artículo 246

Los derechos adquiridos en virtud de la inscripción de una hipoteca y el grado de prioridad que les corresponda no se extinguirán por la cancelación de la inscripción del buque en el registro de buques debido al naufragio o presunto naufragio del buque, o a su retiro permanente del servicio (cf. artículo 206, primer párrafo, incisos 1 y 3).

Artículo 247

Podrá inscribirse una hipoteca respecto de dos o más buques o buques en construcción en forma conjunta, en garantía de un mismo y único crédito, o en garantía de dos o más créditos derivados de una misma hipoteca (hipoteca conjunta).

En el caso previsto en el primer párrafo de este artículo, el acreedor tendrá derecho a reclamar el pago de la totalidad del crédito a cada uno de los buques gravados con la hipoteca.

Artículo 248

La hipoteca de buques puede constituirse en moneda nacional o extranjera.

El acreedor hipotecario tiene derecho a disponer libremente de los recursos en la moneda que se obtengan en la venta judicial del buque, o mediante la venta del buque en subasta pública en virtud de lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 234 de la presente Ley.

Artículo 249

La hipoteca inscrita en un registro extranjero en relación con un buque que haya adquirido la nacionalidad croata y que se haga constar en el documento de cancelación de la inscripción del buque en el registro extranjero, se inscribirá en un registro de buques croata como inscripción provisional de la hipoteca del buque, y ocupará el lugar que le corresponda en el orden de prioridad según el momento que debió tenerse en cuenta para determinar su grado de prioridad en el registro extranjero.

El acreedor hipotecario a favor de quien se haya hecho la inscripción provisional deberá justificar dicha inscripción dentro del plazo de 60 días a partir de la fecha en que se le haya notificado la inscripción.

2. PRIVILEGIOS MARÍTIMOS SOBRE LOS BUQUES

Artículo 250

Constituyen créditos marítimos privilegiados:

1) Las costas judiciales en que se haya incurrido en interés común de todos los acreedores en procedimientos de ejecución o garantía incoados con el fin de preservar el buque u obtener su venta, y los gastos de vigilancia del buque a partir del momento de su entrada en el último puerto; los derechos portuarios y de luces (es decir, los correspondientes a los servicios de seguridad de la navegación); los derechos de practica; los créditos derivados de las aportaciones a la seguridad social; las sumas reclamadas por las autoridades competentes por concepto de operaciones ordenadas y realizadas de reflotamiento o retiro de los restos de un naufragio;

2) Las sumas adeudadas al capitán, los oficiales y demás miembros de la tripulación del buque por concepto de remuneración (salarios y otros emolumentos);

3) Las recompensas por salvamento en el mar y la contribución a las averías gruesas del buque;

4) Las indemnizaciones por abordaje y otros accidentes de la navegación, así como por los daños causados a obras y estructuras portuarias, muelles y vías navegables; las indemnizaciones por lesiones corporales causadas a pasajeros o tripulantes, y las indemnizaciones por pérdida o daños de la carga o el equipaje;

5) Las reclamaciones resultantes de contratos celebrados o actos realizados por el capitán, fuera del lugar de ubicación de la oficina principal del armador del buque, en ejercicio de sus potestades legales y con el fin de satisfacer necesidades reales del buque o preservarlo, o continuar el viaje, independientemente de que el capitán sea o no al mismo tiempo propietario o copropietario del buque.

Los privilegios marítimos que gravan un buque en garantía del pago del capital comprenden también los intereses.

Artículo 251

Los privilegios marítimos sobre los buques de navegación marítima se extienden también a sus accesorios.

Artículo 252

Los privilegios marítimos sobre un buque se extienden también al flete, al precio de los pasajes y a la remuneración por operaciones de remolque, así como a las sumas adeudadas por concepto de recompensa por operaciones de salvamento realizadas durante el viaje, en el período en que surgió el crédito garantizado con el privilegio marítimo.

Artículo 253

Las disposiciones relativas a los privilegios marítimos sobre buques no se aplican a los créditos emergentes de las reclamaciones de indemnización por daños nucleares.

Artículo 254

Los privilegios marítimos no se extinguen por el cambio de propietario del buque, a menos que se establezca otra cosa en la presente Ley.

Artículo 255

Las reclamaciones del propietario de un buque relacionadas con un contrato de seguro no gozarán de privilegio marítimo.

Artículo 256

A los efectos de lo dispuesto en la presente Ley en relación con los privilegios marítimos (artículos 250 a 264), se considerará que el flete o el precio del pasaje de un buque es el flete o el precio del pasaje adeudado al armador del buque por el fletador o por un pasajero respectivamente.

Los créditos marítimos privilegiados a favor de las personas mencionadas en el inciso 2 del primer párrafo del artículo 250 de la presente Ley que se adeuden respecto de todos los viajes realizados durante un mismo período de empleo en el mismo buque se imputarán al flete o al precio de los pasajes y a la remuneración por operaciones de remolque a que se hace referencia en el artículo 252 de la presente Ley.

El privilegio marítimo de que gozan los créditos mencionados en los incisos 3 y 5 del primer párrafo del artículo 250 de la presente Ley, así como los créditos derivados de los abordajes u otros accidentes de la navegación y las indemnizaciones por los daños causados a obras portuarias, muelles y vías navegables a que se refiere el inciso 4 del primer párrafo del artículo 250 de la presente Ley, se extenderá únicamente a los créditos derivados de las recompensas por operaciones de salvamento realizadas antes del nacimiento de esos créditos.

Artículo 257

Los créditos marítimos privilegiados relacionados con un mismo y único viaje de un buque de navegación marítima se pagarán en el orden mencionado en el primer párrafo del artículo 250 de la presente Ley, y los créditos referidos en el inciso 2 del primer párrafo del artículo 250 de esta Ley tendrán la misma prioridad que los créditos emergentes del último viaje.

Si los créditos referidos en cada uno de los incisos del primer párrafo del artículo 250 de la presente Ley no se pueden satisfacer en su totalidad, se pagarán a prorrata de sus respectivos montos. Los créditos referidos en los incisos 3 y 5 del primer párrafo del artículo 250 de la presente Ley y demás créditos subsiguientes tendrán prioridad, respecto de cada uno de esos incisos, sobre los créditos anteriores.

Se considerará que los créditos derivados de un mismo y único hecho nacieron al mismo tiempo.

Artículo 258

Los créditos marítimos privilegiados correspondientes al último viaje de un buque de navegación marítima tendrán prioridad respecto de los créditos relacionados con viajes anteriores.

Los créditos marítimos privilegiados de que sean titulares las personas referidas en el inciso 2 del primer párrafo del artículo 250 de la presente Ley y que surjan de un mismo y único contrato de trabajo que abarque varios viajes tendrán la misma prioridad que los créditos emergentes del último viaje.

Artículo 259

Se podrá ejecutar un crédito marítimo privilegiado que grave el flete, el precio de los pasajes o la remuneración por operaciones de remolque siempre y cuando se adeude dicho flete, precio de pasajes o remuneración por operaciones de remolque, o mientras los importes respectivos se encuentren en poder del capitán del buque o del agente marítimo.

Se podrá ejecutar un crédito marítimo privilegiado que grave la recompensa por salvamento siempre y cuando se adeude dicha recompensa o mientras la suma pagada por ese concepto esté en poder de quien la haya recibido en nombre y por cuenta del deudor.

Artículo 260

Los privilegios marítimos sobre un buque se extinguen:

- 1) Por la extinción del crédito garantizado con el privilegio marítimo;
- 2) Por el transcurso de un período de un año, y en el caso de los créditos marítimos privilegiados referidos en el inciso 5 del primer párrafo del artículo 250 de la presente Ley, al cabo de un período de seis meses;
- 3) Por la venta del buque en virtud de un procedimiento de ejecución o quiebra;
- 4) Por la constitución de un fondo de limitación para el pago de créditos garantizados con privilegios marítimos y sujetos a limitación de responsabilidad.

Los privilegios marítimos se extinguen en caso de apresamiento marítimo del buque, o si el buque es capturado como botín o trofeo de guerra en el mar. Si el buque es liberado, renacerán los privilegios marítimos que no se hubieran extinguido antes de la captura del buque de conformidad con lo dispuesto en el inciso 2 del primer párrafo de este artículo.

Artículo 261

El plazo referido en el inciso 2 del primer párrafo del artículo 260 de la presente Ley se contará:

- En el caso de los privilegios marítimos relacionados con la recompensa por asistencia y salvamento, a partir de la fecha en que terminaron las operaciones de salvamento;
- En el caso de los privilegios marítimos relacionados con la indemnización por abordaje u otros accidentes de la navegación y con la indemnización por lesiones corporales, a partir de la fecha en que se causó el daño;

- En el caso de los privilegios marítimos relacionados con la indemnización por pérdida o daños de la carga o el equipaje, a partir de la fecha en que se entregó o debió entregarse la carga o el equipaje;
- En el caso de los privilegios marítimos que garantizan el pago de la indemnización por reparaciones, suministros y demás créditos mencionados en el inciso 5 del primer párrafo del artículo 250 de la presente Ley, a partir de la fecha en que surgió el crédito;
- En todos los demás casos, a partir de la fecha en que el crédito se hizo exigible.

El plazo establecido en el inciso 2 del primer párrafo del artículo 260 de la presente Ley se interrumpirá en caso de que se entable un juicio para el cobro del crédito marítimo privilegiado. El plazo se interrumpirá mediante la iniciación de un juicio únicamente en caso de que el buque haya sido apresado, o si se inscribe en el registro de buques en el que esté inscripto el buque una comunicación de que se ha iniciado el juicio.

Cuando la sentencia dictada en el juicio indicado en la comunicación pase en autoridad de cosa juzgada, el crédito marítimo privilegiado se extinguirá a los 60 días contados a partir de la fecha en que dicha sentencia haya quedado ejecutoriada, si dentro de ese plazo el acreedor no pide la venta del buque o si el tribunal, a solicitud del acreedor, no ordena el embargo del buque. El acreedor tendrá derecho, dentro de ese plazo, a pedir al tribunal que disponga la inscripción en el registro de buques de su crédito marítimo privilegiado sobre el buque, con la prioridad que le corresponda de acuerdo con la fecha de inscripción en el registro de buques de la comunicación de iniciación del juicio entablado para el cobro de dicho crédito.

Artículo 262

Las disposiciones de la presente Ley relacionadas con los privilegios marítimos sobre los buques se aplicarán también a los casos en que el buque sea explotado por una persona distinta del propietario del buque, a menos que el propietario haya sido despojado del buque por un acto ilícito y el acreedor titular del crédito privilegiado no actúe de buena fe.

Artículo 263

La extinción del privilegio marítimo sobre un buque no producirá la extinción del crédito garantizado con ese privilegio.

La cesión de un crédito garantizado con un privilegio marítimo produce también la transferencia del privilegio marítimo sobre el buque.

Artículo 264

Los privilegios marítimos no se extinguen por la cancelación de la inscripción del buque en el registro de buques.

Artículo 265

Las disposiciones de los artículos 250 a 264 de la presente Ley no se aplican a los buques inscriptos en el registro de buques de servicio público.

Artículo 266

Las disposiciones de la presente Ley relativas a los privilegios marítimos sobre los buques se aplican también a las embarcaciones menores, los yates y los buques en construcción siempre que estén a flote.

Capítulo III. Procedimiento de inscripción en los registros de buques

1. DISPOSICIONES COMUNES

Artículo 267

Las disposiciones de la presente Ley relativas al procedimiento de inscripción de buques en los registros de buques se aplicarán también a los buques en construcción, a menos que se indique otra cosa en la presente Ley.

Artículo 268

Las inscripciones en los registros de buques se harán sobre la base de las decisiones adoptadas por la capitanía de puerto competente.

Las decisiones respecto de las inscripciones realizadas en el folio A de las fichas del libro principal de un registro de buques serán adoptadas por la capitanía de puerto que lleve el registro en que está inscripto el buque.

La decisión relativa a la primera inscripción de un buque, las decisiones respecto de las inscripciones en el folio B y el folio C de las fichas del libro principal de un registro de buques, así como las decisiones en cuanto a la cancelación de la inscripción de un buque, serán adoptadas por la capitanía de puerto a cargo del registro de buques respectivo.

Las decisiones relativas al traslado de la inscripción de un buque de un registro de buques croata a otro registro de buques croata serán adoptadas por la capitanía de puerto que lleve el registro de buques en el que habrá de inscribirse el buque.

El procedimiento de inscripción referido en el segundo párrafo de este artículo se regirá por lo dispuesto en la Ley General de Procedimientos Administrativos.

Artículo 269

Sólo podrán inscribirse en un registro de buques los siguientes derechos y contratos: los derechos reales, los contratos de fletamento de buques con cesión de la gestión náutica, los contratos de fletamento de todo un buque por tiempo determinado y los derechos de preferencia.

Artículo 270

Toda inscripción que se realice en un registro de buques deberá contener el texto de la decisión adoptada respecto de esa inscripción.

Si debido a la situación de las inscripciones en un registro de buques no puede cumplirse la decisión adoptada respecto de una inscripción, dicha inscripción sólo podrá realizarse sobre la base de una nueva decisión en virtud de la cual se corregirá o modificará la decisión anterior.

Artículo 271

Las inscripciones realizadas en virtud de la presente Ley comprenden:

- 1) La primera inscripción en un registro de buques —en virtud de la cual se inscribe en ese registro un buque hasta ese momento no inscripto en ningún registro de buques croata;
- 2) Las inscripciones en el folio A —en virtud de las cuales se anotan en el folio A de las fichas del libro principal del registro de buques los datos relativos a la identificación del buque y sus características técnicas;

3) Las inscripciones definitivas —en virtud de las cuales se inscribe la creación, transferencia, limitación o extinción de derechos sin necesidad de justificación especial alguna (inscripción incondicional de derechos y cancelación incondicional);

4) Las inscripciones provisionales —en virtud de las cuales se inscribe la creación, transferencia, limitación o extinción de derechos con sujeción a su posterior justificación (inscripción condicional de derechos o cancelación condicional);

5) Las comunicaciones —en virtud de las cuales se inscriben en el registro situaciones personales importantes para la disposición de los bienes u otros hechos cuya comunicación al registro es exigida por la Ley para que se produzcan determinados efectos jurídicos;

6) El traslado de la inscripción de un buque —en virtud de la cual se traslada la inscripción de un buque de un registro de buques croata a otro registro de buques croata;

7) La cancelación de la inscripción de un buque —en virtud de la cual se cancela la inscripción de un buque en un registro de buques croata.

Artículo 272

Se podrán inscribir derechos de propiedad y otros derechos reales sobre la totalidad de un buque o sobre una parte alícuota de éste determinada en proporción al total, pero no sobre componentes individuales del buque.

No podrá inscribirse una hipoteca sobre una parte alícuota de un buque expresada en proporción al total, si el derecho de propiedad sobre ese buque se inscribió a favor de una sola persona, ni una hipoteca sobre cualquier fracción de una parte alícuota de un buque respecto de la cual se inscribió un solo copropietario en el registro de buques.

La inscripción de la cesión de un crédito garantizado con una hipoteca sobre el buque y la adquisición de un derecho subhipotecario se permitirán respecto de la totalidad del crédito y de una parte de éste determinada en forma proporcional o numérica.

Artículo 273

Se podrán inscribir en el registro de buques, con el consentimiento del propietario del buque, determinados bienes que sean accesorios del buque, con la indicación de que forman parte de los bienes de otra persona física o jurídica.

Artículo 274

La inscripción de una hipoteca sobre un buque deberá contener, como mínimo, los siguientes datos:

- 1) El monto en dinero del crédito garantizado con la hipoteca;
- 2) El monto de los intereses, si deben pagarse conjuntamente con el capital;
- 3) La razón social o el nombre y la sede comercial, o el nombre y el domicilio del acreedor hipotecario.

Artículo 275

Si se constituye una hipoteca para garantizar el cumplimiento de las obligaciones que puedan derivarse del otorgamiento de un crédito, de fianzas contraídas o de indemnizaciones por daños y perjuicios, deberá indicarse en el documento que dará lugar a la inscripción el monto máximo a que podrá ascender el crédito o la obligación.

Artículo 276

Sólo se permitirán las inscripciones que se refieran a personas que, en el momento de presentarse la propuesta de inscripción en el registro de buques, estén inscritas en dicho registro como titulares del derecho de propiedad o del derecho en relación con el cual se solicita la inscripción.

Artículo 277

Si varias personas han adquirido sucesivamente el derecho a inscribir determinados derechos respecto de un buque o de los derechos ya inscritos respecto de un buque y no los inscriben, la última persona que haya adquirido tal derecho podrá, siempre y cuando demuestre quiénes son sus predecesores, exigir que el derecho se inscriba directamente a su favor.

Si un crédito garantizado con una hipoteca inscrita en el registro de buques ha sido cedido a alguna persona, y en el ínterin se paga dicho crédito, el deudor podrá, si prueba la existencia de la cesión, exigir que se cancele la inscripción sin que previamente se inscriba la cesión.

Artículo 278

Si un acreedor que tiene derecho a solicitar la inscripción de una hipoteca sobre un buque, o un derecho subhipotecario respecto de una hipoteca ya inscrita de su deudor, no solicita dicha inscripción, el hipotecante también podrá pedir la inscripción de esos derechos a favor del acreedor.

Cualquier copropietario puede, por sí y en nombre de los demás copropietarios, solicitar la inscripción de los derechos que tengan en común y que no puedan dividirse a prorrata del total.

Artículo 279

Las inscripciones que se realicen en un registro de buques sobre la base de una resolución sobre una herencia o legado se harán en virtud de una sentencia definitiva del tribunal competente en materia sucesoria.

2. ORDEN DE PRIORIDAD

Artículo 280

El factor determinante a los efectos de establecer el lugar que corresponderá a una inscripción en el orden de prioridad es el momento en que la propuesta de inscripción se haya presentado ante la capitanía de puerto a cargo del registro de buques en el que deba realizarse la inscripción.

Las inscripciones realizadas sobre la base de propuestas presentadas en el mismo momento tendrán la misma prioridad, a menos que se establezca otra cosa en alguna otra ley.

Artículo 281

El orden de prioridad de los derechos inscritos en relación con un buque puede ser modificado en virtud de una inscripción definitiva o provisional de una cesión de prioridad. Dicha modificación sólo puede operarse en virtud del consentimiento del titular de los derechos que cede su lugar en el orden de prioridad y cuyos derechos quedan colocados más atrás, y del titular del derecho que pasa a ocupar el lugar del primero. Si el derecho que se desplaza hacia atrás en el orden de prioridad es un derecho hipotecario, se exigirá además el consentimiento del propietario del buque; si el derecho que se desplaza hacia atrás está gravado con un derecho de un tercero, se exigirá asimismo el consentimiento de ese tercero. Esta modificación no afectará el alcance y la ubicación en el orden de prioridad de los demás derechos inscritos.

Artículo 282

El derecho que avanza en el orden de prioridad adquirirá sin ninguna limitación la prioridad del derecho que se desplazó hacia atrás si ambos derechos se inscribieron en el registro de buques en forma consecutiva, o si los titulares de los derechos inscritos entre los dos derechos antes mencionados les han cedido su prioridad.

Artículo 283

Si la cesión de prioridad se realiza entre derechos que no se inscribieron en forma inmediatamente consecutiva, sin el consentimiento de los titulares de los derechos inscritos entre los dos derechos antes referidos, el derecho que avance en el orden de prioridad adquirirá la misma prioridad que el derecho que se desplaza hacia atrás sólo con el alcance y el contenido de este último.

Si el derecho que se desplaza hacia atrás está sometido a una condición o a un plazo determinado, el derecho que se desplaza hacia adelante sólo podrá liquidarse, en procedimientos de ejecución iniciados antes de que se cumpla la condición o de que venza el plazo, hasta la suma que correspondería a ese derecho de conformidad con el lugar que tenía anteriormente en el orden de prioridad.

Si el comprador en una subasta pública debe asumir un derecho que se desplaza hacia atrás en relación con el lugar que tenía anteriormente en el orden de prioridad sin que ello se tenga en cuenta en el precio de compra, al dividir el precio de compra el derecho que se desplazó hacia adelante se tendrá en cuenta de acuerdo con el lugar que tenía en el orden de prioridad original.

Artículo 284

El derecho que se desplaza hacia atrás también tendrá, en su lugar anterior, prioridad respecto de los derechos que se desplacen hacia adelante, a menos que los acreedores hipotecarios que intercambien la prioridad de sus hipotecas estipulen otra cosa.

Artículo 285

Si en virtud de una cesión de prioridad, algunos derechos pasan a ocupar el lugar de otro derecho en el orden de prioridad y la cesión se inscribe en forma simultánea, el derecho que tenía prioridad en el orden anterior a la cesión tendrá también prioridad en su nuevo lugar, a menos que los acreedores hipotecarios que intercambien la prioridad de sus hipotecas convengan en otra cosa.

Artículo 286

Las modificaciones posteriores respecto de la existencia o el alcance de un derecho que se haya desplazado hacia atrás en virtud de una cesión de prioridad no afectarán la prioridad del derecho que se desplaza hacia adelante, a menos que los acreedores hipotecarios que intercambien la prioridad de sus hipotecas convengan en otra cosa.

3. SOLICITUDES Y PROPUESTAS

Artículo 287

Las decisiones relativas a la inscripción de un buque en un registro de buques se adoptarán sobre la base de una solicitud o propuesta de la parte autorizada o a solicitud de la autoridad competente, a menos que se establezca otra cosa en la presente Ley.

Las solicitudes y propuestas referidas en el primer párrafo de este artículo se presentarán ante la capitanía de puerto que lleve el registro de buques en el que esté inscripto o debería inscribirse el buque.

Artículo 288

Las solicitudes y propuestas de inscripción de un buque en un registro de buques se presentarán ante la capitanía de puerto que lleve el registro de buques, en el número de ejemplares suficiente, a saber: un ejemplar para esa capitanía de puerto y un ejemplar para cada una de las partes a las que deba notificarse la decisión relativa a la inscripción del buque.

Si la solicitud o propuesta no se presenta en el número de ejemplares suficiente, la capitanía de puerto referida en el primer párrafo de este artículo intimará al solicitante a que lo haga dentro de un plazo determinado. Si el solicitante no procede en la forma requerida, la autoridad mencionada dispondrá que se expidan copias de la solicitud de cuenta del solicitante.

Artículo 289

Si una solicitud debe presentarse dentro de un plazo determinado, de acuerdo con las disposiciones de la presente Ley relativas al procedimiento de inscripción en los registros de buques, se entenderá que la solicitud ha sido presentada dentro de dicho plazo solamente si la capitanía de puerto competente a cargo del registro de buques la recibe antes del vencimiento del plazo referido.

Los plazos previstos en las disposiciones de la presente Ley relativas al procedimiento de inscripción en los registros de buques, con excepción de los plazos establecidos para la justificación de las inscripciones provisionales (artículos 346 y 348) y el plazo previsto para la presentación de documentos originales (artículo 310) o traducciones (artículo 311), no podrán prorrogarse.

En caso de incumplimiento de los plazos establecidos en la presente Ley para el procedimiento de inscripción en los registros de buques, no se permitirá el restablecimiento de la situación anterior.

Artículo 290

Las solicitudes de primera inscripción de un buque cuya inscripción en un registro de buques es obligatoria (artículo 201), de modificación de los asientos realizados en el folio A de las fichas del libro principal de un registro de buques, o de inscripción de modificaciones en virtud de las cuales se cancela la inscripción de un buque en un registro de buques, deberán presentarse por escrito.

Respecto de las demás inscripciones, se presentará una propuesta por escrito.

Artículo 291

En las solicitudes o propuestas de inscripción de un buque en un registro de buques se indicará la autoridad a la que se dirige la solicitud o propuesta, el nombre y el domicilio o el nombre y la sede comercial de quien presenta la solicitud o propuesta y de las personas a quienes deberá comunicarse la decisión relativa a la inscripción, así como el nombre o el distintivo de llamada del buque cuya inscripción se solicita.

En la propuesta o solicitud se indicará con precisión lo que deberá inscribirse en el registro.

Toda propuesta de inscripción definitiva contendrá también, tácitamente, una propuesta de inscripción provisional, a menos que quien proponga la inscripción provisional lo excluya expresamente.

Mediante una misma propuesta podrán solicitarse varias inscripciones sobre la base de un solo documento, así como la inscripción de un único y mismo derecho en varias fichas, o la inscripción de varios derechos en una misma ficha.

Artículo 292

Toda solicitud de inscripción de un buque en un registro de buques deberá contener todos los datos que habrán de anotarse en el registro de buques. La solicitud deberá ir acompañada de los documentos que acrediten los datos que habrán de anotarse en el registro de buques.

Artículo 293

Las propuestas presentadas por el representante legal de una persona para que se inscriba la adquisición, cesión, limitación o extinción de derechos inscritos en relación con un buque deberán ir acompañadas de la aprobación del organismo de tutela competente en los casos en que esa aprobación sea necesaria.

Artículo 294

Sólo se hará lugar a las inscripciones en el folio A de las fichas del libro principal de un registro de buques, a las inscripciones definitivas y a las inscripciones provisionales, sobre la base de documentos redactados en la forma exigida para su validez.

Se indicará con precisión el cargo o el nombre de las personas que intervengan en el negocio jurídico citado en el documento que dará lugar a la inscripción. En ese documento se deberá indicar asimismo el lugar y la fecha en que fue otorgado.

Los documentos relativos a la adquisición, cesión, limitación y extinción de los derechos mencionados en el artículo 228 de la presente Ley deberán contener asimismo fundamentos jurídicos válidos.

Los documentos que den lugar a una inscripción en un registro de buques no podrán tener defectos visibles que menoscaben su autenticidad; si constan de varios folios, deberán estar cosidos de tal manera que no sea posible intercalar otros folios.

Artículo 295

En el caso de los documentos en virtud de los cuales se hagan inscripciones en los folios B y C de las fichas del libro principal de un registro de buques, deberá presentarse el original, mientras que en el caso de los demás documentos podrán presentarse copias certificadas.

De cada documento referido en el primer párrafo de este artículo se adjuntará una copia simple o fotocopia para el archivo de documentos. El director del registro verificará que la copia o fotocopia sea idéntica al original.

Si el original de un documento está archivado entre documentos oficiales o está en poder de la capitanía de puerto a cargo del registro de buques, o si se adjuntó a una propuesta o solicitud presentada con anterioridad, bastará con presentar una copia o fotocopia en dos ejemplares, indicando el lugar en que se encuentra el original.

Si el original de un documento no puede presentarse en forma inmediata porque se encuentra en poder de otra autoridad o de un tribunal, así deberá indicarse en la propuesta o solicitud y se adjuntará una copia o fotocopia con una certificación expedida por un órgano administrativo o un tribunal que acredite que la copia o fotocopia es idéntica al original, junto con una copia simple o fotocopia del documento.

Artículo 296

Los documentos redactados en idioma extranjero deberán ir acompañados de una traducción certificada al idioma croata.

4. PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN

a) Disposiciones comunes

Artículo 297

Las disposiciones de la Ley de Procedimiento Civil se aplicarán según corresponda a los procedimientos administrativos de inscripción en los registros de buques seguidos por las capitanías de puerto a cargo de los registros de buques, a menos que se establezca otra cosa en la presente Ley.

Artículo 298

Las partes en un procedimiento de inscripción en un registro de buques son las personas que solicitan la inscripción y los demás titulares de derechos inscritos en el registro de buques.

Artículo 299

Los acuerdos a que lleguen las partes con respecto a la competencia de los tribunales no surtirán efecto jurídico alguno.

Artículo 300

En los procedimientos de inscripción en un registro de buques, la capitanía de puerto a cargo del registro emitirá su dictamen en forma de decisión.

Artículo 301

Las partes y demás personas que participen en un procedimiento de inscripción en un registro de buques pueden ser oídas en una audiencia oral o presentar declaraciones por escrito. Cuando deban ser oídas varias personas, podrán también ser oídas individualmente, en ausencia de las demás.

Artículo 302

Se levantarán actas de las declaraciones verbales formuladas durante los procedimientos de inscripción en los registros de buques.

Si se trata de declaraciones o comunicaciones de poca importancia, en lugar de levantar un acta se podrá hacer una anotación oficial en el expediente.

Artículo 303

En los procedimientos de inscripción en los registros de buques, cada parte se hará cargo de sus propios gastos.

Artículo 304

Al adoptar una decisión respecto de una solicitud o propuesta, el factor determinante que tendrá en cuenta la capitanía de puerto a cargo del registro de buques será el momento en que dicha capitanía recibió la solicitud o propuesta.

Artículo 305

La capitanía de puerto a cargo del registro de buques tomará nota de la solicitud o propuesta de inscripción en el registro en el libro diario del registro de buques, indicando la fecha y la hora (incluidos los minutos) en que recibió la solicitud o propuesta. Dicha capitanía de puerto anotará en la ficha del registro de buques en que habrá de inscribirse el buque, si la ficha ya ha sido abierta, que se ha presentado la solicitud o propuesta de inscripción, y anotará con lápiz el número con que se tomó razón de la solicitud o propuesta en el registro.

Si aún no se hubiera abierto ficha, en cuanto se reciba la solicitud o propuesta de primera inscripción en el registro de buques se abrirá una ficha en la que se anotará con lápiz el número con que se tomó razón de la solicitud en el libro diario del registro de buques, el nombre o el signo distintivo del buque y los números de todas las solicitudes o propuestas subsiguientes que se reciban antes de que se efectúe la inscripción en el registro de buques o antes de que la decisión de rechazar la inscripción del buque haya quedado firme.

Si la solicitud o propuesta de primera inscripción de un buque en el registro de buques es totalmente ininteligible o vaga, no se abrirá ficha.

Artículo 306

Cuando la capitanía de puerto a cargo del registro de buques reciba una solicitud de inscripción definitiva o provisional o una comunicación relativa a un buque ya inscripto en el registro, ésta decidirá si, de acuerdo con la situación de las inscripciones en el registro de buques en el que está inscripto el buque, existe algún impedimento para proceder a la inscripción solicitada.

Artículo 307

La propuesta de trasladar la inscripción de un buque a un registro de buques llevado por otra capitanía de puerto se presentará ante la capitanía de puerto en la que esté inscripto el buque.

Dicha propuesta deberá ir acompañada de documentos que demuestren que se han cumplido los requisitos previos necesarios para el traslado de la inscripción del buque a que se refiere el primer párrafo de este artículo.

Cuando la capitanía de puerto en cuyo registro de buques está inscripto el buque reciba la solicitud o propuesta de traslado de la inscripción del buque, tomará nota de la solicitud de traslado en el registro de buques en el que está inscripto el buque. Una vez adoptada la decisión relativa a la inscripción del buque en el nuevo registro de buques con todos los datos que figuran en el registro de buques, dicha decisión se comunicará a la capitanía de puerto a cuyo registro se trasladará la inscripción. La capitanía de puerto de cuyo registro se haya dado de baja al buque procederá a cancelar la inscripción del buque en su registro de buques y enviará a la capitanía de puerto en cuyo registro habrá de inscribirse el buque el legajo de documentos relacionados con el buque que ha sido dada de baja de su registro.

Si se presenta una propuesta de trasladar la inscripción de un buque de un registro a otro registro llevado por la misma capitanía de puerto, dicha capitanía procederá en la forma establecida en el tercer párrafo de este artículo.

Artículo 308

Sobre la base de la propuesta o solicitud y de la documentación que se adjunte, la capitanía de puerto a cargo del registro de buques autorizará la inscripción del buque en el registro de buques:

1) Cuando del registro de buques no surja que, con respecto a ese buque o a los derechos que existan respecto del mismo, haya algún impedimento para la inscripción solicitada, o en caso de una solicitud o propuesta de primera inscripción de un buque en el registro de buques, si se han cumplido los requisitos mencionados en los artículos 201 y 202 de la presente Ley;

2) Cuando no haya dudas debidamente fundadas de que el proponente tiene facultades para presentar la propuesta y los titulares de los derechos a que se refiere la inscripción tienen capacidad para disponer de esos derechos;

3) Cuando de acuerdo con el contenido de los documentos presentados, la solicitud esté debidamente fundada;

4) Cuando los documentos reúnan los requisitos formales exigidos respecto de las inscripciones definitivas, las inscripciones provisionales o las comunicaciones.

Cuando la inscripción en un registro de buques sea autorizada por una capitanía de puerto distinta de la capitanía de puerto referida en el artículo 268 de la presente Ley, la capitanía de puerto mencionada en el artículo 268 de la presente Ley se limitará a decidir si la inscripción puede o no permitirse desde el punto de vista de la situación registral, mientras que las decisiones relativas a los demás requisitos de la inscripción serán adoptadas por la capitanía de puerto que autorice la inscripción.

Artículo 309

Salvo en los casos referidos en los artículos 330, 350 y 374 de la presente Ley, las capitanías de puerto que lleven un registro de buques adoptarán sus decisiones respecto de cada solicitud o propuesta presentada teniendo en cuenta el caso planteado, sin oír a las partes y, como norma, sin emitir una decisión previa (artículos 310, 311, 393 y 394). Al emitir su decisión, la capitanía de puerto indicará expresamente si aprueba o rechaza la propuesta.

Si la propuesta es aprobada sólo en parte, se ordenará únicamente la inscripción de la parte aprobada, y se rechazará la inscripción de la parte de la propuesta que no haya sido aprobada.

Si la propuesta es rechazada total o parcialmente, deberán indicarse en la decisión las causas del rechazo de la propuesta.

Artículo 310

Las capitanías de puerto adoptarán las decisiones relativas a las inscripciones en el registro de buques sobre la base de documentos originales.

Si de la solicitud o propuesta y de las copias de los documentos adjuntos se deduce que podría hacerse lugar a la solicitud si se presentara un documento original, la capitanía de puerto, a fin de preservar el lugar que correspondería al derecho respectivo en el orden de prioridad, ordenará que se tome nota de la solicitud o propuesta en el registro de buques con la siguiente aclaración: “hasta que se reciba el original”.

Al mismo tiempo, la capitanía de puerto a cargo del registro de buques fijará al proponente un plazo razonable dentro del cual deberá presentar el documento original, a menos que el órgano en el que esté depositado dicho documento tenga la obligación de remitirlo de oficio. Si dicho órgano o un tribunal envían posteriormente el documento original, o si el documento es presentado dentro del plazo fijado, se adoptará una decisión sobre la propuesta teniendo en cuenta el caso planteado.

Si el documento original no es presentado dentro del plazo fijado o de su prórroga, la propuesta será rechazada y se ordenará de oficio que se suprima la anotación antes citada.

Como excepción a lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo, la capitanía de puerto a cargo del registro de buques podrá, si se aducen causas justificadas, permitir una inscripción en el registro de buques sobre la base del certificado de cancelación de la inscripción de un buque en un registro de buques extranjero enviado por facsímile, siempre y cuando se fije también un plazo para la presentación del documento original.

Si la propuesta y los documentos adjuntos permiten concluir que no corresponde acceder a la solicitud ni aunque se presente el documento original, la capitanía de puerto rechazará la propuesta.

Las disposiciones de este artículo se aplicarán según corresponda a las solicitudes de primera inscripción de un buque o de un buque en construcción.

Artículo 311

Si se presenta una solicitud o propuesta acompañada de un documento escrito en idioma extranjero sin que se adjunte la traducción correspondiente, y la solicitud no tiene méritos que justifiquen su rechazo, la capitanía de puerto a cargo del registro de buques, a fin de preservar el lugar que correspondería al derecho respectivo en el orden de prioridad, ordenará que se tome nota de la solicitud o propuesta en el registro con la aclaración: “hasta que se reciba la traducción”. Al mismo tiempo, la capitanía de puerto a cargo del registro de buques fijará al proponente un plazo razonable dentro del cual éste deberá presentar la traducción. Si la traducción se presenta dentro del plazo fijado o de su prórroga, se adoptará una decisión respecto de la propuesta y el propio caso planteado; en caso contrario, la solicitud o propuesta será rechazada y se ordenará de oficio que se suprima la anotación antes citada.

Artículo 312

La capitanía de puerto a cargo del registro de buques no permitirá que se inscriba en dicho registro nada más ni nada distinto de lo que una parte haya solicitado, aunque de acuerdo con los documentos presentados esa parte estuviera autorizada a solicitar algo más o algo diferente.

Si se solicita únicamente una inscripción provisional, no podrá ordenarse una inscripción definitiva, aunque se cumplan las condiciones necesarias para ese tipo de inscripción.

Artículo 313

Si surge de los documentos que una persona que ha adquirido un derecho que le permite obtener una inscripción definitiva ha sido autorizada a solicitar una inscripción definitiva, pero al mismo tiempo se le han impuesto limitaciones para disponer del derecho adquirido, o ha contraído obligaciones que han dado lugar a una inscripción definitiva a favor de determinados beneficiarios, no se hará lugar a la inscripción propuesta a menos que simultáneamente se solicite la inscripción definitiva o —según el tipo de documento de que se trate— por lo menos la inscripción provisional de las limitaciones u obligaciones impuestas. La propuesta de inscripción simultánea de derechos y obligaciones recíprocos podrá ser presentada por cualquiera de las partes.

Artículo 314

Toda decisión que haga lugar a una inscripción en el registro de buques deberá contener:

1) La indicación de la ficha en que deberá hacerse el asiento registral y el nombre del buque a que se refiere la inscripción;

2) El nombre y la sede comercial o el nombre y el domicilio de la persona a favor de la cual se haga la inscripción, el buque o el derecho relativo al buque a que se refiere la inscripción, la mención de los documentos en virtud de los cuales se autoriza la inscripción, el tipo de inscripción que se realizará y el contenido fundamental del derecho que se inscribe, todo ello expresado con las palabras que se transcribirán en el registro de buques.

Si el contenido del derecho que se inscribe no pudiera expresarse en forma sucinta, se hará referencia con precisión a las partes pertinentes de los documentos en virtud de los cuales se ordena la inscripción, con los mismos efectos que si esas partes del documento se hubieran transcripto en el libro principal. Las decisiones que ordenen la inscripción de un buque en un registro de buques deberán contener también todos los datos que corresponda anotar en el folio A, con las mismas palabras con que se hayan expresado esos datos en la decisión anterior de la capitanía de puerto a cargo del registro de buques.

Artículo 315

Cuando la decisión relativa a la inscripción en un registro de buques haya sido dictada por una capitanía de puerto a cargo de un registro de buques que no sea la capitanía de puerto competente de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 268 de la presente Ley, la capitanía mencionada en primer término comunicará su decisión a la capitanía de puerto a cargo del registro de buques en el que esté inscripto el buque a los efectos de que proceda en la forma prevista en los artículos 305 y 306 de la presente Ley.

Dicha capitanía de puerto procederá con arreglo a lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 306 y en el segundo párrafo del artículo 308 de la presente Ley, y decidirá que se lleve a cabo la inscripción o que se rechace la inscripción autorizada, y comunicará su decisión a la capitanía de puerto que haya adoptado la decisión de permitir la inscripción y también a la capitanía de puerto a cargo del registro de buques en que esté inscripto el buque, con todos los documentos pertinentes, a fin de que se proceda a la inscripción y se comunique la decisión a las personas indicadas en ella.

Artículo 316

Si la capitanía de puerto referida en el artículo 268 de la presente Ley rechaza la propuesta de inscripción definitiva o provisional, o de primera inscripción de un buque en su registro de buques, o si rechaza la propuesta de inscripción de una comunicación de prioridad, o si se niega a realizar una inscripción autorizada (artículo 315), la capitanía de puerto ordenará, mediante una decisión, que se tome nota en el registro del rechazo de esas solicitudes. La capitanía de puerto procederá de la misma manera inclusive en el caso de rechazo de la propuesta de que se autorice la venta a los efectos de pagar un crédito respecto del cual no se haya inscripto un derecho de prenda.

No se tomará nota del rechazo:

1) Si sobre la base de la propuesta y sus anexos no puede determinarse cuál es el buque o el derecho cuya inscripción se solicita, o si el buque o el derecho no están inscriptos en el registro de buques indicado, o si no se ha abierto ninguna ficha de inscripción en relación con la solicitud o propuesta de primera inscripción;

2) Si no se ha inscripto el derecho de propiedad u otro derecho sobre el buque a favor de la persona en contra de quien se solicita la inscripción definitiva o provisional de conformidad con el contenido del documento.

En la decisión se indicará si la inscripción solicitada es definitiva o provisional.

Artículo 317

Si alguna de las propuestas referidas en el artículo 316 de la presente Ley es rechazada por una capitanía de puerto distinta de la capitanía de puerto mencionada en el artículo 268 de esta Ley, dicha capitanía de puerto pedirá de oficio a la capitanía de puerto referida en el artículo 268 de la presente Ley que tome nota en su registro del rechazo de la propuesta.

Artículo 318

Cuando la capitanía de puerto referida en el artículo 268 de la presente Ley compruebe que la decisión en virtud de la cual se rechazó la inscripción referida en los artículos 316 y 317 de la presente Ley ha quedado firme porque no ha sido recurrida, decidirá de oficio que se suprima la nota de rechazo de la inscripción y notificará de ello a las partes.

Artículo 319

La capitanía de puerto a cargo del registro de buques notificará la decisión a las personas indicadas en dicha decisión, y les entregará todos los documentos presentados junto con la solicitud o propuesta de inscripción, a los efectos de que se lleve a cabo la inscripción y se proceda en la forma prevista en los artículos 329 y 332 de la presente Ley.

Artículo 320

La capitanía de puerto a cargo del registro en el que esté inscripto el buque dará cumplimiento a la decisión relativa a la inscripción; cuando se trate de primera inscripción, lo hará la capitanía de puerto a cargo del registro en el que deba inscribirse el buque.

Artículo 321

Todas las inscripciones, salvo las que se realicen en el folio A con respecto a los datos técnicos, contendrán:

- 1) La fecha de recepción de la propuesta y el número de entrada que le haya correspondido en el libro diario del registro de buques;
- 2) El título del documento que da lugar a la inscripción, así como el lugar y la fecha de otorgamiento de dicho documento;
- 3) El nombre de la capitanía de puerto y el número y la fecha de la decisión en virtud de la cual dicha capitanía autorizó la inscripción;
- 4) El tipo de inscripción (artículo 271) y el contenido fundamental del derecho o los hechos que se inscriben;
- 5) El nombre y la sede comercial o el nombre y el domicilio de la persona a favor de quien se realiza la inscripción.

Si la capitanía de puerto recibe simultáneamente varias propuestas relacionadas con el mismo buque, en cada inscripción que se realice en relación con esas propuestas se anotarán los números de las demás propuestas, con la indicación de que se recibieron simultáneamente.

Artículo 322

Cuando una capitanía de puerto a cargo de un registro de buques decida ordenar la inscripción de un buque en el registro de buques, dicho buque se inscribirá simultáneamente en el folio A y en el folio B del registro de buques. Una vez realizada la inscripción, la capitanía de puerto procederá en la forma prevista en los artículos 329 y 332 de la presente Ley.

Cuando la capitanía de puerto referida en el primer párrafo de este artículo decida rechazar la solicitud de inscripción del buque en el registro de buques y ordene que se tome nota del rechazo de la solicitud, dicha anotación se hará en el folio A de la ficha abierta de conformidad con lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 305 de la presente Ley.

Artículo 323

Las decisiones en virtud de las cuales se rechace una solicitud o propuesta de inscripción de un buque en un registro de buques se anotarán en el folio A de la ficha abierta en relación con la solicitud o propuesta presentada.

La anotación referida en el primer párrafo de este artículo no se hará si no se ha abierto una ficha nueva en relación con la solicitud o propuesta (artículo 305, tercer párrafo).

Artículo 324

En cada decisión se indicará a quién deberá notificarse la decisión y a quién la capitanía de puerto deberá entregar los distintos documentos (artículo 332, segundo párrafo).

Artículo 325

Las decisiones relativas a las propuestas y solicitudes de inscripción en un registro de buques se notificarán a la persona que haya presentado la solicitud o propuesta y al propietario del buque respecto del cual se haya adquirido un derecho, o a la persona cuyos derechos hayan sido cedidos, limitados, gravados o suprimidos, y a la persona en contra de quien se haya inscripto una comunicación en un registro de buques.

Las decisiones en virtud de las cuales se autorice la cancelación total o parcial de una inscripción también se notificarán a todas las personas a favor de las cuales existan otras inscripciones definitivas o provisionales en relación con el derecho inscripto.

Las decisiones en virtud de las cuales se inscriba en forma definitiva o provisional la constitución o la cesión de un derecho hipotecario respecto de derechos inscritos a favor de terceros, también se notificarán al propietario del buque.

Las decisiones que autoricen una inscripción a propuesta de un mandatario en contra de quien le confirió el poder deberán notificarse personalmente al mandante, si el poder no se ajusta a lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 335 de la presente Ley.

Artículo 326

La notificación referida en el artículo 325 de la presente Ley se realizará de acuerdo con las disposiciones de la Ley de Procedimiento Civil aplicables a las notificaciones personales.

Cuando corresponda devolver los originales de documentos presentados (artículo 332), dichos originales se entregarán a la parte que los adjuntó, a menos que esa parte haya indicado otra cosa.

Artículo 327

No podrá impugnarse la validez de una inscripción por el hecho de que no se haya hecho la notificación, o de que se haya hecho incorrectamente.

Las personas que, sobre la base de una inscripción, reclamen derechos para sí o aleguen estar eximidas de una obligación no estarán obligadas a probar que se efectuó la notificación.

Artículo 328

La capitanía de puerto que haya cancelado la inscripción de un buque en el registro de buques a su cargo expedirá a la parte que lo solicite un certificado de cancelación de la inscripción. En dicho certificado se indicarán los motivos que dieron lugar a la cancelación de la inscripción y se citará la decisión en virtud de la cual se procedió a dicha cancelación.

Artículo 329

Las capitanías de puerto que lleven un registro de buques deberán adherir al original del documento en virtud del cual se haya efectuado una inscripción un certificado de la inscripción realizada.

En el certificado referido en el primer párrafo de este artículo se hará mención de la decisión en virtud de la cual se ordenó la inscripción y la ficha en que se hizo la inscripción.

Si la inscripción se realizó sobre la base de varios documentos relacionados entre sí, el certificado se adherirá al documento del que derive directamente el derecho a la inscripción (artículos 277 y 278).

Artículo 330

No podrá suprimirse, ampliarse o modificarse en modo alguno el contenido de los registros.

Todas las anotaciones que se hagan en los registros de buques deberán hacerse con tinta.

Si se comete un error en una inscripción y ese error se advierte en el momento de hacerse la inscripción, se corregirá sin necesidad de una orden de la capitanía de puerto competente. Los errores que se cometan en el momento de la inscripción se tacharán de tal manera que sigan siendo legibles.

Si se advierte un error con posterioridad al momento de la inscripción, dicho error sólo podrá corregirse por orden de la autoridad competente referida en el artículo 268 de la presente Ley, la que deberá oír a los interesados en caso de que el error tuviera consecuencias jurídicas. En el folio en que se realizó la inscripción errónea se tomará nota de que se ha iniciado dicho procedimiento. El efecto de esta anotación será que las inscripciones posteriores no impedirán que se corrija el error. Cuando la decisión relativa a la corrección del error quede firme, la anotación se borrará de oficio.

Las correcciones de las inscripciones erróneas deberán tener una fecha, estar firmadas por el director del registro y llevar el sello de la capitanía de puerto a cargo del registro de buques pertinente.

Artículo 331

Las decisiones relativas a la cancelación de la inscripción de un buque del registro de buques y las constancias de rechazo de una solicitud de cancelación de la inscripción de un buque en el registro de buques se anotarán en el folio A del registro de buques.

Cuando una decisión relativa a la cancelación de la inscripción de un buque en un registro de buques quede firme, la capitanía de puerto a cargo de dicho registro de buques trazará con tinta roja, en cada una de las páginas de la ficha del libro principal del registro, dos líneas cruzadas y una línea horizontal debajo de todas las inscripciones que figuran en cada una de las páginas, sin tachar las distintas inscripciones.

La capitanía de puerto referida en el segundo párrafo de este artículo procederá con arreglo a lo dispuesto en este párrafo después de que quede firme la decisión relativa al rechazo de una propuesta o solicitud de primera inscripción de un buque en el registro de buques (artículo 316, primer párrafo).

Artículo 332

Una vez realizada la inscripción, la capitanía de puerto a cargo del registro de buques devolverá a la parte los originales de los documentos o las copias certificadas de los documentos si se adjuntaron copias simples de dichos documentos a la solicitud o propuesta. En caso contrario, los originales de los documentos y sus copias certificadas se guardarán en el archivo de documentos, y la capitanía de puerto antes citada notificará a la parte que, dentro de un plazo determinado, podrá retirar esos documentos si presenta copias certificadas de éstos. La capitanía de puerto podrá también encargarse de hacer dichas copias contra el pago de los derechos que correspondan.

Si la capitanía de puerto referida en el primer párrafo de este artículo realiza una inscripción sobre la base de una decisión judicial, procederá con respecto a los documentos en la forma establecida en dicha decisión judicial (artículo 324).

En lo que respecta a las copias exigidas para el archivo de documentos, se aplicará lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo.

b) Disposiciones especiales

Primera inscripción en el registro de buques

Artículo 333

La capitanía de puerto a cargo del registro de buques en construcción en el que corresponda inscribir un buque en construcción autorizará la primera inscripción de dicho buque en su registro si la solicitud o propuesta de primera inscripción viene acompañada de los siguientes documentos:

- 1) Un documento que pruebe el derecho de propiedad sobre el buque en construcción;
- 2) Un certificado del astillero en el que figuren los datos técnicos que habrán de anotarse en el folio A del registro de buques en construcción, así como el lugar y la fecha de inicio de la construcción;
- 3) Una declaración del propietario del buque en construcción sobre el nombre del buque en construcción o, si el buque no tiene nombre, una declaración del astillero sobre el signo distintivo del buque en construcción.

Artículo 334

La capitanía de puerto a cargo de un registro de buques en construcción autorizará la primera inscripción de un buque en un registro de buques si la solicitud de primera inscripción del buque viene acompañada de los siguientes documentos:

- 1) Un documento que pruebe el derecho de propiedad sobre el buque;
- 2) Un extracto del expediente judicial u otro documento que demuestre que el propietario es un ciudadano croata o una persona jurídica civil croata, o que se han reunido los requisitos para la inscripción del buque en el registro de buques;
- 3) Una decisión sobre la determinación del nombre o el signo distintivo del buque y del puerto de matrícula del buque;
- 4) El certificado de arqueo;
- 5) Un certificado en el que consten las especificaciones técnicas del buque a los efectos de su inscripción en el registro de buques, expedido por el Registro de Naves de Croacia;
- 6) Un documento que indique el distintivo de llamada del buque de acuerdo con el Código Internacional de Señales, si el buque debe tener esa señal;
- 7) Documentos que prueben los demás datos que deban anotarse en el folio A de la ficha del libro principal del registro de buques;
- 8) Un certificado expedido por la autoridad a cargo del registro de buques extranjero en el que conste que el buque fue dado de baja de dicho registro, si se está trasladando la inscripción del buque del registro extranjero a un registro de buques croata.

Si el propietario del buque es una persona física o jurídica extranjera, adjuntará a su solicitud los documentos que acrediten el derecho del buque a ser inscripto en un registro de buques croata, así como los datos indicados en los documentos referidos en el primer párrafo de este artículo.

Inscripción definitiva

Artículo 335

A menos que se indique otra cosa en esta u otras leyes, sólo podrá hacerse lugar a una inscripción definitiva (artículo 271, inciso 3) en virtud de documentos públicos o privados firmados por las personas cuyos derechos se limitan, gravan o transfieren a otra persona y cuyas firmas hayan sido certificadas por una autoridad competente para la certificación de firmas.

Las inscripciones definitivas solicitadas en contra del mandante en virtud de un documento privado expedido por el mandatario sólo podrán autorizarse cuando el poder conferido por el mandante al mandatario sea un poder especial para un acto determinado o para cierta clase de actos, y siempre que no haya transcurrido más de un año entre la fecha de otorgamiento del poder y la fecha de solicitud de la inscripción definitiva.

No será necesario certificar la firma de los documentos privados en los que figure la aprobación de la autoridad encargada de la protección de los derechos e intereses de la persona cuyos derechos se limitan, gravan, extinguen o transfieren a otra persona.

Artículo 336

Los documentos privados en virtud de los cuales podrán autorizarse inscripciones definitivas deberán contener, además de los datos referidos en el artículo 294 de la presente Ley, los siguientes datos:

- 1) El signo distintivo exacto del buque o el derecho en virtud del cual se solicita la inscripción definitiva;
- 2) Una declaración expresa de la persona cuyo derecho se limita, grava, extingue o transfiere a otra persona, de que autoriza la inscripción definitiva.

Lo dispuesto en el inciso 2 del primer párrafo de este artículo no se aplicará a los documentos en virtud de los cuales se adquiera el derecho de propiedad de un buque nacional o extranjero, cuando se solicite la primera inscripción del buque en un registro de buques croata.

Artículo 337

Los documentos públicos en virtud de los cuales se podrá autorizar una inscripción definitiva son:

- 1) Los documentos relativos a negocios jurídicos, expedidos por un tribunal dentro de los límites de su competencia, si contienen los datos indicados en el artículo 294 de la presente Ley;
- 2) Los documentos expedidos en debida forma por tribunales u organismos administrativos, dentro del ámbito de su competencia, y que la ley reconoce como documentos judiciales cuyo cumplimiento puede exigirse, o en virtud de los cuales puede hacerse una inscripción en registros públicos de acuerdo con otras normas jurídicas.

Se podrán realizar inscripciones definitivas sobre la base de una resolución dictada por un tribunal extranjero si dicha resolución es reconocida en procedimientos especiales destinados a tal fin.

Inscripción provisional

Artículo 338

Si un documento presentado reúne los requisitos generales exigidos para su inscripción, pero no cumple todos los requisitos especiales exigidos respecto de las inscripciones definitivas en los artículos 335 a 337 de la presente Ley, la capitania de puerto a cargo del registro de buques autorizará una inscripción provisional (artículo 271, inciso 4).

Artículo 339

Se hará lugar a la inscripción provisional de una hipoteca sobre un buque únicamente si se exponen argumentos convincentes que permitan presumir la existencia del crédito y de los fundamentos jurídicos del derecho hipotecario.

Artículo 340

Si se solicita la inscripción en un registro de buques croata de un buque que ha sido dado de baja de un registro de buques extranjero, y si del documento que acredita la cancelación de la inscripción del buque en el registro de buques extranjeros surge que el buque está gravado con hipoteca (artículo 249), se procederá de oficio a la inscripción provisional de la hipoteca, con la prioridad que le correspondía de acuerdo con el momento que debió tenerse en cuenta para determinar su lugar en el orden de prioridad en el registro de buques extranjero, si en el momento de la inscripción no se cumplen todos los requisitos exigidos por la presente Ley para la inscripción definitiva de la hipoteca.

Artículo 341

La inscripción provisional de un fletamento de un buque con cesión de la gestión náutica, o de un contrato de fletamento de todo un buque por tiempo determinado, o de un derecho de preferencia, sólo se autorizará si se exponen argumentos convincentes que permitan presumir la existencia del derecho y el consentimiento para la inscripción.

Artículo 342

También se hará lugar a una inscripción provisional cuando se presenten los documentos siguientes:

- 1) Sentencias judiciales aún no ejecutoriadas que aprueben o rechacen una solicitud de constitución, adquisición, limitación o extinción de un derecho inscripto;
- 2) Sentencias judiciales que autoricen una inscripción provisional en procedimientos de garantía de conformidad con las normas de los procesos de ejecución;

3) Una solicitud de un tribunal, un organismo administrativo o una organización en ejercicio de potestades públicas conferidas por la ley, cuando estén autorizados por la ley a ordenar de oficio que determinados créditos se garanticen con una hipoteca sobre un buque.

Artículo 343

Si se deposita en poder de un tribunal el monto de una deuda garantizada con una hipoteca sobre un buque, cuando de acuerdo con las normas del derecho de los bienes existen motivos fundados para creer que la deuda no podrá pagarse al acreedor, se hará lugar a una inscripción provisional si el tribunal confirma que la suma ha sido depositada, en particular en los siguientes casos:

1) Si el monto de la deuda ha sido depositado en poder del tribunal por el deudor u otra persona obligada al pago de la deuda, se autorizará la inscripción provisional de la cancelación de la hipoteca;

2) Si el importe de la deuda ha sido depositado en poder del tribunal por un tercero a quien el acreedor, de conformidad con las normas del derecho de los bienes, debe ceder su crédito, se hará lugar a la inscripción provisional de la cesión del crédito garantizado con la hipoteca.

Artículo 344

Los derechos inscritos en forma provisional se adquieren, transfieren, limitan o extinguen siempre y cuando la inscripción provisional sea justificada posteriormente y en la medida en que se justifique.

Artículo 345

Las inscripciones provisionales podrán justificarse mediante:

1) Un documento en virtud del cual es posible autorizar una inscripción definitiva siempre y cuando haya sido expedido por la persona en contra de la cual se realiza la inscripción definitiva;

2) Una confirmación de que la sentencia judicial referida en el inciso 1 del artículo 342 de la presente Ley es definitiva y ha quedado ejecutoriada;

3) Una decisión definitiva de la autoridad competente sobre la existencia del crédito referido en el inciso 3 del artículo 342 de la presente Ley, cuyo pago se procuró garantizar con la inscripción provisional;

4) Una sentencia judicial definitiva y ejecutoriada dictada en un juicio contra la persona en contra de quien se realizó la inscripción provisional.

Artículo 346

Si para justificar una inscripción provisional se debe presentar un documento válido para la inscripción definitiva (artículo 345, inciso 1), esa justificación deberá hacerse dentro de los 15 días contados a partir de la fecha de notificación de la decisión que autorizó la inscripción provisional.

Si para justificar una inscripción provisional se requiere una sentencia judicial definitiva y ejecutoriada (artículo 345, inciso 4), el juicio deberá iniciarse dentro de los 15 días contados a partir de la fecha de notificación de la decisión que autorizó la inscripción provisional.

El plazo dentro del cual deberá justificarse la inscripción provisional se indicará en la decisión que se adopte respecto de esa inscripción.

La capitanía de puerto a cargo del registro de buques podrá, a solicitud de parte y si existen motivos fundados para ello, prorrogar el plazo fijado para justificar una inscripción provisional. La solicitud deberá presentarse ante la capitanía de puerto a cargo del registro.

Artículo 347

Si la inscripción provisional se justifica mediante la presentación de los documentos referidos en los incisos 1 y 3 del artículo 345 de la presente Ley, la propuesta de justificación de la inscripción provisional deberá presentarse ante la capitanía de puerto a cargo del registro de buques.

Si la inscripción provisional se justifica mediante una sentencia judicial dictada en un juicio (artículo 345, inciso 4), la parte que haya solicitado la inscripción provisional deberá entablar el juicio respectivo ante el tribunal competente y notificar de ello a la capitanía de puerto a cargo del registro de buques.

Artículo 348

El plazo dentro del cual deberá iniciarse un juicio para justificar la inscripción provisional se indicará en la decisión que se adopte respecto de la inscripción provisional. El plazo para iniciar el juicio podrá prorrogarse, a solicitud de parte, si hay razones importantes que lo justifiquen.

Artículo 349

Si al momento de presentarse una propuesta de inscripción provisional ya se hubiera entablado juicio en relación con la existencia del derecho cuya inscripción provisional se solicita, no será necesario iniciar otro juicio separado para justificar la inscripción provisional si, de acuerdo con las disposiciones de la Ley de Procedimiento Civil, aún existe la posibilidad de presentar una solicitud de justificación de la inscripción provisional en el juicio ya iniciado.

Artículo 350

Si no se justifica la inscripción provisional, la persona en contra de quien se autorizó la inscripción provisional podrá proponer que se cancele.

Si del expediente no surge que el juicio para la justificación de la inscripción provisional se haya iniciado a tiempo, o que el plazo para la justificación no había vencido aún en la fecha en que se presentó la propuesta de cancelación de la inscripción provisional, la capitanía de puerto a cargo del registro de buques fijará, para una fecha próxima, una audiencia en la que el proponente de la inscripción provisional deberá probar que el plazo para la justificación no ha vencido aún, o que el juicio se inició a tiempo.

Si la capitanía de puerto a cargo del registro de buques determina que el plazo ha vencido, o que el juicio no fue iniciado a tiempo, autorizará la cancelación de la inscripción provisional.

Se considerará que un juicio para la justificación de una inscripción provisional fue iniciado a tiempo, aunque hubiera vencido el plazo fijado para incoarlo, si se inició antes de que se presentara la propuesta de cancelación de la inscripción provisional, o por lo menos en la misma fecha en que se presentó dicha propuesta.

Artículo 351

Si en el juicio destinado a justificar la inscripción provisional se hace lugar a la solicitud del actor de justificación de la inscripción provisional (artículos 346 y 349), la justificación de la inscripción provisional se anotará, a solicitud de cualquiera de las partes, en el registro de buques de acuerdo con el contenido de la sentencia definitiva.

Si en el juicio referido en el primer párrafo de este artículo en definitiva se rechaza la solicitud de justificación de la inscripción provisional, dicha inscripción se cancelará a propuesta de cualquiera de las partes.

Artículo 352

Si la inscripción provisional se cancela debido a que el juicio para la justificación de dicha inscripción no se inició a tiempo, podrá solicitarse una nueva inscripción provisional, pero tendrá efectos jurídicos únicamente a partir del momento de presentación de la nueva solicitud.

El propietario del buque o el beneficiario de un derecho inscripto podrá pedir, mediante un juicio, que se declare la inexistencia del derecho garantizado con la inscripción provisional. La sentencia que haga lugar a una petición de este tipo se anotará, a solicitud de parte, en el registro de buques, y dicha anotación impedirá que se autorice una nueva inscripción provisional.

Artículo 353

Si se cancela una inscripción provisional por causas distintas de las mencionadas en el artículo 352 de la presente Ley, la capitanía de puerto a cargo del registro de buques rechazará de oficio cualquier nueva propuesta de inscripción provisional del mismo derecho sobre la base del mismo documento. Si la capitanía de puerto a cargo del registro de buques no procede en la forma antes indicada y se realiza una nueva inscripción provisional, esta inscripción provisional se cancelará en cuanto la parte contraria comunique que la inscripción provisional ya ha sido cancelada.

Artículo 354

Si se realiza una inscripción provisional del derecho de propiedad sobre un buque, podrán autorizarse inscripciones posteriores no solamente contra el propietario inscripto con carácter definitivo sino también contra el propietario del buque inscripto a título provisional. No obstante, los efectos jurídicos de estas inscripciones dependerán de que la inscripción provisional se justifique o no.

Si la inscripción provisional se justifica, simultáneamente con la anotación de la justificación de la inscripción provisional se cancelarán de oficio todas las inscripciones contra el propietario del buque inscripto en forma definitiva que se realicen después de la presentación de la propuesta en virtud de la cual se procedió a la inscripción provisional del derecho de propiedad.

Si se cancela la inscripción provisional del derecho de propiedad, también se cancelarán de oficio todas las inscripciones realizadas en relación con esa inscripción provisional.

Las disposiciones de este artículo se aplicarán también cuando se haya inscripto en forma provisional, en contra de un acreedor hipotecario, la cesión de su crédito a otra persona.

Artículo 355

Si se inscribe en forma provisional la cancelación de algún derecho, podrán autorizarse inscripciones posteriores respecto de ese derecho (como por ejemplo un derecho subhipotecario o un derecho de cesión), pero los efectos jurídicos de estas inscripciones dependerán de que se justifique o no la inscripción provisional de la cancelación.

Si se justifica la inscripción provisional de la cancelación, todas las inscripciones que se hayan autorizado en el ínterin con respecto al derecho cuya inscripción se cancela, se cancelarán de oficio simultáneamente con la anotación de la justificación.

Artículo 356

Si un crédito garantizado con una hipoteca sobre un buque estuviera gravado con derechos subhipotecarios al momento de solicitarse la cancelación de su inscripción, sólo podrá autorizarse la cancelación de la inscripción de dicho crédito si se deja constancia de que la cancelación surtirá efectos jurídicos con respecto al derecho subhipotecario únicamente a partir de la cancelación de la inscripción de ese derecho.

A partir de la inscripción definitiva de la cancelación de un crédito garantizado con una hipoteca sobre un buque, no se permitirán inscripciones posteriores relacionadas con la hipoteca; y si la cancelación de la hipoteca se inscribió solamente en forma provisional, podrán autorizarse inscripciones posteriores relacionadas con ese derecho, pero únicamente con los efectos jurídicos mencionados en el artículo 344 de la presente Ley.

Comunicaciones

Artículo 357

La consecuencia jurídica de la inscripción de una comunicación de situaciones personales, especialmente en lo que respecta a la limitación del derecho a disponer de bienes, será que ninguna persona a favor de quien se haya inscrito algún derecho en el registro de buques podrá alegar que desconocía esas situaciones (por ejemplo, la minoría de edad, la prolongación de la patria potestad o la tutela, la incoación de procedimientos de quiebra, etc.).

Las capitanías de puerto a cargo de un registro de buques autorizarán la inscripción de comunicaciones de situaciones personales y la cancelación de la inscripción de dichas comunicaciones sobre la base de documentos que prueben tales situaciones, a propuesta de las partes, sus representantes legales o las autoridades competentes.

Artículo 358

La inscripción de una comunicación de otros hechos que no sean los mencionados en el artículo 357 de la presente Ley sólo podrá autorizarse cuando esté permitido por la ley, y tendrá los efectos que establezca la ley (por ejemplo, la inscripción de reservas de prioridad, o de hipotecas conjuntas sobre un buque, o de la renuncia a un crédito garantizado con una hipoteca sobre un buque, o de comunicaciones relativas a juicios de ejecución de privilegios marítimos, o controversias, etc.).

Artículo 359

El propietario de un buque podrá solicitar que se inscriba la comunicación de una reserva de prioridad para la enajenación proyectada del buque o la constitución de una hipoteca sobre éste. El efecto jurídico de la inscripción de esta comunicación será que la prioridad de los derechos que se adquieran en virtud de dicha enajenación o gravamen se determinará de acuerdo con el momento en que se haya presentado la propuesta de inscripción de la reserva de prioridad, si la inscripción de los derechos referidos se solicita dentro del plazo de validez de la reserva (artículo 361).

Todo acreedor hipotecario podrá, con los efectos jurídicos mencionados en el primer párrafo de este artículo, solicitar que se inscriba la comunicación de una reserva de prioridad para una futura cesión o cancelación de su crédito.

La inscripción de las comunicaciones referidas en este artículo sólo podrá autorizarse si, de acuerdo con la situación de las inscripciones en el registro de buques, se hizo lugar a la inscripción definitiva de un derecho que debía inscribirse o a la cancelación de un derecho inscrito, y si la firma de quien presenta la propuesta ha sido certificada por una autoridad competente para la certificación de firmas.

Artículo 360

Las decisiones en virtud de las cuales se apruebe la inscripción de las comunicaciones previstas en el artículo 359 de la presente Ley se expedirán en una sola copia. Una vez inscrita la comunicación en el registro de buques, la autoridad a cargo del registro de buques confirmará en dicha copia que se efectuó la inscripción de la reserva.

Artículo 361

Si se autoriza la inscripción de una comunicación de reserva de prioridad para una hipoteca que se prevé constituir sobre un buque, la reserva quedará sin efecto al cabo de un año, y en los demás casos referidos en el artículo 359 de la presente Ley, a los 60 días contados a partir de la fecha en que se autorizó la inscripción de la reserva.

La fecha de vencimiento de la reserva se indicará en la decisión que haga lugar a su inscripción.

Artículo 362

La propuesta de inscripción o de cancelación de la inscripción de un derecho cuya prioridad se haya garantizado mediante la inscripción de una reserva (artículo 359) deberá presentarse dentro de los plazos establecidos en el artículo 346 de la presente Ley, y deberá ir acompañada de una copia de la resolución que hizo lugar a la inscripción de la reserva.

El documento en virtud del cual habrá de inscribirse o cancelarse el derecho a cuyo respecto se inscribió una reserva de prioridad podrá otorgarse también después de presentada la propuesta de inscripción de la reserva.

En toda decisión que autorice una inscripción definitiva o provisional en respuesta a una solicitud presentada con arreglo a lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo, el tribunal indicará que la inscripción autorizada tiene el orden de prioridad adquirido en virtud de la comunicación de la reserva. La autoridad que realice la inscripción definitiva o provisional autorizada hará constar, en la copia de la decisión por la cual se autorizó la inscripción de la reserva de prioridad, que la inscripción ha sido realizada.

También se autorizarán las inscripciones cuya prioridad se haya garantizado mediante la inscripción de una reserva si el buque o el crédito garantizado con una hipoteca sobre el buque ha sido transferido a un tercero o ha sido gravado después de presentada la propuesta de inscripción de la reserva de prioridad.

Si el propietario de un buque o un acreedor hipotecario es declarado en quiebra antes de que se presente una propuesta de inscripción, se hará lugar a la inscripción solamente en caso de que el documento sobre el negocio jurídico se haya otorgado antes de la fecha de incoación del procedimiento de quiebra, y si la fecha de otorgamiento del documento está probada mediante una certificación realizada por una autoridad competente para la certificación de firmas. Si el documento no reúne estos requisitos, se determinará, de conformidad con las normas de la quiebra, si corresponde o no proceder a la inscripción.

Artículo 363

Si se autoriza la inscripción definitiva de la transferencia del derecho de propiedad de un buque, o de la enajenación o cesión de un buque, o de la cesión o la cancelación de un crédito que adquirió su prioridad mediante la inscripción de una reserva (artículo 359, primer párrafo), la capitanía de puerto a cargo del registro de buques ordenará, a propuesta de la parte a cuyo favor se haya realizado la inscripción definitiva, que se cancelen las inscripciones que se hubieran realizado en relación con ese buque o ese crédito después de presentada la propuesta de inscripción de la reserva de prioridad. La propuesta de cancelación de dichas inscripciones deberá presentarse dentro de los 15 días siguientes a la fecha en que haya quedado ejecutoriada la inscripción definitiva con la prioridad adquirida en virtud de la reserva.

Artículo 364

Si la propuesta de inscripción no se presenta antes del vencimiento del plazo de validez de la reserva (artículo 361), o si el crédito respecto del cual se inscribió la reserva de prioridad no se paga antes del vencimiento de dicho plazo, la capitanía de puerto a cargo del registro de buques ordenará de oficio la cancelación de la reserva de prioridad.

La cancelación de la reserva antes del vencimiento del plazo referido en el artículo 361 de la presente Ley sólo podrá autorizarse si se adjunta a la propuesta de cancelación una copia de la decisión que hizo lugar a la inscripción de la reserva. Una vez cancelada la inscripción de la reserva, la capitanía de puerto a cargo del registro de buques confirmará en la copia de dicha decisión que se ha cancelado la inscripción de la reserva.

Artículo 365

La capitanía de puerto que resulte competente de conformidad con el artículo 268 de la presente Ley autorizará, a solicitud de los acreedores, la inscripción de la comunicación de la cancelación judicial de un crédito hipotecario, así como de la comunicación de un juicio de ejecución de hipoteca, si la persona en contra de quien se haya comunicado la cancelación o se haya iniciado el juicio hipotecario está inscrita como propietaria del buque y si se prueba que se ha iniciado el juicio hipotecario.

El tribunal que entienda en la causa también podrá autorizar que se comunique al registro que se ha iniciado un juicio de ejecución de hipoteca.

Como resultado de la inscripción de la comunicación referida en el primer párrafo de este artículo, el crédito se cancelará, o el juicio surtirá efectos contra cualquier propietario subsiguiente del buque y, en particular, se podrá ejecutar la hipoteca que grava el buque hipotecado directamente contra cualquier propietario ulterior del buque sobre la base de una sentencia definitiva dictada en el juicio comunicado al registro o de una transacción judicial acordada en dicho juicio.

Artículo 366

La inscripción de una comunicación relativa a un juicio de ejecución de privilegios marítimos se cancelará de oficio si, dentro de los 60 días contados a partir de la fecha en que haya quedado ejecutoriada la sentencia dictada en el juicio objeto de dicha comunicación, el acreedor cuyo crédito está garantizado con el privilegio marítimo no pide la venta del buque o la inscripción de una hipoteca sobre el buque, o si, a solicitud de ese acreedor, no se procede al embargo del buque dentro del mismo plazo (artículo 261, segundo párrafo).

Si no surge del expediente que se haya pedido la venta del buque o la inscripción de una hipoteca sobre el buque o que se haya trabado embargo sobre el buque dentro del plazo legal, el tribunal procederá con arreglo a lo dispuesto en los párrafos segundo y tercero del artículo 350 de la presente Ley.

Artículo 367

Toda persona que inicie un juicio para impugnar una inscripción definitiva que en su opinión atenta contra sus derechos inscritos y pedir que se restablezca la situación anterior en el registro podrá solicitar al tribunal que entiende en la causa, o al tribunal que resulte competente de conformidad con el artículo 268 de la presente Ley, que se ordene la inscripción en el registro de una comunicación del juicio, en el momento de iniciarse el juicio o posteriormente.

Como consecuencia de la inscripción de la comunicación del juicio a que se refiere el primer párrafo de este artículo, la sentencia que se dicte en dicho juicio surtirá efectos también contra las personas que hayan adquirido derechos registrales después de que la autoridad a cargo del registro de buques haya recibido la propuesta de inscripción de la comunicación del juicio.

Artículo 368

En el caso de juicios iniciados para pedir la cancelación de una inscripción en contra de personas que hayan adquirido derechos directamente o hayan sido liberados de gravámenes en virtud de la inscripción definitiva cuya cancelación se pide judicialmente, o en el caso de juicios iniciados sobre la base de rela-

ciones trabadas directamente entre el actor y el demandado, las normas de prescripción aplicables a la acción ejercida por el actor se evaluarán a la luz de las disposiciones y normas del derecho sobre los bienes relacionadas con la prescripción.

Artículo 369

Toda persona que desee impugnar una inscripción definitiva contra terceros, de cuya aprobación haya sido debidamente notificada, deberá, dentro del plazo establecido para la interposición de recursos contra la decisión que haya autorizado dicha inscripción, solicitar a la autoridad referida en el artículo 268 de la presente Ley que inscriba una comunicación de que se opone a dicha inscripción definitiva, y dentro del plazo máximo de 60 días contados a partir de la fecha de vencimiento del plazo establecido para la interposición de recursos deberá iniciar un juicio para pedir la cancelación de la inscripción definitiva contra todas las personas que, en virtud de la inscripción impugnada, hayan adquirido algún derecho registral o hayan obtenido inscripciones definitivas o provisionales en relación con derechos inscritos con anterioridad.

Después del vencimiento del plazo referido en el primer párrafo de este artículo, se podrán impugnar inscripciones definitivas mediante la incoación de un juicio de cancelación contra los terceros que, antes de la inscripción de la comunicación de la impugnación, hubieran adquirido derechos registrales sobre el derecho ya inscrito, siempre y cuando esos terceros no hubieran actuado de buena fe con respecto a la validez de la inscripción impugnada.

Artículo 370

Si el actor no fue debidamente notificado de la decisión en virtud de la cual se autorizó la inscripción definitiva que impugna, su derecho a iniciar un juicio de cancelación de esa inscripción contra los terceros que hayan adquirido de buena fe derechos registrales sobre el derecho ya inscrito prescribirá a los tres años contados a partir del momento en que la capitanía de puerto a cargo del registro de buques haya recibido la propuesta de inscripción definitiva impugnada.

Artículo 371

Si el actor desiste de la demanda, o se produce la caducidad de la instancia de acuerdo con la ley, o se desestima la demanda en virtud de una sentencia definitiva, o se rechaza la pretensión del actor, o en el caso previsto en el artículo 369 de la presente Ley el juicio no se inicia dentro del plazo establecido, la capitanía de puerto a cargo del registro de buques ordenará, a solicitud de la parte contraria, que se cancele la inscripción de la comunicación de la impugnación.

Si en virtud de una sentencia definitiva se hace lugar total o parcialmente a la solicitud de cancelación de la inscripción impugnada, o las partes llegan a una transacción judicial con respecto a la cancelación de la inscripción, la capitanía de puerto a cargo del registro de buques autorizará, a solicitud de la parte interesada, la cancelación de la inscripción impugnada de acuerdo con el contenido de la sentencia o la transacción judicial, y ordenará simultáneamente la cancelación de la inscripción de la comunicación de la impugnación y de todas las inscripciones definitivas y provisionales que, con respecto al derecho cuya inscripción se cancela, se hayan solicitado a la capitanía de puerto a cargo del registro de buques después de la presentación ante dicha capitanía de la propuesta de inscripción de la comunicación de la impugnación.

Artículo 372

Toda persona que afirme que una inscripción definitiva se llevó a cabo como resultado de un delito podrá, para que se produzcan los efectos jurídicos mencionados en el artículo 367 de la presente Ley con respecto a las inscripciones posteriores, solicitar a la capitanía de puerto referida en el artículo 268 de la

presente Ley que autorice que se inscriba una comunicación relativa a la controversia de que es objeto esa inscripción definitiva. Dicha persona deberá adjuntar a su solicitud una constancia de que se ha iniciado la acción penal, expedida por la autoridad competente.

Si se solicita la inscripción de la comunicación de la controversia para que ésta surta efectos también contra los terceros que de buena fe hayan adquirido derechos registrales antes de la inscripción de la comunicación de la controversia, la solicitud de inscripción de la comunicación deberá presentarse ante la capitanía de puerto referida en el artículo 268 de la presente Ley dentro del plazo de que dispone legalmente la parte para recurrir la decisión que autorizó la inscripción definitiva.

Artículo 373

Si en el juicio penal el tribunal decide que se cancele la inscripción definitiva, así como los derechos registrales adquiridos antes de la inscripción de la comunicación referida en el artículo 372 de la presente Ley, la capitanía de puerto mencionada en el artículo 268 de la presente Ley ordenará la cancelación de la inscripción definitiva de conformidad con lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 371 de la presente Ley si la parte en contra de quien se efectuó la inscripción definitiva presenta, junto con la propuesta de cancelación de la inscripción definitiva, la sentencia dictada por el tribunal en el juicio penal, con la confirmación de que dicha sentencia ha quedado ejecutoriada.

Si en el juicio penal el tribunal establece la responsabilidad penal del acusado, o indica a la parte perjudicada que inicie una acción civil para solicitar la cancelación de la inscripción definitiva, la parte perjudicada tendrá derecho a entablar un juicio para pedir que se cancele la inscripción definitiva y los derechos registrales referidos en el primer párrafo de este artículo dentro del plazo de 60 días a partir de la fecha en que haya quedado ejecutoriada la sentencia que indicó a la parte perjudicada que iniciara una acción civil.

Si en la sentencia dictada en el juicio penal el tribunal no declara la responsabilidad penal del acusado, y si la persona autorizada no entabla juicio dentro del plazo indicado en el segundo párrafo de este artículo, la capitanía de puerto referida en el artículo 268 de la presente Ley autorizará que se cancele la inscripción de la comunicación de la controversia a solicitud de la parte que tenga un interés legal en que se mantenga vigente la inscripción impugnada.

Artículo 374

Cuando se solicite la cancelación de la inscripción de la comunicación de la controversia debido a que no se ha iniciado juicio para pedir dicha cancelación dentro de los plazos establecidos en los artículos 369 y 372 de la presente Ley, la capitanía de puerto referida en el artículo 268 de esta Ley procederá con arreglo a lo dispuesto en los párrafos segundo y tercero del artículo 350 de la presente Ley.

Artículo 375

Si el propietario de un buque o un acreedor sobre cuyo buque o crédito existen respectivamente derechos inscritos inicia un juicio para pedir que se cancele total o parcialmente la inscripción de dicho derecho debido a que éste ha prescrito, la capitanía de puerto referida en el artículo 268 de la presente Ley autorizará, a solicitud del actor, que se inscriba una comunicación de la controversia en el registro de buques.

Artículo 376

Si en un juicio se pide que el tribunal declare que se ha adquirido un determinado derecho real por el transcurso del tiempo, el tribunal referido en el artículo 268 autorizará, a solicitud del actor, que se inscriba una comunicación de la controversia en el registro de buques.

Artículo 377

La inscripción de la comunicación de una controversia planteada en el caso de un juicio iniciado para pedir que se cancele la inscripción de un derecho porque éste ha prescrito (artículo 375), o para pedir que se declare la adquisición de un derecho real por el transcurso del tiempo (artículo 376), no surtirá efectos frente a los terceros que, basándose en la información arrojada por el registro de buques, hayan obtenido determinadas inscripciones definitivas antes de que la capitanía de puerto a cargo del registro de buques recibiera la solicitud de inscripción de la comunicación de la controversia. Si en una sentencia definitiva se declara que el demandado ha adquirido determinado derecho real por el transcurso del tiempo, el derecho así adquirido tendrá prioridad respecto de todas las inscripciones realizadas después de la inscripción de la comunicación de la controversia, y todos los derechos inscritos después de la inscripción de dicha comunicación que se opongan al derecho así adquirido se cancelarán a solicitud de parte.

Las disposiciones del segundo párrafo del artículo 371 de la presente Ley se aplicarán según corresponda al procedimiento de cancelación de inscripciones.

Artículo 378

El tribunal que haya dispuesto la venta de un buque ordenará de oficio que se inscriba en el registro de buques una comunicación de la resolución relativa a la adjudicación del buque vendido.

Como consecuencia de la inscripción de la comunicación referida en el primer párrafo de este artículo, los derechos inscritos en contra del propietario actual del buque podrán adquirirse mediante inscripciones posteriores únicamente en el caso de que la resolución sobre la adjudicación sea revocada en virtud de una sentencia judicial definitiva.

Si la resolución sobre la adjudicación no es impugnada, o si su impugnación es en definitiva rechazada, todas las inscripciones realizadas después de la inscripción de la comunicación de esa resolución en contra del actual propietario del buque se cancelarán a solicitud de la parte interesada, al igual que todas las inscripciones que se efectúen posteriormente en relación con sus derechos.

Artículo 379

Las propuestas de inscripción o cancelación de comunicaciones que deban someterse a consideración del órgano referido en el artículo 268 de la presente Ley para su aprobación o rechazo, se presentarán ante la capitanía de puerto que lleve el registro de buques, a menos que se indique otra cosa.

Inscripción de hipotecas conjuntas sobre un buque

Artículo 380

En el caso de hipotecas conjuntas (artículo 247) que se inscriban en varias fichas, se designará una de las fichas como la principal, y las demás como secundarias. En la propuesta de inscripción deberá indicarse cuál de las fichas será la principal y cuáles serán las secundarias; si ello no se establece claramente en la propuesta, se considerará que la ficha mencionada en primer término en la propuesta de inscripción será la principal.

Si se solicita que una hipoteca ya inscrita en relación con un buque se extienda también a otra ficha con respecto al mismo crédito, se considerará que la ficha principal es la ficha en que se anotó el gravamen por primera vez.

En la ficha principal se hará referencia mediante una nota a las fichas secundarias, y en cada ficha secundaria se hará mención de la ficha principal.

Artículo 381

Si con el fin de garantizar su crédito, un acreedor solicita que se inscriba una hipoteca sobre un buque en una ficha determinada del registro de buques, estará obligado a comunicar la existencia de la hipoteca sobre el buque si ésta ya se hubiera inscripto en otra ficha, respecto del mismo crédito, para permitir que se inscriba la comunicación de la hipoteca conjunta.

El acreedor que no comunique la existencia de una hipoteca sobre el buque responderá de los daños y perjuicios que de ello se deriven.

Si no se inscribe la comunicación de la hipoteca conjunta sobre el buque, el deudor hipotecario podrá proponer que se inscriba dicha comunicación y pedir que el acreedor pague los gastos si la comunicación no se ha inscripto por culpa suya.

Si la autoridad referida en el artículo 268 de la presente Ley, al autorizar la inscripción definitiva o provisional de una hipoteca, comprueba que ya se ha inscripto una hipoteca sobre el buque respecto del mismo crédito en el registro de buques a su cargo o en otro registro, ordenará de oficio que la ficha en la que ya está inscripta la hipoteca sea la ficha principal. La autoridad referida en el artículo 268 notificará de ello a la capitanía de puerto a cargo del registro de buques en el que ya esté inscripta la hipoteca.

Artículo 382

Las propuestas de inscripción de una hipoteca conjunta en varios registros de buques llevados por distintas capitanías de puerto podrán presentarse simultáneamente ante todas las capitanías de puerto que lleven dichos registros o ante una sola de ellas.

Si una propuesta de inscripción de una hipoteca se presenta simultáneamente ante todas las capitanías de puerto en cuyos registros de buques deba inscribirse dicha hipoteca, deberá indicarse en la propuesta cuál de las fichas será la principal y cuáles las secundarias.

Si se presenta una propuesta de inscripción de una hipoteca ante una sola capitanía de puerto, la propuesta se presentará ante la capitanía de puerto en la que el solicitante de la inscripción desee mantener la ficha principal, e indicará el orden en que la propuesta deberá remitirse a las demás capitanías de puerto.

Artículo 383

Si varias de las autoridades referidas en el artículo 268 de la presente Ley intervienen en la inscripción primaria o ulterior de una hipoteca conjunta, cada una de ellas se pronunciará en forma independiente sobre la solicitud de inscripción definitiva o provisional del derecho hipotecario en el registro de buques respecto del cual tenga competencia. Cada autoridad comunicará también su decisión al respecto al registro en el que esté la ficha principal.

Los recursos contra las decisiones referidas en el primer párrafo de este artículo deberán interponerse ante la autoridad que haya emitido la decisión.

Si como consecuencia de la interposición de un recurso se cancela una inscripción definitiva o provisional anotada en una ficha secundaria, se notificará a la capitanía de puerto en la que se encuentre la ficha principal para que tome nota de ello.

Artículo 384

El grado de prioridad de una hipoteca conjunta se determinará en forma independiente para cada ficha, a cuyos efectos se tendrá en cuenta el momento en que cada una de las capitanías de puerto a cargo de los distintos registros de buques en los que se inscribió la hipoteca haya recibido la propuesta de inscripción de la hipoteca conjunta.

Artículo 385

Todas las propuestas de modificación de un derecho hipotecario que garantice varios créditos respecto de los cuales se haya inscripto una hipoteca conjunta sobre el buque en más de una ficha se presentarán ante la capitanía de puerto que tenga la ficha principal. Las decisiones respecto de estas propuestas se adoptarán teniendo en cuenta la situación de las inscripciones en la ficha principal.

Toda propuesta que se presente ante una capitanía de puerto que no sea la referida en el primer párrafo de este artículo se devolverá a quien la haya presentado con la indicación de que deberá presentarla ante la capitanía de puerto en la que se encuentra la ficha principal.

Artículo 386

Todas las modificaciones que deban hacerse de una hipoteca conjunta en virtud de una cesión, limitación, cancelación u otra circunstancia se inscribirán únicamente en la ficha principal.

La inscripción de modificaciones en la ficha principal tendrá los mismos efectos jurídicos que si se hubiera hecho en todas las fichas secundarias que existan en ese momento o se creen en el futuro.

La cancelación parcial o total de una hipoteca conjunta respecto de todos los buques o todos los créditos (subhipoteca) que son objeto de la hipoteca conjunta deberá inscribirse en todas las fichas secundarias, y la cancelación de una hipoteca conjunta sobre un determinado buque o respecto de un crédito en particular se inscribirá únicamente en la ficha secundaria en la que estén respectivamente inscriptos el buque o el crédito referidos.

Artículo 387

Si se cancela la inscripción de un derecho hipotecario sobre un buque o sobre un crédito garantizado con una hipoteca sobre ese buque, que esté inscripto en la ficha principal, todas las inscripciones subsiguientes que figuren en esa ficha se trasladarán a una de las fichas secundarias del registro de buques a cargo de la misma capitanía de puerto. Si la hipoteca conjunta subsiste, se considerará que esta última ficha es la ficha principal.

Si en el registro de buques a cargo de la misma capitanía de puerto no existen fichas secundarias, la capitanía de puerto a cargo del registro en el que se encontraba la ficha principal anterior determinará, si ya no lo hubiera hecho el acreedor hipotecario, cuál de las fichas secundarias se considerará en lo sucesivo la ficha principal, y remitirá de oficio a la capitanía de puerto en la que se encuentre la nueva ficha principal copias certificadas de las inscripciones existentes en el libro principal y copias certificadas de los documentos relacionados con esas inscripciones.

La conversión de una ficha secundaria en ficha principal se comunicará a todas las capitanías de puerto que tengan fichas secundarias, y se tomará nota de ello de oficio en cada una de las fichas secundarias que sigan existiendo.

Artículo 388

Las propuestas a cuyo respecto no pueda pronunciarse una capitanía de puerto debido a que la hipoteca conjunta respectiva ya fue cancelada en su registro de buques se remitirán a la capitanía de puerto que haya pasado a tener la ficha principal, y se notificará de ello a las partes que hayan presentado las propuestas.

El orden de prioridad que tendrán entre sí las propuestas referidas en el primer párrafo de este artículo se determinará de acuerdo con el momento en que hayan sido recibidas por la autoridad en la que se encontraba la ficha principal anterior.

Artículo 389

Deberá entablarse un solo juicio para justificar la inscripción provisional de una hipoteca conjunta inscrita en varios registros respecto de un mismo crédito.

Además del tribunal del deudor hipotecario que tenga competencia territorial general, la capitanía de puerto que resulte competente de conformidad con el artículo 268 de la presente Ley con respecto a uno de los registros que hayan autorizado la inscripción provisional también será competente en relación con el juicio destinado a justificar la inscripción provisional.

Artículo 390

En las constancias que se expidan de las fichas consideradas secundarias en relación con una hipoteca conjunta se hará referencia a la ficha principal, con la aclaración de que las modificaciones que se hubieran realizado respecto de la hipoteca conjunta figurarán únicamente en la ficha principal.

Traslado de la inscripción de un buque de un registro a otro

Artículo 391

La capitanía de puerto a cargo de un registro de buques autorizará el traslado de la inscripción de un buque de su registro a otro si se presenta un documento que pruebe que el buque cambiará de puerto de matrícula y se registrará en el puerto ubicado en la zona correspondiente a la capitanía de puerto a cargo del registro de buques en el que habrá de inscribirse el buque.

Cancelación de la inscripción de un buque en un registro de buques

Artículo 392

La capitanía de puerto a cargo de un registro de buques autorizará la cancelación de la inscripción de un buque en su registro:

- 1) Si se comprueba que el buque se ha perdido o si se presume que se ha perdido;
- 2) En caso de enajenación de la propiedad del buque de una persona física o una persona jurídica civil a un extranjero;
- 3) Si el propietario del buque declara que retira su consentimiento para que el buque esté inscripto en un registro de buques croata, o si se dicta una sentencia judicial que establezca que la declaración del propietario del buque es jurídicamente válida;
- 4) Si el propietario del buque declara que retirará el buque de la navegación en forma permanente;
- 5) Si dejan de existir las condiciones que hicieron posible la inscripción del buque en el registro de buques de conformidad con lo dispuesto en el inciso 1 del primer párrafo del artículo 202 de la presente Ley;
- 6) En caso de que el Ministerio competente dicte una resolución en virtud de la cual un buque inscripto en el registro con arreglo a los incisos 1 y 2 del primer párrafo del artículo 202 pierda su derecho a estar inscripto en un registro de buques.

La capitanía de puerto notificará al Ministerio respectivo de la decisión que adopte de acuerdo con lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo.

Artículo 393

En las decisiones que se adopten con respecto a la cancelación de la inscripción de un buque en un registro de buques se establecerá, de conformidad con el artículo 207 de la presente Ley, que los titulares

de privilegios marítimos no se oponen a la cancelación de la inscripción o que los acreedores hipotecarios han consentido dicha cancelación, a menos que la inscripción deba cancelarse en virtud de lo dispuesto en los incisos 1 y 4 del primer párrafo del artículo 206 de la presente Ley.

Artículo 394

Los acreedores que sean titulares de un privilegio marítimo sobre un buque, que se opongan a la cancelación de la inscripción del buque en el registro de buques, deberán presentar un escrito en el que manifestarán su oposición ante la capitanía de puerto a cargo del registro de buques en el que esté inscripto el buque. Dicha capitanía de puerto adoptará una decisión con respecto al escrito de oposición a la cancelación de la inscripción del buque.

En el caso referido en el primer párrafo de este artículo, sólo podrá ordenarse la cancelación de la inscripción en el registro de buques después de que haya quedado firme la decisión de la capitanía de puerto de rechazar la oposición.

Artículo 395

Si un buque cuya inscripción en un registro de buques ha sido cancelada porque se ha perdido, o se presume que se ha perdido, o ha sido retirado en forma permanente de la navegación, o ha sido capturado en el mar como botín o trofeo, se vuelve a inscribir en un registro de buques, la capitanía de puerto a cargo del registro de buques adoptará una decisión con respecto a la renovación de la inscripción del buque con todos los datos y derechos que figuraban inscriptos en el registro en el que estaba inscripto anteriormente y que estaban vigentes en el momento de cancelarse la inscripción del buque, y notificará su decisión al propietario del buque y a todas las demás personas que tuvieran algún derecho inscripto sobre el buque.

5. RECURSOS LEGALES

Artículo 396

Las decisiones adoptadas por las capitanías de puerto a cargo de un registro de buques en relación con las propuestas de inscripción de un buque en un registro de buques podrán recurrirse.

Al interponer el recurso, las partes podrán exponer todos los hechos nuevos y presentar nuevas pruebas si éstas se refieren a transgresiones sustanciales de las normas procesales.

Los recursos deberán interponerse ante la autoridad que haya adoptado la decisión en primera instancia, y se presentarán con el número de copias necesarias para la autoridad de segunda instancia y las partes que intervengan en el procedimiento.

Artículo 397

El plazo para la interposición de recursos será de 30 días si la decisión se notificó en la República de Croacia, y de 60 días si se notificó en el extranjero.

Artículo 398

La autoridad a cargo del registro de buques (es decir, la capitanía de puerto) rechazará los recursos incompletos, inadmisibles o que se presenten fuera de plazo.

Si el tribunal de primera instancia no rechaza el recurso, entregará una copia del recurso a las partes a favor de las cuales se haya emitido la decisión recurrida.

La autoridad de primera instancia no podrá modificar ni revocar su decisión.

Los recursos que se interpongan directamente ante la autoridad de segunda instancia (el Ministerio competente) serán remitidos por ésta a la autoridad competente de primera instancia, y se considerará

que el recurso se interpuso en la fecha en que fue recibido por la autoridad competente de primera instancia.

Artículo 399

Si se recurre una decisión que hizo lugar a una inscripción definitiva o provisional o a la primera inscripción de un buque en un registro de buques, la autoridad competente ordenará que se inscriba en el registro de buques una comunicación del recurso.

Si el recurso es rechazado, el tribunal ordenará que se cancele la inscripción de la comunicación.

La autoridad ordenará de oficio la inscripción de la comunicación referida en los párrafos primero y segundo de este artículo y su cancelación.

Artículo 400

Si la autoridad de segunda instancia rechaza un recurso interpuesto contra una decisión en virtud de la cual se rechazó una propuesta de inscripción, la autoridad de primera instancia ordenará de oficio que se cancele la inscripción de la comunicación de dicha decisión en el registro de buques, y notificará de ello a las partes.

Artículo 401

Si la autoridad de segunda instancia modifica la decisión de la autoridad de primera instancia y hace lugar a alguna de las propuestas referidas en el artículo 316 de la presente Ley que fueron rechazadas por la autoridad de primera instancia, se procederá a realizar la inscripción autorizada en el registro de buques. En ese caso se considerará que la inscripción se hizo en el momento en que se presentó la propuesta de inscripción.

Artículo 402

Si la autoridad de segunda instancia modifica una decisión de la autoridad de primera instancia que hizo lugar a la cancelación de una inscripción y rechaza la propuesta de cancelación de la inscripción, se restablecerá la inscripción definitiva o provisional cancelada.

Si la autoridad de segunda instancia modifica una decisión de la autoridad de primera instancia que hizo lugar a alguna de las propuestas referidas en el artículo 316 de la presente Ley y rechaza dicha propuesta, se cancelará la inscripción definitiva o provisional pertinente.

Artículo 403

Las decisiones de la autoridad de segunda instancia que ordenen una inscripción en un registro de buques serán cumplidas por la autoridad de primera instancia.

Artículo 404

Durante el procedimiento de inscripción, podrá iniciarse un procedimiento administrativo contra las decisiones adoptadas por la autoridad de segunda instancia.

SÉPTIMA PARTE. EL ARMADOR DEL BUQUE

1. RESPONSABILIDAD DEL ARMADOR DEL BUQUE

Artículo 405

El armador del buque será responsable de las obligaciones derivadas de la navegación y la utilización del buque, a menos que se establezca otra cosa en la presente Ley.

Artículo 406

El armador del buque (que a efectos de esta parte de la Ley incluye al propietario del buque, al fletador y al gestor naval del buque) y el salvador, tal como se definen en este artículo, podrán limitar su responsabilidad de conformidad con las disposiciones de esta parte de la Ley.

El salvador es la persona que ofrece servicios relacionados directamente con una operación de salvamento o asistencia. La operación de salvamento y asistencia comprende también los actos referidos en el inciso *d*) del primer párrafo del artículo 408 de la presente Ley.

Si se plantea alguna de las reclamaciones mencionadas en el artículo 408 de la presente Ley contra una persona por cuyos actos, omisiones o incumplimientos son responsables el armador del buque o el salvador, dicha persona tendrá derecho a ampararse en el beneficio de limitación de responsabilidad de conformidad con esta parte de la Ley.

En el caso de reclamaciones sujetas a limitación con arreglo a lo dispuesto en la presente Ley, el asegurador de la responsabilidad tendrá derecho a ampararse en el beneficio previsto en esta parte de la Ley en la misma medida que la persona asegurada.

Las referencias a la limitación de responsabilidad no implican un reconocimiento de dicha responsabilidad.

Artículo 407

Si el capitán, otros miembros de la tripulación y demás personas contratadas por el armador del buque son responsables de alguna de las reclamaciones mencionadas en el artículo 408 de la presente Ley, podrán limitar su responsabilidad con arreglo a los artículos 410 a 416 de esta Ley.

Artículo 408

Salvo en los casos previstos en los artículos 409 y 410 de la presente Ley, las siguientes reclamaciones están sujetas a limitación de responsabilidad, independientemente de los fundamentos de la responsabilidad:

a) Las reclamaciones que resulten de la pérdida de vidas humanas o de lesiones corporales, del extravío de bienes o de los daños causados a éstos (incluidos los daños a las instalaciones portuarias, dársenas, vías de navegación y señales de navegación), ya sea a bordo del buque o como consecuencia directa de la utilización de éste, o en ocasión de una operación de salvamento (prestación de asistencia), así como de otros daños que se deriven de ello;

b) Las reclamaciones a que dé lugar cualquier daño sufrido por la carga, los pasajeros y su equipaje como consecuencia de una demora en el transporte por mar;

c) Las reclamaciones vinculadas a otros daños y perjuicios resultantes de una violación de derechos no contractuales derivada directamente de la utilización del buque o de una operación de salvamento y asistencia;

d) Las reclamaciones planteadas por otras personas, que no sean las que pueden incurrir en responsabilidad, por medidas adoptadas con el fin de evitar o reducir el daño respecto del cual la persona responsable pueda limitar su responsabilidad de acuerdo con esta parte de la Ley, así como por otros daños y perjuicios causados por las medidas adoptadas.

Las reclamaciones mencionadas en el primer párrafo están sujetas a limitación de responsabilidad aunque se haya entablado una acción judicial, sobre la base de fundamentos contractuales o extracontractuales, en virtud de un recurso o una garantía. No obstante, las reclamaciones previstas en el inciso *d*) del primer párrafo no están sujetas a limitación de responsabilidad en la medida en que se refieran a una indemnización emanada de un contrato celebrado con la persona que haya incurrido en responsabilidad.

Artículo 409

Esta parte no se aplicará a:

- a) Las reclamaciones relacionadas con operaciones de salvamento y asistencia o con la contribución a las averías gruesas;
- b) Las reclamaciones resultantes de los daños referidos en las disposiciones del capítulo V de la parte IX de la presente Ley;
- c) Las reclamaciones sujetas a un convenio internacional o a una ley nacional que rija o prohíba la limitación de responsabilidad por daños nucleares;
- d) Las reclamaciones previstas en las disposiciones del capítulo VI de la parte IX de la presente Ley;
- e) Las reclamaciones de personas al servicio del armador del buque o del salvador cuyas funciones estén relacionadas con la utilización del buque o la operación de salvamento y asistencia, incluidas las reclamaciones de sus herederos, sucesores u otras personas que tengan fundamento para plantear dichas reclamaciones.

Artículo 410

El armador del buque perderá su derecho a ampararse en el beneficio de limitación de la responsabilidad previsto en el artículo 408 de la presente Ley si se prueba que los daños fueron ocasionados por actos u omisiones que el armador del buque cometió voluntariamente o por negligencia grave, a sabiendas de que probablemente ocurrirían tales daños.

El armador del buque no podrá limitar su responsabilidad por daños y perjuicios resultantes de la muerte o lesiones corporales de personas a su servicio.

Artículo 411

Como excepción a lo dispuesto en el artículo 412 de la presente Ley, los límites aplicables a la responsabilidad relacionada con reclamaciones derivadas de un mismo y único hecho se calcularán de la siguiente manera:

- a) En el caso de reclamaciones que resulten de la pérdida de vidas humanas o lesiones corporales:
 - i) 333.000 Derechos Especiales de Giro si se trata de buques de no más de 500 toneladas de arqueo;
 - ii) En el caso de buques de más de 500 toneladas de arqueo, se calculará la suma siguiente, que se añadirá al monto indicado en el apartado i):
 - 500 Derechos Especiales de Giro por cada tonelada de arqueo del buque de 501 a 3.000 toneladas;
 - 333 Derechos Especiales de Giro por cada tonelada de arqueo del buque de 3.001 a 30.000 toneladas;
 - 250 Derechos Especiales de Giro por cada tonelada de arqueo del buque de 30.001 a 70.000 toneladas;
 - 167 Derechos Especiales de Giro por cada tonelada de arqueo del buque que supere las 70.000 toneladas;
- b) Respecto de otras reclamaciones:
 - i) 167.000 Derechos Especiales de Giro si se trata de buques de no más de 500 toneladas de arqueo;

- ii) En el caso de buques de más de 500 toneladas de arqueo, se calculará la suma siguiente, que se añadirá al monto indicado en el apartado i):
 - 167 Derechos Especiales de Giro por cada tonelada de arqueo del buque de 501 a 30.000 toneladas;
 - 125 Derechos Especiales de Giro por cada tonelada de arqueo del buque de 30.001 a 70.000; y
 - 83 Derechos Especiales de Giro por cada tonelada de arqueo del buque que supere las 70.000 toneladas.

Cuando la suma asignada al pago de las reclamaciones referidas en el presente artículo y calculada de acuerdo con el inciso *a*) del primer párrafo sea insuficiente para pagar la totalidad de las sumas reclamadas, el saldo impago de dichas reclamaciones se pagará junto con las reclamaciones referidas en el inciso *b*) del primer párrafo, con cargo a la suma asignada al pago de dichas reclamaciones.

Cuando un salvador no realice la operación de salvamento desde el buque, o actúe exclusivamente a bordo del buque al que se ofrecen servicios de salvamento o en relación con el cual se ofrecen dichos servicios, el límite de su responsabilidad se calculará sobre la base de un arqueo de 1.500 toneladas.

A los efectos de esta parte de la Ley, se considerará que el arqueo del buque es el tonelaje bruto calculado con arreglo a las normas de arqueo contenidas en el anexo I del Convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969.

Artículo 412

En el caso de reclamaciones que resulten de la muerte o las lesiones corporales de un pasajero a bordo y que se refieran a un mismo hecho, el límite de la responsabilidad del armador del buque ascenderá a 46.666 Derechos Especiales de Giro multiplicados por el número de pasajeros que el buque estuviera habilitado para transportar de acuerdo con la lista de navegación, hasta un máximo de 25 millones de Derechos Especiales de Giro.

A los efectos de este artículo, por “reclamaciones que resulten de la muerte o las lesiones corporales de un pasajero a bordo” se entenderá cualquier reclamación planteada por una persona transportada por el buque o por otra persona en nombre de ella:

- a*) En virtud de un contrato de transporte de pasajeros, o;
- b*) Que, con el consentimiento del armador del buque, acompaña a un vehículo o a animales vivos en virtud de un contrato de transporte de bienes.

Artículo 413

Los montos establecidos en los artículos 411 y 412 de la presente Ley se convertirán a la moneda local al tipo de cambio en vigor a la fecha de constitución del fondo, y deberá efectuarse el pago u ofrecerse una garantía suficiente.

Artículo 414

Los límites de responsabilidad previstos en el artículo 411 de la presente Ley se aplicarán a la suma total de las reclamaciones derivadas de un mismo hecho y regirán respecto de:

- a*) Las personas mencionadas en el primer párrafo del artículo 406 de la presente Ley, y de cualquier persona de cuyos actos, omisiones o incumplimientos aquéllas sean responsables; o
- b*) El propietario del buque que ofrezca prestar servicios de salvamento (o asistencia) desde el buque y el salvador o salvadores que actúen desde el buque, y de cualquier persona de cuyos actos, omisiones o incumplimientos deban responder aquéllos; o

c) El salvador o salvadores que no actúen desde el buque o que actúen exclusivamente en el buque al que se ofrece el servicio de salvamento (o asistencia) o en relación con ese buque, y de cualquier persona de cuyos actos, omisiones o incumplimiento sean responsables el salvador o salvadores mencionados.

Los límites de responsabilidad establecidos en el artículo 412 de la presente Ley se aplicarán a la suma total de las reclamaciones derivadas de un mismo hecho, y regirán respecto de las personas mencionadas en el primer párrafo del artículo 406 de la presente Ley, en relación con el buque a que se refiere el artículo 412 de esta Ley, y respecto de cualquier persona de cuyos actos, omisiones o incumplimiento sean responsables las primeras.

Artículo 415

El armador del buque podrá gozar del beneficio de limitación de la responsabilidad aun en el caso de que no se haya constituido un fondo de limitación con arreglo al artículo 416 de la presente Ley.

Si el armador tiene derecho a limitar su responsabilidad y no se ha constituido el fondo de limitación, se aplicará lo dispuesto en el artículo 417 según corresponda.

Artículo 416

En caso de litigio, cualquier persona que haya incurrido en responsabilidad podrá constituir un fondo.

El fondo se constituirá por la suma calculada de conformidad con los artículos 411 y 412 de la presente Ley, según corresponda aplicarlos a las reclamaciones por las cuales dicha persona pueda ser responsable, más los intereses devengados desde la fecha en que se produjo el hecho generador de la responsabilidad, hasta la fecha de constitución del fondo de limitación.

Todo fondo constituido de este modo se empleará únicamente para el pago de reclamaciones respecto de las cuales exista un derecho a limitar la responsabilidad.

El fondo podrá constituirse mediante el depósito de una suma de dinero o mediante la constitución de una garantía.

Se considerará que el fondo constituido por una de las personas mencionadas en los incisos *a)*, *b)* o *c)* del primer párrafo del artículo 414 de la presente Ley, o por su asegurador, ha sido constituido por todas las personas mencionadas en los incisos *a)*, *b)* o *c)* del primer párrafo o en el segundo párrafo del artículo 414 de la presente Ley.

Artículo 417

Como excepción a lo dispuesto en los párrafos primero, segundo y tercero del artículo 411 y en el artículo 412 de la presente Ley, el fondo se dividirá entre los acreedores en proporción al monto de sus reclamaciones reconocidas en relación con el fondo.

Si antes de que se distribuya el fondo, la persona que ha incurrido en responsabilidad, o su asegurador, paga el importe neto de la reclamación relacionada con el fondo, dicha persona se subrogará —hasta la suma que hubiera pagado— en los derechos que de acuerdo con esta parte de la Ley corresponderían al reclamante cuyo crédito ya ha sido satisfecho. Además de las personas mencionadas precedentemente, otras personas podrán tener derecho a la subrogación prevista en este párrafo por las sumas que hubieran pagado en concepto de indemnización, pero únicamente hasta el monto de la subrogación a que se haga lugar.

Si la persona que ha incurrido en responsabilidad, u otra persona, entiende que el monto de la indemnización deberá en definitiva pagarse, total o parcialmente, pero que podría haber hecho uso del derecho de subrogación con arreglo a los párrafos segundo y tercero, siempre y cuando el pago haya sido efectuado antes de la distribución del fondo, el tribunal podrá ordenar que se reserve provisionalmente una suma suficiente a fin de que dicha persona pueda beneficiarse del fondo en el futuro.

Artículo 418

Si el fondo de limitación ha sido constituido de conformidad con el artículo 416 de la presente Ley, no todas las personas que hayan planteado una reclamación relacionada con el fondo tendrán derecho a reclamar contra otros bienes de la persona con derecho al fondo constituido.

Una vez constituido el fondo de limitación con arreglo al artículo 416 de la presente Ley, deberá liberarse cualquier buque u otro bien perteneciente a la persona con derecho al fondo, que haya sido detenido o embargado en virtud de una reclamación que podría satisfacerse con cargo al fondo u otra caución ofrecida, y si el fondo ha sido constituido en el extranjero, un tribunal local podrá liberar el bien o la caución si entiende que los intereses de los acreedores están suficientemente protegidos.

Dicha liberación se ordenará en cualquier momento, siempre que el fondo de limitación se haya constituido:

- a) En el puerto en que ocurrió el hecho o, si ocurrió fuera de los límites del puerto, en el siguiente (primer) puerto de escala; o
- b) En el puerto de descarga en el caso de reclamaciones resultantes de la pérdida de vidas humanas o lesiones corporales; o
- c) En el puerto de descarga en el caso de demandas ocasionadas por daños y perjuicios; o
- d) En el país de detención.

Las disposiciones de los párrafos primero y segundo se aplicarán únicamente si el acreedor puede plantear su reclamación respecto del fondo de limitación ante el tribunal que administra dicho fondo y si la reclamación puede efectivamente liquidarse con cargo al fondo.

Artículo 419

Las disposiciones de los artículos 406 a 476 de la presente Ley también se aplicarán a las embarcaciones menores, con la salvedad de que, a los efectos de la aplicación de dichas disposiciones, se considerará que una embarcación menor es un buque de 500 toneladas de arqueo bruto.

Esta parte de la Ley no se aplicará a: a) los aliscafos, y b) las plataformas y otras instalaciones utilizadas para actividades de investigación y explotación de los recursos naturales del lecho del mar y su subsuelo.

Artículo 420

Las disposiciones de los artículos 406 a 476 de la presente Ley se aplicarán también a los buques de guerra, con sujeción a que la capacidad del buque de guerra se determine en función de su desplazamiento, y una tonelada mencionada en el artículo 411 de la presente Ley equivaldrá a dos toneladas de desplazamiento.

2. PROCEDIMIENTOS DE LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DEL ARMADOR DEL BUQUE

Artículo 421

Los procedimientos no litigiosos de limitación de la responsabilidad del armador del buque se sustanciarán ante un solo magistrado del tribunal que tenga competencia territorial.

A menos que se establezca otra cosa en la presente Ley, las disposiciones de la Ley de Procedimiento Civil se aplicarán, según corresponda, a los procedimientos mencionados en el primer párrafo de este artículo.

Si el buque o la embarcación menor involucrados en el hecho que da lugar a que se inicie el procedimiento de limitación de la responsabilidad del armador del buque está inscripto en el Registro de Naves de Croacia o en un registro de embarcaciones menores, tendrá competencia territorial el tribunal dentro de cuya circunscripción se encuentre inscripto el buque o la embarcación menor.

Si un buque o una embarcación menor están involucrados en un hecho que da lugar a que se inicie un procedimiento de limitación de la responsabilidad de un armador de nacionalidad extranjera, tendrá competencia territorial el tribunal en cuya jurisdicción haya sido detenido el buque y, si no fue detenido, el tribunal en cuya jurisdicción se hayan depositado activos para la constitución de un fondo de limitación.

En los procedimientos de limitación de la responsabilidad del armador no se admitirá ningún acuerdo entre las partes en lo que respecta a la competencia territorial.

Artículo 422

Los procedimientos de limitación de la responsabilidad del armador podrán iniciarse a instancia de la persona que, de conformidad con las disposiciones de la presente Ley, tenga derecho a limitar su responsabilidad.

La propuesta de incoación de un procedimiento de limitación de la responsabilidad del armador contendrá, además de los datos generales que deben indicarse en toda solicitud, lo siguiente:

- 1) Una descripción del hecho que dio lugar a la reclamación respecto de la cual se propone la limitación de responsabilidad;
- 2) El fundamento de la limitación y el monto al que se pretende limitar la responsabilidad;
- 3) La forma en que el proponente está dispuesto a constituir el fondo de limitación (mediante un depósito en efectivo o mediante la constitución de una garantía suficiente) y, en particular, a garantizar el valor real del fondo (mediante un depósito a plazo fijo en un banco confiable, etc.);
- 4) Una lista de los acreedores conocidos, con indicación de su domicilio comercial o particular;
- 5) Información sobre la clase y el monto probable de las reclamaciones de los acreedores conocidos.

La propuesta de incoación de un procedimiento de limitación de la responsabilidad del armador deberá ir acompañada de documentos que acrediten el arqueo del buque de conformidad con lo dispuesto en el cuarto párrafo del artículo 411 de la presente Ley.

Artículo 423

Si el tribunal entiende que no se han cumplido los requisitos exigidos por la presente Ley para que el proponente tenga derecho a limitar su responsabilidad, dictará una resolución en la que rechazará la solicitud presentada.

Si el tribunal entiende que los recursos del fondo de limitación no estarán efectivamente disponibles para beneficiar a los reclamantes, no hará lugar a la solicitud de constitución del fondo; sin embargo, el procedimiento de limitación de la responsabilidad continuará como si el proponente la hubiera invocado sin la intención de constituir un fondo, siempre y cuando el proponente reúna los requisitos que se le exigen en la presente Ley para tener derecho a limitar su responsabilidad.

Artículo 424

Si el tribunal comprueba que la solicitud formulada en la propuesta de incoación de un procedimiento de limitación de la responsabilidad del armador reúne los requisitos exigidos por la presente Ley para

que se configure ese derecho, dictará una resolución en la que hará lugar a la limitación de la responsabilidad.

Si el tribunal entiende que los activos del fondo de limitación propuesto estarán efectivamente disponibles para beneficiar al acreedor, dictará una resolución aprobando la constitución del fondo de limitación.

En la resolución a que se refiere el segundo párrafo de este artículo, el tribunal intimará al proponente a que, en un plazo de 15 días, presente al tribunal las pruebas de que ha puesto a disposición del tribunal los activos aprobados para la constitución del fondo de limitación, y de que ha depositado por adelantado una determinada suma necesaria para cubrir los gastos en que se incurrirá durante el procedimiento o en relación con éste.

Si el proponente no procede de conformidad con lo dispuesto en el tercer párrafo de este artículo, el tribunal dictará una resolución en virtud de la cual dejará sin efecto la resolución por la cual se había aprobado la constitución del fondo de limitación.

En su resolución, el tribunal advertirá al proponente de las consecuencias que deberá afrontar en caso de que no proceda de conformidad con lo dispuesto en el cuarto párrafo de este artículo.

Artículo 425

El tribunal no podrá aplazar su decisión sobre la limitación de la responsabilidad del proponente.

El fondo de limitación se considerará constituido en la fecha en que el proponente haya presentado al tribunal las pruebas de que procedió de conformidad con lo dispuesto en el tercer párrafo del artículo 424 de la presente Ley.

El tribunal dictará una resolución confirmando la constitución del fondo de limitación dentro de las 24 horas siguientes al momento en que reciba las pruebas a que se refiere el tercer párrafo de este artículo.

La resolución sobre la limitación de responsabilidad y la constitución del fondo de limitación se publicará en el Diario Oficial (Narodne novine, Republika Hrvatska), en el tablero de anuncios del tribunal y, si es necesario, también por otro medio que resulte apropiado.

Se entregará una copia de la resolución al proponente y a todos los acreedores a cuyas reclamaciones se refiera la limitación de responsabilidad, y cuyo domicilio particular o comercial conozca el tribunal.

Artículo 426

En la resolución sobre la limitación de la responsabilidad del armador del buque o la constitución del fondo de limitación se indicará:

- 1) El nombre del armador, el puerto de matrícula y la nacionalidad del buque, o el signo distintivo y el lugar de matrícula de la embarcación menor;
- 2) La empresa o su razón social y su sede comercial, o el nombre, el domicilio y la nacionalidad del proponente;
- 3) El hecho con el cual se relaciona la responsabilidad limitada del armador del buque;
- 4) El monto a que se limita la responsabilidad, y la decisión sobre la constitución del fondo de limitación y su fecha de constitución;
- 5) La intimación a los acreedores a que, dentro del plazo de 30 días a partir de la fecha de publicación de la resolución en el *Diario Oficial*, comuniquen al tribunal los créditos que, de conformidad con las disposiciones de la presente Ley, deban pagarse con cargo al fondo de limitación, con independencia

de que se haya dictado o no una sentencia definitiva sobre su existencia, acompañada de una advertencia sobre las consecuencias de la omisión a que se refiere el artículo 436 de la presente Ley;

- 6) El lugar y la hora de la audiencia fijada para el examen de las reclamaciones.

Artículo 427

Si se inicia un juicio ejecutivo o un procedimiento para garantizar el pago de los créditos que, con arreglo a las disposiciones de la presente Ley, deban liquidarse con cargo al fondo de limitación constituido, contra una persona que tenga derecho a limitar su responsabilidad de acuerdo con lo dispuesto en la presente Ley (artículos 406 y 407), el tribunal que entienda en la causa podrá, a solicitud de esa persona, decretar la suspensión del juicio ejecutivo o procedimiento de garantía y dejar sin efecto todo lo actuado en dichos procedimientos.

La parte a solicitud de la cual el tribunal haya suspendido el juicio ejecutivo o procedimiento de garantía pagará las costas judiciales que le correspondan en el proceso suspendido y, si la parte contraria lo solicita, deberá pagar también las costas de esta última.

Después de constituido el fondo de limitación, ya no será posible iniciar juicios ejecutivos o procedimientos de garantía ordinarios para obtener el pago de los créditos que, de conformidad con las disposiciones de la presente Ley, deban liquidarse con cargo al fondo de limitación constituido.

Si se ha dictado una resolución favorable a la limitación de responsabilidad pero no se ha constituido el fondo de limitación, el tribunal dispondrá que, mediante un juicio ejecutivo o de garantía, se haga efectiva o se garantice la responsabilidad únicamente hasta el monto de la limitación aprobada, siempre y cuando la persona que invoque la limitación de responsabilidad presente al tribunal la resolución relativa a la limitación de su responsabilidad y las pruebas de que ha dado cumplimiento a las disposiciones de la presente Ley.

Artículo 428

Los acreedores que planteen reclamaciones en moneda extranjera comunicarán el monto de sus créditos en su equivalente en moneda local (*kunas*), al tipo de cambio del Banco Nacional de Croacia en vigor a la fecha de constitución del fondo de limitación.

Los créditos comunicados dentro del plazo establecido en el inciso 5 del artículo 426 devengarán el interés moratorio legal a partir de la fecha de constitución del fondo de limitación, y los demás créditos lo devengarán desde la fecha de su comunicación.

Los créditos comunicados se examinarán en la audiencia que se celebre para el examen de las reclamaciones.

El proponente y todos los acreedores que comuniquen sus créditos antes de que termine la audiencia de examen de las reclamaciones tendrán derecho a participar en ella en calidad de partes.

La incomparecencia de las partes en la audiencia no impedirá que el tribunal celebre la audiencia.

En la audiencia, el tribunal invitará a todas las partes presentes a que se pronuncien respecto de las reclamaciones comunicadas y sobre el fundamento de la limitación de la responsabilidad del proponente.

Artículo 429

No se considerará que, por el hecho de comunicar sus reclamaciones, los acreedores estén reconociendo el derecho del proponente a pagar los créditos comunicados con cargo al fondo de limitación constituido.

Un acreedor no podrá impugnar la reclamación de otro acreedor con el argumento de que dicha reclamación no puede pagarse con cargo al fondo de limitación constituido porque el hecho que le dio ori-

gen fue causado por el armador del buque con la intención de provocar el daño o por negligencia grave, a sabiendas de que probablemente ocurriría el daño (artículo 410).

Se considerará que el proponente de la constitución del fondo de limitación y los acreedores reconocen que el crédito comunicado existe y puede satisfacerse con cargo al fondo de limitación constituido, a menos que alguien se oponga a ello por escrito y oralmente en la audiencia de examen de las reclamaciones, antes de que ésta termine.

Artículo 430

Si un acreedor se opone a que su reclamación quede sujeta a la limitación de responsabilidad del proponente y el proponente discrepa con esa oposición, el tribunal dictará una resolución en la que ordenará al acreedor que, en un plazo de 30 días a partir de la fecha de notificación de dicha resolución, inicie una acción judicial contra el proponente para que se declare que su crédito no es pagadero con cargo al fondo de limitación.

Si el acreedor no procede en la forma indicada por el tribunal dentro del plazo establecido en el primer párrafo de este artículo, o si desiste de la acción judicial iniciada, se considerará que ha renunciado a la pretensión de que su crédito no quede sujeto a la limitación de responsabilidad del proponente.

Artículo 431

Si un acreedor impugna la existencia o el monto de la reclamación de otro acreedor o el derecho de éste a cobrar su crédito con cargo al fondo de limitación, el tribunal dictará una resolución en la que ordenará al acreedor cuya reclamación haya sido impugnada que, en un plazo de 30 días a partir de la fecha de notificación de dicha resolución, inicie una acción judicial contra el proponente y todos los acreedores que hayan impugnado su reclamación o el monto de ésta, a fin de que se determine la existencia y el monto de su crédito o su derecho a cobrarlo con cargo al fondo de limitación.

Si los acreedores impugnan el crédito de otro acreedor que ha sido reconocido por una sentencia definitiva dictada en una acción judicial, o por otra autoridad, en contra del proponente, el tribunal dictará una resolución en la que ordenará al acreedor o acreedores que hayan impugnado el crédito que inicien, en un plazo de 30 días, una acción judicial para que se declare la inexistencia de la reclamación.

Si los acreedores a quienes el tribunal ha ordenado que inicien una acción judicial dentro del plazo referido en los párrafos primero y segundo de este artículo no proceden en la forma indicada por el tribunal, o si desisten de la acción judicial iniciada, se considerará que, en el caso a que se refiere el primer párrafo de este artículo, la reclamación no ha sido comunicada, y en el caso indicado en el segundo párrafo de este artículo, que el crédito no ha sido impugnado.

Artículo 432

Si el proponente impugna la existencia o el monto del crédito de un acreedor, el tribunal dictará una resolución en la que ordenará al acreedor que, en un plazo de 30 días a partir de la fecha de notificación de dicha resolución, inicie una acción judicial contra el proponente para que se declare la existencia y el monto de su reclamación.

El proponente no podrá impugnar la reclamación de un acreedor si la existencia y el monto de dicha reclamación han sido establecidos mediante una sentencia definitiva dictada en una acción judicial entablada entre el proponente y ese acreedor o en una acción judicial iniciada de conformidad con lo dispuesto en el primer párrafo del artículo 431 de la presente Ley.

Si el acreedor a quien el tribunal ha ordenado que inicie una acción judicial no procede en la forma indicada por el tribunal dentro del plazo previsto en el primer párrafo de este artículo, o si desiste de la acción judicial iniciada, se considerará que no ha comunicado su reclamación.

Artículo 433

Los recursos de apelación interpuestos contra las resoluciones que ordenan iniciar una acción judicial, referidas en los artículos 429, 431 y 432 de la presente Ley, no suspenderán la ejecución de dichas resoluciones.

Las acciones judiciales a que se refieren los artículos 429, 431 y 432 de la presente Ley sólo podrán iniciarse en relación con los créditos que hayan sido objeto de la audiencia celebrada para el examen de las reclamaciones.

Toda persona que, por indicación del tribunal, inicie una acción judicial en virtud de lo dispuesto en el segundo párrafo de este artículo deberá informar de ello al tribunal dentro del plazo de tres días a partir de la fecha de inicio de la acción.

Las sentencias definitivas dictadas en las acciones judiciales previstas en los artículos 430, 431 y 432 de la presente Ley serán jurídicamente vinculantes para todas las partes en los procedimientos de limitación de la responsabilidad del armador del buque.

Artículo 434

En los litigios a que se refieren los artículos 430, 431 y 432 de la presente Ley tendrá competencia territorial exclusiva el tribunal en cuya circunscripción se encuentre el tribunal ante el cual se sustancie el procedimiento de limitación de la responsabilidad del armador del buque.

Artículo 435

Si el proponente expone argumentos convincentes que permitan presumir que algunas reclamaciones deberían liquidarse con cargo a un fondo de limitación constituido en el extranjero, el tribunal podrá, a solicitud del proponente, ordenar que se retire del fondo la suma que sería necesaria para pagar esos créditos en proporción a los otros créditos comunicados y al fondo de limitación.

Las solicitudes a que se refiere el primer párrafo de este artículo podrán presentarse hasta el momento en que se celebre la primera audiencia para la distribución del fondo de limitación constituido.

La suma retirada de acuerdo con lo dispuesto en el primer párrafo del presente artículo se mantendrá en un depósito separado durante diez años a partir de la fecha en que quede ejecutoriada la sentencia sobre la distribución definitiva del fondo de limitación constituido.

El tribunal podrá, aun antes del vencimiento del plazo referido en el tercer párrafo de este artículo, ordenar que la suma retirada se reintegre, total o parcialmente, al depósito general del fondo de limitación, si en vista de las circunstancias se puede concluir que no existen otras razones que justifiquen la separación de esa suma (primer párrafo).

Una vez vencido el plazo mencionado en el tercer párrafo de este artículo, el tribunal reintegrará la suma retirada al depósito general del fondo de limitación.

Artículo 436

A fin de examinar los créditos comunicados después de la audiencia de examen de las reclamaciones, el tribunal ordenará que se celebre una nueva audiencia para el examen de dichas reclamaciones.

Los acreedores cuyas reclamaciones se examinen en las audiencias posteriores de acuerdo con lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo, no podrán impugnar los créditos reconocidos en las audiencias anteriores.

Los acreedores podrán comunicar sus créditos antes de que termine la primera audiencia de distribución del fondo de limitación.

Las reclamaciones que se comuniquen una vez finalizada la primera audiencia de distribución del fondo de limitación no se examinarán.

Los acreedores que comuniquen sus créditos después del vencimiento del plazo referido en el inciso 5 del artículo 426 de la presente Ley deberán pagar al proponente y a las demás partes en el procedimiento, a solicitud de éstos, las costas judiciales en que se incurra como consecuencia de esa comunicación posterior. El tribunal podrá intimar a los acreedores a que depositen, dentro de un plazo determinado, la suma que sea necesaria para cubrir esos gastos.

Artículo 437

Una vez concluido el procedimiento de examen de las reclamaciones comunicadas, el tribunal dictará una resolución en la cual, tomando en cuenta asimismo las declaraciones escritas de las partes, determinará los créditos que habrán de reconocerse y sus montos respectivos.

Artículo 438

La distribución del fondo de limitación se realizará una vez que haya quedado ejecutoriada la sentencia dictada de conformidad con el artículo 437 de la presente Ley.

El tribunal podrá también, a solicitud de un acreedor, realizar una distribución parcial y provisional del fondo de limitación a fin de pagar en forma preliminar los créditos aprobados, si el acreedor que lo solicita expone argumentos convincentes que permitan presumir que la acción judicial a que se refieren los artículos 430, 431 y 432 de la presente Ley no concluirá antes de transcurridos seis meses.

La distribución mencionada en el segundo párrafo de este artículo se hará del saldo que haya quedado en el fondo de limitación una vez retirados todos los activos del fondo que se hayan destinado al pago eventual de los créditos que sigan siendo objeto de controversia, por el monto que correspondería pagar por esas reclamaciones si se determinara su existencia y se aprobaran los respectivos montos comunicados.

La distribución de los activos retirados del fondo de limitación de acuerdo con lo dispuesto en los párrafos primero, segundo y tercero del artículo 435 de la presente Ley se realizará una vez que haya quedado ejecutoriada la sentencia que puso fin al procedimiento de examen de los créditos litigiosos relacionados con las sumas retiradas, teniendo en cuenta la distribución ya realizada según lo dispuesto en los párrafos primero, segundo y tercero del presente artículo.

Artículo 439

A fin de distribuir el fondo de limitación, el tribunal elaborará un proyecto de distribución.

Una vez elaborado dicho proyecto de distribución del fondo de limitación, el tribunal fijará una audiencia para el estudio del proyecto, a la cual citará al proponente y a los acreedores cuyos créditos hayan sido reconocidos y su pago aprobado con cargo al fondo de limitación, así como a los acreedores cuyas reclamaciones sean objeto de controversia.

Junto con la citación a comparecer en la audiencia, se enviará a las partes una copia del proyecto de distribución.

Artículo 440

Si para elaborar el proyecto de distribución del fondo de limitación constituido se requieren los servicios de un perito y el tribunal no cuenta con dicho perito, se podrá encomendar la preparación del proyecto de distribución a un perito especial ajeno al tribunal.

Las disposiciones de la Ley de Procedimiento Civil relativas a los peritos se aplicarán también a los peritos mencionados en el primer párrafo de este artículo.

Artículo 441

El proponente y los acreedores referidos en el artículo 439 de la presente Ley tendrán derecho a participar en las audiencias en calidad de partes.

La ausencia de las partes en la audiencia no impedirá que el tribunal celebre la audiencia.

En la audiencia, el tribunal invitará a las partes a que se pronuncien sobre el proyecto de distribución del fondo de limitación y a que formulen sus objeciones al respecto.

El tribunal dictará una resolución sobre la distribución del fondo de limitación constituido, teniendo en cuenta los resultados del procedimiento y las declaraciones escritas de las partes.

Artículo 442

El tribunal deberá, en un plazo de tres días a partir de la fecha en que quede ejecutoriada la resolución sobre la distribución del fondo de limitación por no haberse interpuesto contra ella ningún recurso legal, o a partir de la fecha en que el tribunal de alzada dicte sentencia definitiva sobre el asunto remitido por el tribunal de primera instancia, emitir una orden de pago de los créditos de los acreedores a los que se refiera la resolución relativa a la distribución.

Artículo 443

La comunicación de créditos en los procedimientos de limitación de la responsabilidad del armador tendrá, en lo que respecta a la interrupción de los plazos de prescripción, los mismos efectos que el inicio de una acción judicial de carácter contencioso.

En cuanto a los créditos que sean impugnados en un procedimiento de examen de reclamaciones, se considerará que el plazo de prescripción se interrumpe desde la fecha de comunicación de dichas reclamaciones, hasta el vencimiento del plazo establecido para el inicio de las acciones judiciales previstas en los artículos 431 y 432 de la presente Ley, o a partir de la fecha en que quede ejecutoriada la resolución que establezca que dichos créditos no deberán pagarse con cargo al fondo de limitación.

El plazo de prescripción de las reclamaciones que, de acuerdo con la resolución relativa a la distribución del fondo de limitación, deban pagarse con cargo al fondo comenzará a correr nuevamente cuando quede ejecutoriada la resolución relativa a la distribución.

Artículo 444

Con respecto a los acreedores cuyos créditos no puedan pagarse en el plazo de un mes a partir de la fecha de emisión de la orden de pago (artículo 442), el tribunal constituirá un depósito separado con activos extraídos del fondo de limitación, de conformidad con las normas aplicables a los depósitos judiciales.

Los activos del depósito judicial se colocarán a plazo fijo en un banco, a un tipo de interés apropiado, por un tiempo que debería coincidir con el período durante el cual, a criterio del tribunal, no podrán cumplirse las condiciones necesarias para el pago de las reclamaciones de esos acreedores.

Artículo 445

En los procedimientos de limitación de la responsabilidad del armador del buque, cada parte pagará sus gastos, a menos que se indique otra cosa en la presente Ley.

Artículo 446

Los recursos de apelación contra las resoluciones dictadas en los procedimientos de limitación de la responsabilidad del armador del buque deberán plantearse dentro de los ocho días siguientes a la notificación de la resolución respectiva.

Artículo 447

En los procedimientos de limitación de la responsabilidad del armador del buque, las partes y el fiscal podrán interponer contra las resoluciones judiciales definitivas que pongan fin a los procedimientos, todos los recursos legales que sean admisibles contra las sentencias dictadas en procesos contenciosos.

OCTAVA PARTE³. CONTRATOS

Capítulo 1. Contratos de construcción de buques

Artículo 448

El contrato de construcción de un buque es un acuerdo en virtud del cual un constructor de buques se obliga a construir un buque nuevo, de conformidad con el diseño y la documentación técnica del buque proyectado, en un plazo determinado, y el contratista se obliga a pagar el precio estipulado por el buque construido.

El contrato de reconstrucción o reparación de un buque es un acuerdo en virtud del cual un reparador de buques se obliga a reconstruir o reparar un buque existente dentro de un plazo determinado, y el comprador se obliga a pagar una remuneración al reparador del buque por la conversión o reparación estipulada del buque.

Artículo 449

Las disposiciones de los artículos 449 y 458 de la presente Ley se aplicarán, según corresponda, al contrato de reconstrucción y reparación de buques, con excepción de la entrada del buque en dique seco, siempre que la entrada en dique seco se efectúe con arreglo a un contrato separado y mediante el pago de un precio.

Si la entrada en dique seco se realiza en virtud de un contrato separado, dicha entrada estará sujeta a las disposiciones de la presente Ley que se refieren a otros contratos marítimos (artículos 656 a 660).

Artículo 450

Los contratos de construcción de buques, así como sus modificaciones o ampliaciones, deben consignarse por escrito.

Los contratos de construcción de buques, o cualquiera de sus modificaciones y ampliaciones, que se celebren en contravención de lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo, no surtirán efecto jurídico alguno.

Artículo 451

A menos que se estipule otra cosa en el contrato de construcción del buque, se considerará que el buque en construcción es propiedad del constructor del buque.

³ Las partes novena y décima del Código se publicarán en el *Boletín del Derecho del Mar*, No. 43.

Artículo 452

El constructor del buque construirá el buque de conformidad con el contrato de construcción del buque y las normas de su profesión, y de tal modo que se puedan obtener los certificados de navegabilidad del buque que establece la presente Ley y los demás certificados exigidos en el contrato de construcción.

Si el buque, una vez construido, debe inscribirse en un registro de buques extranjero, el constructor del buque lo construirá de acuerdo con el contrato de construcción del buque y las normas de su profesión, y de tal manera que se puedan obtener los certificados exigidos en el contrato de construcción del buque.

Artículo 453

El contratista tendrá derecho a supervisar la construcción del buque y podrá nombrar uno o más supervisores con esa finalidad. El contratista deberá notificar por escrito al constructor del buque dicho nombramiento y cualquier sustitución de supervisores que realice.

Todos los gastos relacionados con la labor de supervisión realizada por los supervisores serán de cuenta del contratista.

El constructor del buque facilitará la labor de supervisión del proceso de construcción que realicen los supervisores.

Si el supervisor comprueba que ciertas obras no se están llevando a cabo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 452 de la presente Ley, notificará inmediatamente y por escrito al constructor del buque.

Si el constructor del buque no acepta las observaciones del supervisor, éste notificará por escrito y sin demora al contratista y solicitará que se inicien los procedimientos previstos en el contrato para esos casos.

Si en el contrato no existen disposiciones sobre los procedimientos mencionados en el quinto párrafo del presente artículo, o si las partes contratantes no aceptan los resultados de dichos procedimientos, se entablará una acción ante los tribunales.

Lo dispuesto en los párrafos primero a quinto de este artículo es sin perjuicio del derecho y el deber del Registro de Naves de Croacia de supervisar la construcción del buque a pedido de las partes y de conformidad con las disposiciones de la presente Ley que se refieren a la comprobación de la navegabilidad de los buques.

Artículo 454

Cuando el constructor del buque haya encargado o adquirido piezas o accesorios para el buque a personas designadas por el contratista, el constructor del buque será responsable de la mano de obra y de los vicios de que adolezcan las piezas y accesorios encargados o adquiridos, a menos que logre probar que no pudo descubrir tales vicios a pesar de haber actuado con la debida diligencia.

Artículo 455

El constructor del buque no será responsable de los defectos de construcción si demuestra que dichos defectos se debieron a que tuvo que acatar las instrucciones del contratista a pesar de haberle advertido de la posibilidad de que se produjeran consecuencias perjudiciales que el empleo de la diligencia debida indicaba como previsibles.

Cuando el contratista suministre los materiales para la construcción del buque, el constructor del buque los examinará y, si comprueba algún vicio, notificará sin demora al contratista.

Si el constructor del buque no procede en la forma establecida en el segundo párrafo de este artículo, deberá responder de los daños y perjuicios causados por los vicios de los materiales.

En el caso previsto en el tercer párrafo de este artículo, el constructor del buque no será responsable si el contratista pidió que los materiales se utilizaran en la construcción del buque a pesar de la advertencia de que eran defectuosos.

Si el constructor del buque no es a la vez el diseñador del proyecto, deberá responder de los defectos de construcción del buque que sean consecuencia de haberlo construido de acuerdo con el proyecto y que podría haber descubierto si hubiera empleado la diligencia debida.

En el caso previsto en el quinto párrafo de este artículo, el constructor del buque no será responsable si el contratista, a pesar de la advertencia del constructor, pidió que las obras se realizaran de conformidad con el proyecto.

Artículo 456

El constructor del buque y el reparador del buque tienen derecho a retener el buque en construcción o en reparación en el puerto del astillero hasta que se efectúe el pago de conformidad con el contrato de construcción o reparación del buque.

Artículo 457

El constructor del buque deberá, de su cuenta y riesgo y dentro de un plazo razonable, subsanar los vicios o defectos de los que sea responsable de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 452, 453 y 455 de la presente Ley.

Si no es posible subsanar los vicios, el contratista podrá pedir una rebaja proporcional del precio.

Si el vicio que no puede subsanarse es esencial, el contratista tendrá derecho a rescindir el contrato.

Las disposiciones de los párrafos primero a tercero de este artículo son sin perjuicio del derecho del contratista a obtener una indemnización por los daños y perjuicios.

El constructor del buque no podrá eximirse del cumplimiento de las obligaciones establecidas en los párrafos primero a cuarto de este artículo aunque durante la construcción del buque el contratista no haya formulado objeciones al proyecto elaborado por el constructor del buque, los materiales empleados o la forma en que se realizaron las obras.

Artículo 458

El constructor del buque responderá de los vicios ocultos que se descubran dentro del período de un año contado a partir de la fecha de entrega del buque al contratista, siempre y cuando éste haya notificado al constructor del buque de la existencia de tales vicios en el buque en cuanto se descubrieron.

Artículo 459

Las obligaciones que incumben al constructor del buque de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 458 de la presente Ley se extinguirán por prescripción en el plazo de un año contado a partir de la fecha en que se hayan notificado al constructor del buque los vicios detectados en éste de conformidad con el artículo 458 de la presente Ley.

Lo estipulado en un contrato de construcción de un buque en contravención de lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo no surtirá efecto jurídico alguno.

Capítulo II. Contratos de utilización de buques

1. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 460

Son contratos de utilización de buques: los contratos marítimos y el fletamento de buques con cesión de la gestión náutica.

Artículo 461

Son contratos marítimos: los contratos de transporte marítimo de mercancías, los contratos de transporte marítimo de pasajeros, los contratos que tienen por objeto remolcar o empujar buques en el mar y los contratos relacionados con otros servicios marítimos.

Artículo 462

A menos que se establezca otra cosa en la presente Ley, las disposiciones relativas a un contrato marítimo en particular se aplicarán también según corresponda a otros contratos marítimos.

Artículo 463

Los términos empleados en este capítulo de la Ley tienen los significados que se indican a continuación:

- 1) El fletador es la parte que contrata al armador para que transporte mercancías o pasajeros, remolque o empuje buques, o preste otros servicios marítimos;
- 2) El cargador es el fletador o una persona designada por éste para que entregue al armador las mercancías que habrán de transportarse en virtud de un contrato de transporte de mercancías;
- 3) El consignatario es la persona que tiene derecho a recibir las mercancías entregadas por el armador;
- 4) El beneficiario es la persona que tiene derechos específicos en relación con el armador (fletador, cargador, consignatario) en virtud de un contrato de transporte de mercancías;
- 5) La estadía es el tiempo normal permitido para la carga o la descarga de mercancías;
- 6) La sobrestadía es el período posterior a la estadía, durante el cual pueden continuar las operaciones de carga o descarga de las mercancías.

Artículo 464

Las disposiciones de este capítulo de la presente Ley (artículos 460 a 687) se aplicarán también a:

- 1) Los buques de guerra;
- 2) Las embarcaciones menores.

Como excepción a lo establecido en el inciso 1 del primer párrafo de este artículo, las disposiciones siguientes no se aplicarán a los contratos de utilización de buques de guerra:

- 1) Las disposiciones relativas al fletamento de todo el buque por tiempo determinado (artículos 468, 469, 595 y 597, y las disposiciones de los artículos 465 y 467 que se refieren a dicho contrato);
- 2) Las disposiciones que rigen el derecho del fletador a celebrar un contrato de transporte de mercancías con un tercero (artículo 470);
- 3) Las disposiciones relativas al transporte de pasajeros y de equipaje (artículos 611 a 646), con excepción de las disposiciones que rigen la responsabilidad del armador en caso de muerte o lesiones de los pasajeros (artículos 625 y 633, y las disposiciones de los artículos 626, 627, 628, 632, 637, 638, 640, 641, 644 y 645 que se refieren a dicha responsabilidad), así como las disposiciones del artículo 623 de la presente Ley;
- 4) Las disposiciones que rigen el fletamento de buques a casco desnudo y el fletamento de buques con cesión de la gestión náutica (artículos 671 a 685);
- 5) Las disposiciones de los artículos 478 y 590 de la presente Ley.

2. CONTRATOS MARÍTIMOS

a) Transporte de mercancías

Disposiciones generales sobre el transporte de mercancías

Artículo 465

En virtud del contrato de transporte de mercancías, el armador se obliga a efectuar un transporte por barco, y el fletador se obliga a pagar el flete.

Artículo 466

El contrato de transporte marítimo de mercancías puede celebrarse para transportar mercancías en todo el buque, en una parte proporcional del buque, o en un espacio determinado de éste (contrato de fletamento), o para el transporte de determinadas mercancías (contrato de transporte).

El contrato de fletamento puede celebrarse para uno o más viajes (fletamento por viaje) o por un período de tiempo determinado (fletamento por tiempo determinado).

Artículo 467

El fletamento por viaje contratado para más de un viaje y el fletamento de todo el buque por tiempo determinado deben celebrarse por escrito.

Los contratos mencionados en el primer párrafo de este artículo que no se otorguen por escrito no surtirán efecto jurídico.

En el caso de los contratos de transporte de mercancías no mencionados en el primer párrafo de este artículo, cualquiera de las partes tendrá derecho a solicitar que los contratos no mencionados en dicho párrafo que ya se hubieran celebrado, se otorguen por escrito.

Si la parte a la cual se solicita que redacte el contrato no cumple con esta solicitud, la otra parte podrá rescindir el contrato, siempre que éste no haya empezado a ejecutarse.

Lo dispuesto en el cuarto párrafo de este artículo es sin perjuicio del derecho de la parte que solicita el contrato escrito a reclamar una indemnización por daños y perjuicios.

Artículo 468

En los contratos de fletamento de todo el buque por tiempo determinado, el capitán está obligado a seguir las instrucciones del fletador, siempre que éstas no excedan los límites del contrato y estén de acuerdo con el uso adecuado del buque.

En los contratos de fletamento de todo el buque por tiempo determinado, el armador no es responsable ante el fletador de las obligaciones asumidas por el capitán en cumplimiento de instrucciones especiales impartidas por el fletador.

Artículo 469

En los contratos de fletamento de todo el buque por tiempo determinado, el fletador no puede ordenar ningún viaje que exponga al buque o a la tripulación a peligros que no hayan podido preverse en el momento de la celebración del contrato, ni viajes que no sea de esperar que puedan completarse sin exceder considerablemente el tiempo estipulado en el contrato.

Artículo 470

El fletador que haya celebrado un contrato de fletamento podrá contratar a un tercero para que transporte mercancías en el buque designado en dicho contrato de fletamento.

El armador también responderá frente a terceros de las obligaciones contraídas en virtud de un contrato celebrado de conformidad con el primer párrafo de este artículo, pero sólo en la medida prevista en las normas jurídicas —cuya aplicación las partes no puedan excluir de común acuerdo— y en las condiciones que rigen habitualmente para ese tipo de transporte.

Si las obligaciones del armador aumentan en los casos previstos en el segundo párrafo de este artículo, el fletador responderá de dichas obligaciones ante el armador.

Si el tercero contratado de conformidad con el primer párrafo de este artículo tenía conocimiento de la existencia del contrato de fletamento, el armador responderá ante él sólo en la medida estipulada en dicho contrato y con arreglo a lo establecido en las normas jurídicas cuya aplicación las partes no puedan excluir de común acuerdo.

Artículo 471

El fletador que autoriza a un tercero para que, en calidad de cargador, entregue al armador la carga que habrá de transportarse, responderá ante el armador de los actos y omisiones del cargador en la medida estipulada en el contrato de transporte.

Artículo 472

El contrato de transporte de mercancías se resolverá de pleno derecho si por razones de fuerza mayor su ejecución se torna imposible en forma permanente.

Si razones de fuerza mayor hacen imposible la ejecución del contrato de transporte de mercancías por un período de tiempo prolongado, o si no se sabe cuánto tiempo durará el impedimento, cualquiera de las partes podrá desistir del contrato.

La parte no culpable del impedimento podrá rescindir el contrato en los casos referidos en el segundo párrafo de este artículo si el impedimento ha durado demasiado tiempo o si cabe esperar que persista durante mucho tiempo.

Cualquiera de las partes tendrá derecho también a desistir del contrato si la seguridad del buque, la tripulación o la carga pudiera correr peligro por razones de fuerza mayor o cualquier otra circunstancia que no pueda evitarse o impedirse y que no haya podido preverse en el momento de la celebración del contrato y que podría durar mucho tiempo o indefinidamente.

Artículo 473

Si el contrato de transporte de mercancías queda sin efecto o se rescinde de conformidad con lo dispuesto en el artículo 472 de la presente Ley, el armador tendrá derecho a que se le reembolsen los gastos en que haya incurrido con motivo de las operaciones de descarga; si la causa de rescisión del contrato se produce después de la salida del buque del puerto de carga, el armador tendrá derecho a cobrar el flete en proporción a la distancia efectivamente recorrida.

Salvo el derecho del armador a obtener una compensación con arreglo a lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo, ninguna de las partes contratantes podrá exigir a la otra otro tipo de indemnización.

Artículo 474

Si la ejecución de un contrato de transporte de mercancías se torna imposible sólo durante un corto período de tiempo, ninguna de las partes contratantes tendrá derecho a desistir del contrato.

Artículo 475

En los contratos de fletamento de todo el buque, el fletador podrá desistir del contrato antes de que terminen las operaciones de carga, o antes de que finalice el período de sobrestadía si las operaciones de

carga no hubiesen terminado para entonces, siempre que pague la mitad del flete convenido, los gastos vinculados con la sobrestadía y otros gastos en que haya incurrido el armador y que no estén incluidos en el flete.

Lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo se aplicará también a los contratos de transporte de mercancías en una parte proporcional del buque o en un espacio determinado del buque, y a los contratos de transporte de determinadas mercancías, siempre que todos los fletadores desistan del contrato.

En los casos previstos en los párrafos primero y segundo de este artículo, el fletador o los fletadores podrán también desistir del contrato después de que terminen las operaciones de carga o después de finalizado el período de sobrestadía, inclusive en el transcurso del viaje, siempre que paguen la totalidad del flete estipulado, los gastos vinculados con la sobrestadía y los demás gastos en que haya incurrido el armador y que no estén incluidos en el flete.

Cuando el contrato se celebra para el transporte de carga en una parte proporcional del buque o en un espacio determinado del buque, o para el transporte de determinadas mercancías, cualquier fletador podrá desistir del contrato antes de que comiencen las operaciones de carga, siempre que pague la totalidad del flete estipulado, los gastos vinculados con la sobrestadía y los demás gastos en que haya incurrido el armador y que no estén incluidos en el flete.

Artículo 476

En los casos previstos en el cuarto párrafo del artículo 475 de la presente Ley, cualquier fletador podrá desistir del contrato aunque hayan comenzado las operaciones de carga, siempre que cumpla las obligaciones establecidas en dicha norma, que las mercancías puedan descargarse sin poner en peligro la seguridad del buque o de otra parte de la carga, que la partida del buque no se retrase indebidamente por las operaciones de descarga ni se modifique su cronograma de navegación, que no cause perjuicios a los demás fletadores y que no haya otras razones importantes para no descargar.

Si el armador no acepta que se rescinda el contrato por alguna de las causas indicadas en el primer párrafo de este artículo, deberá informar de ello inmediatamente al fletador.

Artículo 477

En caso de rescisión del contrato, si se hubiera expedido un conocimiento de embarque, el fletador podrá desistir del contrato si devuelve al armador todos los ejemplares de dicho conocimiento de embarque, o si ofrece garantías de que se hará responsable de los daños de cualquier índole que pueda sufrir el armador por el hecho de no haber recuperado todos los ejemplares del conocimiento de embarque.

La embarcación

Artículo 478

El armador está obligado a transportar la carga en el buque expresamente estipulado en el contrato o en un buque que tenga las características convenidas.

Si las partes no han acordado expresamente que se utilice un buque en particular, o no han establecido las características que deberá tener el buque de conformidad con el primer párrafo de este artículo, el armador estará obligado a transportar la carga en un buque que tenga las características de los buques habitualmente utilizados para efectuar el transporte en la forma estipulada.

Artículo 479

Antes de iniciar un viaje, el armador de un buque de navegación marítima deberá, en el momento oportuno y actuando con la debida diligencia de un armador responsable: cerciorarse de que el buque está apto para navegar; dotarlo del equipo y el personal adecuados; surtirlo de las provisiones necesarias;

y acondicionarlo para que la carga pueda subirse a bordo, estibarse, preservarse, transportarse y descargarse en las mismas condiciones en que se recibió para ser transportada.

Las estipulaciones contractuales que sean contrarias a lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo no surtirán efecto jurídico alguno.

Artículo 480

Los espacios del buque que normalmente no se utilizan para estibar mercancías podrán utilizarse con ese fin sólo si las partes lo han acordado expresamente y siempre que dicho acuerdo no contravenga ninguna norma jurídica.

Artículo 481

El armador podrá, con el consentimiento del fletador, sustituir por otro el buque designado en el contrato. Si el transporte se realiza en virtud de un contrato de transporte, se podrá sustituir el buque sin el consentimiento del fletador.

Artículo 482

El armador responderá de la exactitud de las declaraciones relativas a la capacidad de peso muerto del buque indicada en el contrato de fletamento si la diferencia es superior al 5%.

Artículo 483

Si se celebra un contrato para el transporte de carga en todo el buque o en un espacio determinado del buque, y el espacio contratado no se ha usado en su totalidad, el armador no podrá disponer del espacio restante sin el consentimiento del fletador.

Operaciones de carga

Artículo 484

El armador está obligado a llevar el buque al puerto convenido para las operaciones de carga.

Artículo 485

Si por causas ajenas a la responsabilidad del fletador, el buque no puede llevarse al puerto estipulado, el fletador, teniendo en cuenta la finalidad del contrato, tendrá derecho a designar el puerto más cercano que resulte apropiado, al que podrá dirigirse el buque para recibir la carga.

Artículo 486

El fletador deberá conseguir el lugar dentro del puerto en el que se realizarán las operaciones de carga. En el caso de los buques de línea regular, incumbirá al armador conseguir ese lugar.

Artículo 487

El armador llevará el buque al lugar de carga designado por el fletador de conformidad con el artículo 486 de la presente Ley si ello puede hacerse sin peligro para el buque y si las mercancías pueden cargarse en dicho lugar sin que el buque corra peligro.

Si el lugar de carga no reúne las condiciones establecidas en el primer párrafo de este artículo, el armador llevará el buque a otro lugar lo más cercano posible, siempre que pueda hacerlo sin peligro para el buque y si las mercancías pueden cargarse en dicho lugar sin que el buque corra peligro.

Artículo 488

El buque podrá recibir la carga mientras se encuentre anclado en un fondeadero, si así se previó en el contrato o es lo que establecen los usos locales, y estará obligado a hacerlo si la autoridad portuaria competente ordena realizar las operaciones de carga en el fondeadero.

Artículo 489

Si de acuerdo con el contrato, el fletador u otra persona tienen derecho a designar el puerto de carga pero el capitán no recibe la orden correspondiente dentro del plazo convenido o con la debida antelación, o si el capitán recibe la orden pero no puede cumplirla, el capitán actuará según su leal saber y entender, teniendo en cuenta los intereses de los beneficiarios del transporte.

Artículo 490

Si, de conformidad con el contrato, el buque debe arribar al puerto designado dentro de un plazo determinado, se considerará que el buque ha arribado cuando llega al puerto o al lugar de fondeo dentro del puerto.

Artículo 491

El capitán notificará por escrito al cargador que el buque está listo para cargar (carta de aviso).

La carta de aviso se presentará al cargador en horas de oficina en su dirección.

Si el capitán no conoce la dirección del cargador o si la carta de aviso no puede entregarse en la dirección del cargador, el capitán pedirá instrucciones al fletador, y se considerará que la carta de aviso comenzó a surtir efectos jurídicos a partir de la fecha en que habría sido entregada si no hubieran mediado los impedimentos antes indicados.

Artículo 492

En el caso de los buques de línea regular, no es necesario presentar una carta de aviso.

Los buques de línea regular deben comenzar las operaciones de carga en cuanto el buque esté listo para cargar en el lugar designado.

Artículo 493

El capitán podrá presentar la carta de aviso cuando el buque esté listo para cargar y se encuentre en el lugar del puerto indicado en los artículos 484, 485, 487 y 488 de la presente Ley, siempre y cuando haya obtenido previamente la libre plática y el permiso para las operaciones de carga, y haya realizado todos los demás actos que permitan cargar las mercancías en el buque.

La carta de aviso podrá presentarse aun cuando el buque no haya sido llevado al lugar indicado en el primer párrafo de este artículo, si ello no ha sido posible por causas ajenas a la responsabilidad del fletador.

Artículo 494

El armador recibirá la carga al costado del buque, bajo aparejo.

Artículo 495

Si las operaciones de carga van a ser realizadas por el cargador, el capitán deberá darle instrucciones sobre la forma de estibar la carga para evitar que ésta sufra daños como consecuencia de su transporte por mar.

Al cargar las mercancías, el cargador deberá seguir las instrucciones del capitán en cuanto a la distribución de la carga a bordo y otras circunstancias relacionadas con la seguridad de las personas, el buque, sus instalaciones y equipo y el resto de la carga, así como con la prevención de la contaminación ambiental.

Artículo 496

La carga no podrá estibarse sobre cubierta sin el consentimiento expreso del cargador, a menos que se trate de un tipo de carga que normalmente se estiba sobre cubierta.

Artículo 497

La cantidad de mercancías entregadas para ser transportadas podrá expresarse en número de piezas o en unidades de peso o de volumen.

En caso de duda, la cantidad se expresará en la unidad de medida comúnmente utilizada en el puerto de carga.

Artículo 498

Podrá enviarse para su transporte una carga distinta de la convenida, si como consecuencia de ello no se modifican las condiciones del transporte en perjuicio del armador, y si no se retrasa el buque ni se pone en peligro la seguridad del buque y del resto de la carga que se encuentre a bordo, y siempre y cuando el fletador, a solicitud del armador, ofrezca garantías de que se hará responsable de cualquier reclamación que pudiera plantearse como consecuencia de la sustitución de la carga.

Si ya se hubieran cargado las mercancías convenidas, los gastos en que se incurra por descargar las mercancías convenidas y cargar las que habrán de sustituirlas serán de cuenta del fletador.

Artículo 499

El fletador o el cargador darán instrucciones al armador sobre la forma de manipular la carga si se trata de mercancías que no son normalmente objeto del tráfico comercial habitual y si el capitán debe tomar medidas especiales para estibarlas.

Artículo 500

Cuando se trate de cargas peligrosas, el fletador o el cargador deberán informar al armador de la índole del peligro, e indicarle las medidas de protección que deberán adoptarse, aunque el armador no lo solicite.

Si el carácter peligroso de la carga que se transporta no se ha indicado en el conocimiento de embarque ni en el documento escrito en el que consta el contrato de transporte, incumbirá al beneficiario del transporte probar que el armador tenía conocimiento del peligro que representaba transportar dicha carga.

Artículo 501

Se prohíbe al armador aceptar transportar mercancías cuya importación, transporte en tránsito o exportación no estén permitidos, o mercancías de contrabando.

El armador tampoco debe aceptar transportar mercancías de carácter peligroso si en el momento de celebrarse el contrato tiene o debería tener conocimiento del carácter peligroso de la carga.

Prohíbese al armador aceptar transportar mercancías cuyas condiciones y el estado de su embalaje puedan poner en peligro a las personas, el buque, el medio ambiente u otras mercancías con las cuales estarán o podrían estar en contacto durante el viaje.

Artículo 502

El fletador responderá ante el armador de los daños causados a las personas, el buque, la carga o el medio ambiente, y de todos los demás daños y gastos derivados de un embalaje defectuoso.

Artículo 503

El fletador responderá ante el armador de los daños causados a las personas, el buque, la carga o el medio ambiente, y de todos los demás daños y gastos ocasionados por las condiciones o el estado naturales de la carga, si el armador no tenía o no debía haber tenido conocimiento de su estado y condiciones.

Artículo 504

Cuando los usos del puerto no dispongan otra cosa, se aplicarán las disposiciones de los artículos 486, 490, 491 y 494 de la presente Ley.

Tiempo de embarque

Artículo 505

El armador recibirá las mercancías que habrán de transportarse durante el horario de trabajo del puerto. Dicho horario lo determinará la entidad administradora del puerto con arreglo a la ley.

Artículo 506

La estadía empieza a contarse desde el comienzo del horario de trabajo matutino o vespertino, siempre que la carta de aviso haya sido entregada por lo menos dos horas antes de la finalización del horario de trabajo matutino o vespertino respectivamente.

La duración de la estadía se calculará de acuerdo con los usos del puerto.

La estadía se calculará en días hábiles y fracciones de días hábiles, considerándose que un día hábil es un período de 24 horas consecutivas.

Los domingos, los feriados nacionales y otros feriados en los que no se lleve a cabo ningún trabajo en el puerto, así como los períodos durante los cuales no sea posible realizar operaciones de carga debido al estado del tiempo o a impedimentos del buque, no se contarán como días hábiles.

Artículo 507

La sobrestadía comienza cuando termina la estadía.

La sobrestadía se calculará en días seguidos y fracciones de días seguidos sin interrupción.

Cuando sea imposible trabajar por causa de impedimentos del buque, el tiempo transcurrido no se contará como sobrestadía.

Artículo 508

El armador tendrá derecho a recibir una compensación especial por la sobrestadía.

El monto de la compensación por sobrestadía se fijará de acuerdo con el valor aplicable por igual concepto a otros buques similares que se encuentren en el mismo puerto en el mismo momento; si esto no fuera posible, el monto de la sobrestadía se fijará de acuerdo con el valor aplicable por igual concepto a otros buques similares que se encuentren en el puerto más cercano en el mismo momento.

La sobrestadía se pagará diariamente por adelantado, por días enteros; si las operaciones de carga terminan antes del final de un día por el cual se ha pagado sobrestadía, el armador devolverá la parte que proporcionalmente corresponda.

Artículo 509

Si la sobrestadía no se paga cuando es debido, el buque podrá zarpar inmediatamente con la parte de la carga que se encuentre a bordo.

En el caso previsto en el primer párrafo de este artículo, el armador conservará el derecho a cobrar la totalidad del flete, la sobrestadía y las demás sumas que tenga derecho a cobrar con arreglo al contrato.

Artículo 510

Cuando el buque esté habilitado para zarpar con parte de la carga debido a que no se pagó la sobrestadía en el momento debido (artículo 509), el armador podrá desistir del contrato y descargar las mercancías si la parte cargada no le ofrece garantías suficientes de que podrá satisfacer sus reclamaciones de conformidad con el contrato de transporte.

Al descargar las mercancías, el armador actuará con la debida diligencia de un armador responsable, teniendo en cuenta las circunstancias del caso.

Si el armador desiste del contrato y las mercancías no se descargan, conservará el derecho a cobrar la totalidad del flete, la sobrestadía y los gastos de descarga no incluidos en el flete, así como toda otra suma que tuviera derecho a cobrar con arreglo al contrato.

Artículo 511

Las disposiciones de la presente Ley relativas a la estadía y la sobrestadía no se aplicarán al transporte realizado por buques de línea regular.

Cuando el transporte es realizado por buques de línea regular, el cargador entregará la carga tan rápidamente como pueda recibirla el buque.

Artículo 512

En el caso de buques de línea regular, si a la hora de partida indicada en el cronograma de navegación las operaciones de carga no hubieran terminado, el buque no estará obligado a seguir esperando, a menos que tenga la culpa de la demora en cargar.

Artículo 513

El cargador deberá entregar oportunamente al capitán los documentos de aduana y demás documentos necesarios para la carga, el transporte y la descarga de las mercancías.

Si dichos documentos no se entregan antes de que venza el período de estadía o sobrestadía, y en el caso de buques de línea regular antes de la hora de partida anunciada, el capitán podrá descargar las mercancías.

En el caso previsto en el segundo párrafo de este artículo, el armador conservará el derecho a cobrar la totalidad del flete, la sobrestadía y la sobrestadía extraordinaria, o una indemnización por los daños y perjuicios causados por la detención del buque en el caso de buques de línea regular, y demás perjuicios irrogados al armador.

Artículo 514

Las disposiciones del primer párrafo del artículo 505, así como los artículos 506, 507, 508, 511 y 512 de la presente Ley, se aplicarán cuando los usos del puerto no dispongan otra cosa.

Documentos de expedición

Artículo 515

Al completar las operaciones de carga, el armador expedirá un conocimiento de embarque al cargador, a solicitud de éste.

Artículo 516

Si las mercancías se entregan al armador antes de que sean cargadas, el cargador podrá solicitar al armador que expida un recibo por la carga recibida o un conocimiento de embarque en el que luzca en forma visible la anotación “recibido para embarque” (conocimiento “recibido para embarque”).

El armador que haya expedido un conocimiento “recibido para embarque”, en lugar de expedir un conocimiento de embarque podrá confirmar que se han realizado las operaciones de carga insertando la observación “cargado” en el conocimiento “recibido para embarque”.

Artículo 517

Si el armador ha emitido un conocimiento “recibido para embarque”, el cargador lo devolverá al armador cuando reciba el conocimiento de embarque.

Si antes de la emisión del conocimiento de embarque se expidió un recibo por la carga, el cargador devolverá dicho recibo al armador cuando reciba el conocimiento de embarque.

Artículo 518

Si las mercancías que han de ser transportadas tienen que cargarse en buques diferentes, o si se trata de distintos tipos de mercancías o de mercancías que están divididas en lotes diferentes, tanto el armador como el cargador tendrán derecho a solicitar que se emita un conocimiento de embarque separado por cada buque utilizado, o por cada tipo de mercancía, o por cada lote de carga.

Si las mercancías se cargan a granel, el cargador podrá pedir que se emitan conocimientos de embarque separados para determinadas cantidades de carga.

Artículo 519

Las convenciones entre las partes que sean contrarias a lo dispuesto en el artículo 515 y en el primer párrafo del artículo 516 de la presente Ley no surtirán efecto jurídico alguno.

Artículo 520

El conocimiento de embarque puede emitirse a nombre de una persona determinada, “a la orden” o “al portador”.

Si en un conocimiento de embarque emitido “a la orden” no figura el nombre de la persona a cuya orden deberá entregarse la carga, el armador entregará la carga por orden del cargador.

Artículo 521

El conocimiento de embarque nominativo es transferible mediante cesión, el conocimiento de embarque “a la orden” es transferible mediante endoso y el conocimiento de embarque “al portador” se transfiere mediante su entrega.

Las disposiciones de la Ley sobre Letras de Cambio, con excepción de las disposiciones que rigen el derecho a interponer recursos, se aplicarán según corresponda a la forma y los efectos del endoso.

Artículo 522

A solicitud del cargador, el armador emitirá varios ejemplares originales del conocimiento de embarque, indicando en cada uno de ellos el número total de ejemplares originales emitidos.

Artículo 523

Cada parte podrá solicitar que se emitan varias copias del conocimiento de embarque.

En cada una de las copias deberá indicarse que se trata de una copia.

Si el armador lo solicita, el cargador deberá firmar la copia del conocimiento de embarque.

Artículo 524

En el conocimiento de embarque deberá indicarse:

- 1) La empresa o su razón social y la dirección de su oficina principal o el nombre y el domicilio del armador que expide el conocimiento de embarque;
- 2) El nombre u otros datos que permitan identificar al buque;
- 3) La empresa o su razón social y la dirección de su oficina principal o el nombre y el domicilio del cargador;
- 4) La empresa o su razón social y la dirección de su oficina principal o el nombre y el domicilio del consignatario, o la nota “a la orden” o “al portador”;
- 5) El puerto de destino, o el momento o el lugar en que se designará dicho puerto;
- 6) La cantidad de carga expresada en número de piezas o en unidades de peso o de volumen o en otras unidades de medida según el tipo de carga de que se trate;
- 7) El tipo de carga y las marcas que ésta tenga;
- 8) El estado aparente de la carga o del embalaje;
- 9) Las estipulaciones relativas al flete;
- 10) El lugar y la fecha en que se cargaron las mercancías y se emitió el conocimiento de embarque.

El conocimiento de embarque puede también contener otras declaraciones y condiciones del transporte.

Artículo 525

El conocimiento “recibido para embarque” debe contener además los datos indicados en el artículo 524 de la presente Ley, con excepción de los datos relacionados con la identidad del buque y el lugar y la fecha de las operaciones de carga.

Cuando inserte la observación “embarcado” en el conocimiento “recibido para embarque”, el armador anotará también los datos relativos a la identidad del buque y la fecha en que se cargaron las mercancías.

Artículo 526

El conocimiento de embarque debe ser firmado personalmente por el armador o su representante.

Artículo 527

El conocimiento de embarque debe ser redactado por el armador, sobre la base de la información que le suministre por escrito el cargador.

Artículo 528

Si existen motivos fundados para creer que los datos suministrados por el cargador con respecto al tipo de carga o las marcas que ésta tenga, o al número de piezas, el peso, el volumen u otra unidad de medida de la carga, no son exactos o no están completos, y si no hay medios razonables de verificar la exactitud de dichos datos durante las operaciones de carga, o si las marcas que tiene la carga no son claras o suficientemente duraderas, el armador podrá anotar sus observaciones en el conocimiento de embarque, indicando los motivos que lo indujeron a ello.

Artículo 529

La firma del cargador en el conocimiento de embarque o en una copia de éste (artículo 526) no significa que el cargador haya aceptado las observaciones hechas por el armador en el conocimiento de embarque de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 528 de la presente Ley.

Artículo 530

Si el armador no formula observaciones en el conocimiento de embarque con arreglo a lo dispuesto en el artículo 528 de la presente Ley, en la relación entre el armador y un tercero que sea tenedor legítimo y de buena fe del conocimiento de embarque se presumirá que el armador ha recibido la carga tal como se describe en el conocimiento de embarque.

Si el armador formula observaciones en el conocimiento de embarque de conformidad con lo dispuesto en el artículo 528, se presumirá que recibió la carga en las mismas condiciones en que fue entregada al consignatario, a menos que el legítimo tenedor del conocimiento de embarque pruebe lo contrario.

Artículo 531

Las estipulaciones escritas del contrato de transporte y las condiciones generales del armador del buque tendrán fuerza vinculante respecto de cualquier tenedor legítimo del conocimiento de embarque que no sea ni el fletador ni el cargador sólo si el conocimiento de embarque se refiere expresamente a dichas estipulaciones y condiciones.

Las estipulaciones verbales de un contrato de transporte que no figuren en el conocimiento de embarque no obligarán a un tenedor autorizado del conocimiento de embarque que no sea el fletador ni el cargador, aun cuando en el conocimiento de embarque se haga referencia expresamente a dichas estipulaciones.

Si el conocimiento de embarque se refiere solamente en forma general a las estipulaciones del contrato de transporte y a las condiciones generales del armador, el tenedor del conocimiento de embarque mencionado en el primer párrafo de este artículo no quedará obligado por las estipulaciones del contrato de transporte ni por las condiciones generales del armador que sean más gravosas que las que se aplican normalmente a ese tipo de transporte.

El viaje

Artículo 532

El armador realizará el viaje en el plazo convenido.

Si no se ha estipulado la duración del viaje, el armador realizará el viaje en un período de tiempo razonable.

Artículo 533

El armador se ajustará a la ruta estipulada en el contrato.

Si en el contrato no se ha estipulado la ruta del viaje, el armador hará el viaje por la ruta habitual.

Artículo 534

Si por alguna razón el buque se ve impedido de comenzar un viaje o de continuar un viaje ya iniciado, y se prevé que el impedimento durará un tiempo considerable o no se sabe cuánto podrá durar, el capitán pedirá instrucciones al fletador o a la persona que tenga derecho a disponer de la carga.

Si el capitán no puede actuar con arreglo a lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo o no puede cumplir las instrucciones recibidas, podrá, según las circunstancias, transbordar la carga, llevarla de regreso al puerto de partida o tomar alguna otra medida, teniendo en cuenta los intereses del armador y del beneficiario del transporte.

Si en los casos mencionados en los párrafos primero y segundo de este artículo, el contrato de transporte se rescinde de pleno derecho o por voluntad de alguna de las partes, las disposiciones de la presente Ley que rigen las relaciones entre las partes contratantes en caso de rescisión del contrato (artículo 473) se aplicarán según corresponda a los derechos y obligaciones de las partes contratantes que se deriven de las medidas adoptadas por el capitán.

Si el contrato no se rescinde o si las instrucciones del fletador no pueden cumplirse, los daños y perjuicios resultantes serán sufragados por la parte culpable del impedimento o por la parte que causó el impedimento. Si ambas partes causaron el impedimento, cada parte soportará los daños y perjuicios que respectivamente haya sufrido. Si ambas partes son culpables del impedimento, cada una soportará los daños en proporción a su culpa.

Artículo 535

El fletador o el legítimo tenedor del conocimiento de embarque podrá desistir del contrato después de iniciado el viaje en las condiciones previstas en el tercer párrafo del artículo 475 y en los artículos 476 y 477 de la presente Ley.

Artículo 536

Si el armador no cumple una orden del beneficiario del transporte cuando tenga la obligación de hacerlo de conformidad con las disposiciones de la presente Ley, responderá ante el beneficiario del transporte de los daños y perjuicios causados por su incumplimiento.

El armador deberá indemnizar al consignatario por los daños y perjuicios que éste haya sufrido como tenedor legítimo del conocimiento de embarque, si cumple las órdenes del fletador aunque no le hayan sido devueltas todas las copias del conocimiento de embarque.

El monto de los daños y perjuicios referidos en los párrafos primero y segundo de este artículo no podrá superar el monto de la indemnización que debería pagar el armador si fuera responsable de la pérdida total de la carga.

Artículo 537

La obligación del armador de indemnizar los daños y perjuicios con arreglo a lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 536 de la presente Ley es sin perjuicio de su derecho a recurrir contra el beneficiario del transporte.

Entrega de la carga al consignatario

Artículo 538

El armador entregará la carga al consignatario en el puerto de destino.

Artículo 539

Las disposiciones de los artículos 485 a 489 y 491 a 494 de la presente Ley se aplicarán al puerto de destino y a la entrega de la carga al consignatario.

Artículo 540

El armador entregará la carga al legítimo tenedor del conocimiento de embarque o, si dicho documento no se hubiera expedido, a la persona autorizada en el contrato de transporte.

Artículo 541

Cuando no se haya expedido ningún documento de transporte en relación con la carga, el consignatario, si cumple las obligaciones que le incumben en virtud del contrato, tendrá derecho a solicitar al armador que entregue la carga cuando el buque llegue al puerto de destino.

El armador procederá de acuerdo con lo solicitado por el consignatario en virtud de lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo, a menos que el fletador haya estipulado otra cosa en las órdenes relativas a la entrega de la carga, las cuales son obligatorias para el armador.

Artículo 542

El legítimo tenedor del conocimiento de embarque, siempre y cuando cumpla las condiciones establecidas en éste, tendrá derecho a solicitar al armador que entregue la carga tan pronto como ésta llegue al puerto de destino.

En el momento en que reciba la carga, el tenedor legítimo del conocimiento de embarque devolverá dicho documento al armador.

Cuando la carga se entrega en el puerto de destino al tenedor de uno o más ejemplares originales del conocimiento de embarque, los ejemplares originales restantes dejan de obligar al armador.

Artículo 543

Si no se ha expedido ningún documento de transporte en relación con la carga, el consignatario tendrá derecho a solicitar la entrega de la carga antes de que el buque llegue al puerto de destino, siempre que el fletador lo haya autorizado a ello en el contrato.

El legítimo tenedor del conocimiento de embarque tendrá derecho a solicitar la entrega de la carga antes de que el buque llegue a destino, siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el tercer párrafo del artículo 475 y en los artículos 476 y 477 de la presente Ley.

Artículo 544

El armador tendrá derecho a solicitar a la persona a quien se entregue la carga que emita un recibo por la carga entregada.

Artículo 545

Si la carga a que se refiere un documento de transporte se entrega sólo en parte, el armador podrá solicitar que se haga constar la entrega parcial de la carga en dicho documento de transporte o en un recibo especial.

Artículo 546

Si no se ha emitido ningún documento de transporte por la carga transportada, el fletador tendrá derecho a ordenar al armador que entregue la carga en el puerto de destino a una persona distinta de la indicada en el contrato.

El fletador pierde el derecho mencionado en el primer párrafo de este artículo cuando el consignatario, de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley, adquiere el derecho a solicitar y solicita al armador la entrega de la carga.

Artículo 547

Lo dispuesto en los artículos 505 a 508 y en el artículo 514 de la presente Ley se aplicará también al tiempo de descarga.

Artículo 548

Si la sobrestadía no se paga cuando es debido, a fin de obtener garantías de que se le pagará la sobrestadía y los demás créditos derivados del contrato de transporte, el capitán podrá descargar las mercancías y retenerlas bajo su custodia o colocarlas en un depósito público o dejarlas en poder de otra persona que tenga derecho a disponer de la carga.

Artículo 549

Si el consignatario no notifica por escrito cualquier daño o merma que haya sufrido la carga inmediatamente después de haberla recibido, se presumirá que la carga le ha sido entregada tal como se describe en el conocimiento de embarque, o en las condiciones en que fue recibida para el transporte si no se hubiera expedido ningún documento de transporte, a menos que el consignatario pruebe lo contrario.

Artículo 550

Si el daño o la merma no son claramente visibles, el consignatario podrá hacer la notificación escrita a que se refiere el artículo 549 de la presente Ley dentro de los tres días siguientes a la entrega de la carga.

La notificación prevista en el artículo 549 de la presente Ley y en el primer párrafo de este artículo deberá ser suficientemente detallada.

Si el consignatario hace la notificación escrita prevista en el primer párrafo de este artículo y en el artículo 549 de la presente Ley, se presumirá que las objeciones allí formuladas son ciertas a menos que el armador pruebe lo contrario.

No será necesario hacer la notificación si durante la descarga y la entrega de las mercancías el armador y el consignatario han reconocido conjuntamente por escrito la existencia del daño o la merma.

Las convenciones entre las partes que sean contrarias a lo dispuesto en los párrafos primero a cuarto de este artículo y en el artículo 549 de la presente Ley no surtirán efecto jurídico alguno si causan perjuicio al beneficiario del transporte.

El armador y el consignatario tratarán en lo posible de cooperar entre sí para determinar el estado y la cantidad de la carga en el momento de la entrega.

Artículo 551

Al calcular la magnitud de la merma sufrida por la carga entregada, se tendrá en cuenta el desgaste habitual durante el transporte.

Si la carga se perdió, no se tomará en cuenta el desgaste.

El desgaste mencionado en el primer párrafo de este artículo se calculará de acuerdo con los usos del puerto de descarga.

Artículo 552

Los daños y perjuicios causados por la demora en la entrega de la carga, que no constituyan una merma o un daño de la carga en sí misma, deberán ser probados por el consignatario.

Artículo 553

Si el consignatario no se presenta o no puede ser encontrado, o si se niega a recibir la carga o no le es posible hacerlo, o si varios tenedores legítimos del conocimiento de embarque se presentan antes de comenzar la entrega de la carga, el armador pedirá instrucciones al cargador o al fletador.

Artículo 554

Si después de haber pedido instrucciones al cargador o al fletador como se establece en el artículo 553 de la presente Ley, el armador no recibe dichas instrucciones a tiempo, o si no le es posible cumplir las instrucciones recibidas, podrá actuar de conformidad con lo dispuesto en el artículo 548 de esta Ley, pero estará obligado a informar de las medidas que haya adoptado a todos los beneficiarios del transporte de cuya existencia tenga conocimiento.

En el caso de los buques de línea regular, o cuando el transporte de mercancías se realiza en virtud de un contrato de transporte, el armador informará inmediatamente a todos los beneficiarios del transporte de cuya existencia tenga conocimiento, de cualquier obstáculo que impida la entrega de la carga, pero no estará obligado a esperar instrucciones, sino que podrá tomar inmediatamente las medidas previstas en el artículo 548 de la presente Ley.

Artículo 555

Cuando el armador deposita la carga en un depósito público o la deja al cuidado de otra persona, sólo será responsable de la elección que haya hecho en tal sentido.

Artículo 556

Si la carga retenida o depositada en poder de un tercero por el armador con arreglo a lo dispuesto en los artículos 548 y 554 de la presente Ley no es reclamada dentro de los 30 días siguientes a la fecha en que fue retenida o depositada en el puerto de destino, y si el flete y otros créditos resultantes del contrato de transporte no han sido pagados, el armador podrá vender la carga total o parcialmente si ello es necesario para satisfacer dichos créditos.

El armador podrá vender la carga antes del vencimiento del plazo indicado en el primer párrafo de este artículo si el producido de la venta no fuera suficiente para pagar los créditos del armador y los gastos de depósito, o si la carga estuviera dañada o fuera perecedera.

La carga será vendida en subasta pública a menos que se trate de una carga perecedera, dañada o cuyo precio se cotice en el mercado.

El armador deberá proceder con la debida diligencia cuando venda mercancías perecedoras o dañadas.

Artículo 557

El armador deberá depositar el producido de la venta de la carga realizada con arreglo al artículo 556 de la presente Ley en el tribunal que sea competente en el lugar de la venta, a nombre de la persona autorizada a disponer de la carga, una vez deducidas las sumas que se adeuden al armador en relación con el transporte así como los gastos de depósito y venta de la carga, e informará sin demora de dicho depósito a todos los beneficiarios de cuya existencia tenga conocimiento.

Artículo 558

Si el transporte se realiza en un buque de línea regular, y por culpa del beneficiario del transporte el armador no puede descargar las mercancías en el puerto de destino antes del vencimiento del plazo indicado en el cronograma de navegación para la partida del buque de dicho puerto, el armador podrá descargar las mercancías en otro puerto cercano, conservando así el derecho a reclamar un flete mayor y una indemnización por los daños que se le hayan irrogado.

Si el beneficiario del transporte no es culpable de los hechos que impidieron la descarga en el puerto de destino, el armador correrá con los gastos del transporte de la carga hasta el otro puerto; si el armador

es culpable de los hechos que impidieron la descarga, tendrá además que pagar una indemnización por los daños y perjuicios causados por la demora.

Responsabilidad del armador por los daños causados a las mercancías
y por la demora

Artículo 559

El armador es responsable de cualquier daño, merma o pérdida que sufra la carga que reciba para transportar, desde el momento en que la reciba hasta el momento en que la entregue, y responderá asimismo de los daños ocasionados por la demora en la entrega.

Artículo 560

Se considerará que hay demora en la entrega de la carga si ésta no se entrega al consignatario en el plazo convenido o, cuando no se haya acordado un plazo, si la carga no se entrega al consignatario en un lapso razonable.

Artículo 561

El armador no será responsable de ningún daño, merma o pérdida sufrida por la carga o de la demora en la entrega de ésta si demuestra que dicho daño, merma, pérdida o demora se debió a circunstancias que no pudieron impedirse ni evitarse a pesar de haber actuado con la debida diligencia de un armador responsable.

Artículo 562

El armador responderá de los actos y omisiones en que incurran el capitán, otros miembros de la tripulación u otras personas a su servicio en el marco de sus obligaciones, como si él mismo los hubiera cometido.

El armador de un buque no será responsable de los daños, mermas o pérdidas sufridas por la carga o de la demora en la entrega de la carga como resultado de actos u omisiones en la navegación o la gestión del buque cometidos por las personas mencionadas en el primer párrafo de este artículo.

Artículo 563

El armador de un buque de navegación marítima responderá de cualquier daño sufrido por la carga a bordo a causa de un incendio sólo si se prueba que el fuego se produjo como consecuencia de sus propios actos u omisiones.

Artículo 564

El armador no responderá de los daños sufridos por la carga como consecuencia de la innavegabilidad del buque si prueba que actuó con la debida diligencia de un armador responsable (artículo 479).

Artículo 565

El armador no responderá de los daños sufridos por la carga si prueba que dichos daños se produjeron como consecuencia de:

- 1) Fuerza mayor, accidentes marítimos, actos de guerra, delitos internacionales en el mar, disturbios o tumultos populares;
- 2) Restricciones sanitarias u otras medidas y actos de las autoridades gubernamentales;

- 3) Actos u omisiones del cargador o de otras personas con derecho a la carga o de las personas a su servicio;
- 4) Huelgas o cierres patronales o cualquier otro obstáculo que impida el trabajo total o parcialmente;
- 5) Salvamentos o intentos de salvamento de vidas y bienes en el mar;
- 6) Desvío del buque por las causas mencionadas en el inciso 1 de este párrafo o por cualquier otro motivo justificado;
- 7) Pérdida normal de peso o volumen de la carga, daños o pérdidas que resulten de un vicio intrínseco, de defectos ocultos o de la índole especial de la carga;
- 8) Embalaje impropio o marcas ilegibles o no suficientemente duraderas en la carga;
- 9) Defectos ocultos que no puedan descubrirse empleando la debida diligencia.

Aun cuando presente las pruebas referidas en el primer párrafo de este artículo, el armador responderá de los daños y perjuicios que se hayan irrogado si el beneficiario del transporte demuestra que dichos daños se produjeron por culpa del armador o por culpa de las personas de cuyos actos y omisiones éste es responsable, siempre que tales actos y omisiones no estén relacionados con la navegación y la gestión del buque.

Artículo 566

A menos que sea contrario a las normas vigentes, el capitán podrá en cualquier momento y en cualquier lugar descargar, transformar en inofensivas o echar al mar mercancías peligrosas, siempre que el armador no haya sido informado del peligro antes de que fueran cargadas.

En los casos mencionados en el primer párrafo de este artículo, el armador conservará el derecho a cobrar la totalidad del flete y no deberá responder por daños y perjuicios.

Artículo 567

Si el armador ha recibido mercancías peligrosas para transportar y es consciente de su carácter peligroso, podrá descargarlas o transformarlas en inofensivas si ponen en peligro la seguridad de las personas o el buque, otras mercancías a bordo o el medio ambiente.

Si con arreglo a lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo, el armador descarga las mercancías antes de llegar al puerto de destino, tendrá derecho a cobrar el flete en proporción a la distancia efectivamente recorrida. Cuando se produzcan daños como consecuencia del embarque de mercancías peligrosas y de los actos del armador, cada parte soportará los daños que respectivamente haya sufrido.

Artículo 568

El armador no será responsable de ninguna merma, pérdida o daño de la carga o de ninguna demora en la entrega de la carga si el cargador a sabiendas suministró información errónea sobre la índole y el valor de la carga.

Artículo 569

El fletador responderá ante el armador de los daños causados por la falta de datos suficientes o la inexactitud de los datos suministrados por el fletador o el cargador acerca de la cantidad y la índole de la carga y las marcas que ésta tenga.

Artículo 570

El fletador responderá ante el armador de los daños causados por el embarque o el transporte de mercancías cuya importación, exportación o transporte en tránsito estén prohibidos, o por el contrabando de

mercancías, si en el momento del embarque el armador no tenía ni debía haber tenido conocimiento de esas circunstancias.

Artículo 571

La persona que cargue mercancías sin el conocimiento del armador responderá ante él de los daños que de ello se deriven.

Artículo 572

El armador podrá, según su mejor criterio, descargar en cualquier momento y en cualquier lugar y echar al mar cualquier mercancía embarcada sin su conocimiento, así como cualquier mercancía que esté marcada en forma incorrecta o que no esté suficientemente marcada, si dichas mercancías ponen en peligro la seguridad de las personas o del buque, la carga a bordo o el medio ambiente.

En los casos mencionados en el primer párrafo de este artículo, el armador conservará el derecho a cobrar la totalidad del flete y una indemnización por los daños y perjuicios que haya sufrido, y no será responsable de los daños que se deriven de sus actos.

Artículo 573

El capitán podrá llevar de regreso al puerto de carga toda mercancía cuya importación, exportación o transporte en tránsito estén prohibidos o, si lo considera necesario, podrá descargar dichas mercancías en cualquier lugar o, si es preciso, echarlas al mar.

Si en el caso mencionado en el primer párrafo de este artículo, el armador no conocía ni debía haber conocido las características de la carga, conservará el derecho a cobrar la totalidad del flete y no responderá de los daños ocasionados por los actos antes referidos.

Si el armador conocía o debía haber conocido las características de la carga descritas en el primer párrafo de este artículo, conservará el derecho a cobrar el flete en proporción a la distancia efectivamente recorrida, y los demás daños serán soportados por la parte que los haya sufrido.

Artículo 574

Si durante el viaje del buque se prohíbe la importación, la exportación o el tránsito de las mercancías, el capitán podrá proceder con arreglo a lo dispuesto en el primer párrafo del artículo 573 de la presente Ley con respecto a dichas mercancías.

En el caso mencionado en el primer párrafo de este artículo, el armador conservará el derecho a cobrar la totalidad del flete y una indemnización por los daños y perjuicios que haya sufrido, y no responderá de los daños ocasionados por los actos antes referidos.

Artículo 575

El armador responderá de los daños y perjuicios irrogados por cualquier merma, pérdida o daño de la carga o por la demora en la entrega de la carga, hasta un máximo de 666,67 Derechos Especiales de Giro por cada bulto o unidad de carga que haya sufrido daños o mermas, se haya perdido o se haya entregado con retraso, o hasta un máximo de 2 Derechos Especiales de Giro por kilogramo de peso bruto de carga que haya sufrido daños o mermas o se haya perdido, aplicándose el valor que resulte más alto de los dos.

La unidad de carga a que se refiere el primer párrafo de este artículo es cada bulto o pieza y, en el caso de la carga a granel, cada tonelada métrica o metro cúbico u otra unidad de medida que se haya tomado como base para determinar el flete. En el caso de la carga a granel, si el flete no se estipuló sobre la

base de una unidad de medida, se tomará como unidad de medida la que se utilice habitualmente en el puerto de carga como base para el cálculo del flete.

Cuando la carga se transporta en contenedores, paletas o artefactos similares, a los efectos de lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo se tomará como unidad de carga:

1) El bulto o la unidad de carga indicados en el conocimiento de embarque, si dicho bulto o unidad de carga se encuentra en un contenedor, una paleta o un artefacto similar;

2) El contenedor, la paleta u otro artefacto similar en el que se transporta la carga, si el bulto o la unidad de carga no están indicados en el conocimiento de embarque.

Artículo 576

El fletador o el cargador podrán aumentar el límite máximo de la responsabilidad del armador previsto en el artículo 575 de la presente Ley mediante un acuerdo con el armador, en el que indicarán el nuevo valor (más alto) asignado a las mercancías por unidad de carga.

Si se ha expedido un documento de transporte, todo aumento de la responsabilidad del armador acordado por las partes que no se haya consignado en dicho documento no surtirá efecto jurídico alguno respecto de los consignatarios que no sean ni el fletador ni el cargador.

Artículo 577

A menos que el armador pruebe lo contrario, se presumirá que el valor de la carga es el valor acordado por las partes de conformidad con el artículo 576 de la presente Ley.

Artículo 578

El armador no tendrá derecho a ampararse en el beneficio de limitación de la responsabilidad previsto en los artículos 575 y 576 de la presente Ley si se demuestra que él mismo causó los daños imprudentemente o a sabiendas de que probablemente ocurrirían tales daños.

Artículo 579

El armador responderá por el valor de las mercancías perdidas o por una parte de ese valor, y por la disminución de valor de las mercancías dañadas.

Si las mercancías se entregaron con retraso, el armador será también responsable de los daños ocasionados por la demora.

Como excepción a lo dispuesto en los párrafos primero y segundo de este artículo, el armador que de acuerdo con el artículo 587 de la presente Ley no pueda limitar su responsabilidad, responderá de todos los daños causados por cualquier pérdida, merma o daño de las mercancías o por la demora en su entrega.

Artículo 580

En caso de pérdida de las mercancías, el monto de la indemnización correspondiente se establecerá de acuerdo con el valor de mercado que tengan otras mercancías de la misma cantidad e idénticas características en el puerto de destino en la fecha de llegada del buque a ese puerto o, en caso de que no llegue, en la fecha en que debió haber llegado.

Si en caso de pérdida de las mercancías el monto de la indemnización no pudiera establecerse en la forma prevista en el primer párrafo de este artículo, dicho monto se determinará de acuerdo con el valor de mercado que tenían las mercancías en el puerto de carga el día de la partida del buque, sumándose a ese valor los gastos de transporte.

En el caso de mercancías dañadas, el monto de la indemnización será la diferencia entre el valor de mercado que tendrían las mercancías si no estuvieran dañadas y su valor de mercado estando dañadas.

Si el monto de la indemnización por mercancías perdidas o dañadas no pudiera establecerse de acuerdo con lo dispuesto en los párrafos primero y segundo de este artículo, dicho monto será fijado por un tribunal.

En caso de que las mercancías no lleguen a destino o de que lleguen dañadas, los gastos que se hubieran evitado por tal circunstancia se deducirán de la suma que deberá pagar el armador en concepto de indemnización por la merma, pérdida o daño de las mercancías.

Artículo 581

Lo dispuesto en los artículos 575, 579 y 580 de la presente Ley se aplicará también cuando el capitán, otros miembros de la tripulación del buque o cualquier otra persona al servicio del armador sean responsables, de acuerdo con las normas generales de derecho, de los perjuicios causados por la merma, pérdida o daño, siempre que se pruebe que dichos daños fueron ocasionados mientras alguna de esas personas estaba trabajando o en relación con su trabajo, o mientras prestaba sus servicios o en relación con dichos servicios.

Las personas mencionadas en el primer párrafo de este artículo no tendrán derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad si se demuestra que causaron el daño intencionalmente o por negligencia grave y a sabiendas de que se podría producir un daño.

Artículo 582

El monto total de la indemnización por daños y perjuicios que deberán pagar el armador y las personas referidas en el primer párrafo del artículo 581 de la presente Ley no podrá superar el monto establecido en el artículo 575 de esta Ley.

Las disposiciones del primer párrafo de este artículo son sin perjuicio de lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 581 de la presente Ley.

Artículo 583

Las personas mencionadas en el primer párrafo del artículo 581 de la presente Ley responderán hasta el monto máximo establecido en el artículo 575 de esta Ley, aunque el armador haya aumentado el límite de su responsabilidad de conformidad con el artículo 576 de esta Ley.

Artículo 584

Las disposiciones de la presente Ley que se refieren a la responsabilidad del armador no podrán modificarse mediante un contrato en perjuicio del beneficiario del transporte.

Como excepción a lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo, las disposiciones de la presente Ley que rigen la responsabilidad del armador podrán modificarse mediante un contrato en beneficio del armador en caso de:

- 1) Daños, merma o pérdida de la carga que se produzcan antes de la carga o después de la descarga;
- 2) Daños causados por la demora.

Las disposiciones de la presente Ley que se refieren a la responsabilidad del armador también podrán modificarse mediante un contrato en beneficio del armador en caso de:

- 1) Transporte de animales vivos;
- 2) Transporte de carga sobre cubierta con el consentimiento del cargador otorgado por escrito.

Artículo 585

Las estipulaciones de un contrato que sean contrarias al artículo 584 de la presente Ley no surtirán efecto jurídico alguno.

Artículo 586

Las disposiciones de la presente Ley que rigen la responsabilidad del armador se aplicarán a todas las reclamaciones de origen contractual o extracontractual que se planteen contra el armador en relación con cualquier daño, merma o pérdida de la carga, sobre la base de cualquier argumento.

Artículo 587

Las disposiciones de la presente Ley que rigen la responsabilidad del armador son sin perjuicio de las disposiciones de esta misma Ley que se refieren a las averías gruesas.

El flete

Artículo 588

El monto del flete se fijará mediante un contrato.

Si el monto del flete no se estableció en el contrato, se determinará de acuerdo con el valor medio del flete estipulado en otros contratos de transporte de cargas del mismo tipo que estuvieran en vigor en el momento de embarque de las mercancías en el puerto de carga.

Artículo 589

Si la cantidad de mercancías cargadas es superior a la cantidad estipulada, el flete se incrementará proporcionalmente.

Si en lugar de las mercancías estipuladas se cargan otras mercancías cuyo precio de transporte sea mayor, se pagará el flete que corresponda a las mercancías efectivamente cargadas.

Si la cantidad de mercancías cargadas es inferior a la cantidad estipulada, o si las mercancías no se cargan, se pagará el flete que corresponda a la cantidad total de mercancías estipulada en el contrato.

Si la cantidad de mercancías cargadas es inferior a la cantidad estipulada y el precio del transporte de las mercancías efectivamente cargadas es mayor que el flete convenido, se pagará la totalidad del flete convenido más la diferencia entre éste y el flete de las mercancías efectivamente cargadas.

Las disposiciones del tercer párrafo de este artículo son sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 475 de la presente Ley.

Artículo 590

Si sólo se ha cargado una parte de las mercancías estipuladas en un contrato de fletamento, pero el armador hace uso del espacio no ocupado, el flete convenido se reducirá proporcionalmente.

Si el armador ha hecho uso del espacio no ocupado en contravención de una orden expresa del fletador, el armador será responsable ante el fletador de los daños y perjuicios que de ello se deriven.

Artículo 591

El flete estipulado en un contrato de fletamento por viaje se mantendrá invariable cualquiera sea la duración del viaje, a menos que el flete convenido deba pagarse por unidad de tiempo.

Si a solicitud del fletador o en interés del beneficiario del transporte el viaje se prolonga más allá del destino estipulado, el flete se aumentará proporcionalmente.

Artículo 592

Si en un contrato de fletamento por viaje el flete debe pagarse por unidad de tiempo y no se ha establecido la hora a partir de la cual comenzará a devengarse el flete, el tiempo comenzará a correr a partir del día en que se haya presentado la carta de aviso, es decir, a mediodía si la carta se presentó antes del mediodía, y a medianoche si la carta se presentó después del mediodía.

Si por orden del cargador las operaciones de carga comienzan antes de la hora indicada en el primer párrafo de este artículo o si el buque zarpa sin la carga, el flete se devengará a partir de la hora en que comenzaron las operaciones de carga o a partir de la hora en que zarpó el buque.

El tiempo por el cual deberá pagarse el flete terminará con la descarga de las mercancías; si el buque llega sin carga, el tiempo terminará cuando el buque haya anclado o amarrado en el puerto donde termina el viaje, en cuyo caso el último día del viaje se contará como un día entero.

Artículo 593

Si en un contrato de fletamento por viaje el flete debe pagarse por unidad de tiempo, y durante el viaje el armador pone obstáculos a la ejecución del contrato sin que medie culpa alguna del fletador o del cargador, no se pagará flete por el tiempo que hayan durado los obstáculos.

Artículo 594

En el fletamento por tiempo determinado, el fletador deberá pagar el flete convenido por adelantado, en cuotas mensuales iguales, y el armador tendrá derecho al flete sólo por el período durante el cual haya ejecutado el contrato.

Si en un fletamento por tiempo determinado surgen obstáculos que dificultan la utilización del buque durante algún tiempo, el flete correspondiente a ese período de tiempo se pagará únicamente si los obstáculos fueron puestos por el fletador o si se debieron al cumplimiento de órdenes dadas por éste.

El armador también podrá desistir del contrato si el flete no se paga a su vencimiento.

Artículo 595

En el contrato de fletamento de todo un buque por tiempo determinado, el fletador, además de pagar el flete, deberá suministrar de su propia cuenta el combustible, los lubricantes y el agua para los motores principales del buque y otras máquinas a bordo, y pagará también los derechos portuarios y demás tarifas.

Artículo 596

En el fletamento por tiempo determinado, el flete se devengará a partir del mismo momento que en el fletamento por viaje en que el flete se paga por unidad de tiempo (artículo 592).

Si en un fletamento por tiempo determinado el buque continúa navegando más allá del plazo estipulado en el contrato por cuenta del fletador y sin culpa del armador, a partir del vencimiento de dicho plazo se duplicará el valor del flete.

Artículo 597

La recompensa por salvamento que haya ganado un buque durante la ejecución de un contrato de fletamento por tiempo determinado para el transporte de carga en todo el buque se dividirá por partes iguales entre el armador y el fletador, una vez deducidos los gastos de salvamento y la parte adeudada a la tripulación.

Artículo 598

El flete correspondiente a las mercancías cargadas sin el consentimiento del armador y a toda mercancía que no haya sido marcada con precisión o que no esté suficientemente marcada se calculará sobre la base del valor máximo del flete aplicado en casos similares al mismo tipo de mercancías cargadas para ser transportadas por la misma ruta, o aproximadamente la misma ruta, siempre que el flete fijado de esta manera sea mayor que el flete convenido.

Artículo 599

Sólo se pagará flete por la carga que haya sido transportada y puesta a disposición del consignatario en el puerto de destino.

Además de los casos mencionados en los artículos 475, 476, 509, 510, 566, 572, 573 y 574 de la presente Ley y como excepción a lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo, también se pagará flete por la carga que no haya sido transportada y puesta a disposición del consignatario si dicha carga no llegó a destino por causas imputables al fletador o al cargador, o a personas con derecho a disponer de la carga, o a cualquier otra persona de cuyo comportamiento ellos fuesen responsables, o si la carga no arribó al puerto de destino por razones vinculadas con la carga sin culpa alguna del armador.

Como excepción a lo dispuesto en el segundo párrafo de este artículo, además de los casos mencionados en los artículos 473, 567, 573 y 600 de la presente Ley, el armador tendrá derecho a cobrar flete por la carga transportada sólo durante una parte del viaje —en cuyo caso se cobrará una suma proporcional a la distancia efectivamente recorrida—, a menos que el armador sea responsable de la interrupción del viaje.

Artículo 600

En caso de naufragio u otro accidente de navegación, así como en caso de apresamiento o detención del buque o de la carga como resultado de actos bélicos, delitos internacionales en el mar, disturbios o tumultos populares, el armador tendrá derecho a cobrar flete por la carga salvada, en proporción a la distancia efectivamente recorrida.

Artículo 601

Si no se emitió ningún documento de transporte, el consignatario pagará el flete y demás sumas adeudadas en virtud del transporte de la carga tan pronto como ésta le sea entregada, a menos que el fletador y el armador hayan acordado otra cosa.

Artículo 602

Si la entrega de la carga se realiza de conformidad con un conocimiento de embarque, el consignatario pagará únicamente las sumas indicadas en el conocimiento de embarque o las que se hayan devengado con posterioridad a su expedición.

Artículo 603

Si el consignatario no cumple las obligaciones establecidas en los artículos 601 a 603 de la presente Ley, el armador tendrá derecho a retener y vender la carga con arreglo a lo dispuesto en los artículos 555 a 557 de esta Ley.

El armador gozará también de los derechos mencionados en el primer párrafo de este artículo cuando entregue la carga a una persona que no sea el consignatario.

Artículo 604

El armador que haya entregado la carga al consignatario no tendrá derecho a reclamar al fletador el pago de las sumas que no haya podido cobrarle al consignatario de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 603 de la presente Ley.

Si mediante la venta de la carga el armador logra cobrar sus créditos sólo en parte, tendrá derecho a reclamar al fletador el pago del saldo que no hubiera cobrado, con sujeción a las condiciones establecidas en el primer párrafo de este artículo.

Lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo no se aplicará si el armador prueba que, a pesar de haber actuado con la debida diligencia, no le fue posible proceder de conformidad con lo dispuesto en el artículo 603 de la presente Ley.

Privilegios marítimos sobre bienes cargados en una embarcación

Artículo 605

Los bienes cargados en una embarcación están gravados con privilegio marítimo en relación con:

1) Las costas judiciales en que se haya incurrido en interés común de todos los acreedores en procedimientos de ejecución o garantía incoados a fin de preservar o vender los bienes, así como los gastos de vigilancia y supervisión de esos bienes en que se haya incurrido después del arribo del buque al último puerto;

2) Las reclamaciones relacionadas con recompensas por salvamento en el mar y la contribución a las averías gruesas que corresponda a dichos bienes;

3) Los créditos resultantes del contrato de transporte, incluidos los gastos de depósito de los bienes cargados.

Los privilegios marítimos que gravan estos bienes en garantía del pago del capital se extienden también a los intereses.

Artículo 606

Los privilegios marítimos sobre los bienes cargados no se extinguen por el cambio de propietario de dichos bienes, a menos que se establezca otra cosa en la presente Ley.

Artículo 607

El orden de prioridad de los créditos garantizados con privilegios marítimos sobre los bienes cargados se determinará de acuerdo con el primer párrafo del artículo 605 de la presente Ley.

Si los créditos mencionados en los incisos 1 y 3 del primer párrafo del artículo 605 de la presente Ley no pueden pagarse en su totalidad, se pagarán en proporción a sus montos respectivos.

Si los créditos mencionados en el inciso 2 del primer párrafo del artículo 605 de la presente Ley no pueden pagarse en su totalidad, los que tengan una fecha posterior tendrán prioridad respecto de los créditos de fechas anteriores.

Se presumirá que los créditos que hayan surgido como consecuencia de un mismo y único hecho nacieron en el mismo momento.

Artículo 608

El hecho de que el armador del buque ejerza el derecho de retención previsto en el artículo 603 de la presente Ley no alterará el orden de prioridad de los créditos garantizados con privilegios marítimos.

Artículo 609

Los créditos garantizados con privilegios marítimos sobre la carga no se extinguirán por la extinción de dichos privilegios.

Cuando se cedan créditos garantizados con privilegios marítimos, también se operará la transferencia de los privilegios sobre los bienes.

Artículo 610

Los privilegios marítimos sobre los bienes cargados se extinguen:

- 1) Por la extinción del crédito asegurado con el privilegio marítimo;
- 2) Por la venta de los bienes en virtud de un procedimiento de ejecución o quiebra;
- 3) Si el acreedor no pide al tribunal competente que ordene medidas provisionales dentro de los 15 días siguientes a la fecha de descarga de los bienes;
- 4) Si los bienes descargados se transfieren legalmente antes del vencimiento del plazo establecido en el inciso 3 del presente artículo a terceros que no los tengan en su poder en nombre del deudor;
- 5) Si los bienes son declarados botín o trofeo en el mar.

b) Transporte de pasajeros y equipaje

Artículo 611

A los efectos de la aplicación de las disposiciones del presente capítulo de la Ley, relativas al transporte de pasajeros o su equipaje, se entenderá que los términos empleados en ella tienen los significados que se indican a continuación:

- 1) Armador es la persona que celebra, o en cuyo nombre se celebra, un contrato de transporte, independientemente de que sea ella o un armador efectivo quien en los hechos lleve a cabo el transporte;
- 2) Armador efectivo es una persona distinta del armador del buque —ya sea el propietario del buque, el fletador o cualquier otra persona que utiliza el buque—, que realiza efectivamente, en forma completa o parcial, el transporte;
- 3) Pasajero es toda persona que, en virtud de un contrato de transporte, es transportada en un buque, o acompaña a un vehículo o animales vivos transportados de conformidad con un contrato de transporte de bienes;
- 4) El equipaje comprende todos los bienes transportados en virtud de un contrato de transporte, incluidos los vehículos, pero con excepción de:
 - a) Las mercancías y vehículos transportados en virtud de un contrato de fletamento de un buque a casco desnudo, o de fletamento de un buque con cesión de la gestión náutica, de acuerdo con un conocimiento de embarque o en virtud de un contrato que trata principalmente del transporte de mercancías; y
 - b) Los animales vivos;
- 5) Equipaje de mano es el equipaje que un pasajero lleva en su camarote o mantiene bajo su vigilancia o supervisión, incluido el equipaje que se encuentra en el interior de un vehículo o sobre éste;
- 6) Daños y perjuicios causados por la demora son los daños materiales ocasionados por la falta de entrega del equipaje dentro de un plazo razonable a partir de la fecha de llegada del buque que lo transportó o debió haberlo transportado, exceptuados los retrasos causados por cierres patronales, huelgas o hechos semejantes.

Artículo 612

En virtud del contrato de transporte de pasajeros, el armador del buque se obliga ante el fletador a transportar uno o más pasajeros, y el fletador se compromete a pagar el pasaje.

Artículo 613

El precio del pasaje se establece mediante un contrato.

Artículo 614

El armador emitirá un billete a todo pasajero que lo solicite.

El billete podrá emitirse a nombre de una persona o al portador.

Artículo 615

A menos que se pruebe lo contrario, se presumirá que las condiciones que figuran en el billete coinciden con las estipuladas en el contrato.

La inexistencia, emisión incorrecta o extravío del billete no afectarán la existencia, la validez ni el contenido del contrato de transporte.

Artículo 616

Sólo podrán formularse objeciones a las condiciones que figuran en un billete emitido al portador en el momento de su emisión.

Artículo 617

Los billetes emitidos a nombre de una persona no podrán transferirse a otra persona sin el consentimiento del armador.

A menos que se obtenga el consentimiento del armador, un billete emitido al portador no podrá transferirse a otra persona después de que el pasajero haya comenzado el viaje.

Artículo 618

Un pasajero que embarque sin el billete que tendría que haber adquirido antes de embarcar deberá presentarse de inmediato ante el capitán u otro miembro autorizado de la tripulación.

Si median razones válidas, el capitán podrá hacer desembarcar a cualquier pasajero que no posea un billete (primer párrafo de este artículo).

La persona que no posea un billete deberá pagar el pasaje que corresponda al trayecto comprendido entre el puerto en que embarcó y el puerto en que desembarcará, y si no se presenta oportunamente ante el capitán u otro miembro autorizado de la tripulación del buque, pagará el doble del pasaje correspondiente a la distancia recorrida.

Se considerará que el puerto de embarco del pasajero fue el puerto de partida del buque si no puede demostrarse que el pasajero embarcó en otro puerto.

Artículo 619

En el caso de viajes que se limiten a las aguas interiores de la República de Croacia, el pasajero podrá rescindir el contrato si el buque no comienza el viaje dentro de la hora siguiente a la hora estipulada en el contrato o en el cronograma de navegación del buque, o dentro de las 12 horas siguientes si el viaje se extiende más allá de esos límites.

En los casos previstos en el primer párrafo de este artículo, el pasajero tendrá derecho a que se le reembolse el precio del pasaje.

Si el comienzo del viaje se retrasa por negligencia o dolo del armador del buque o las personas a su servicio, el armador tendrá la obligación de indemnizar a los pasajeros por los daños y perjuicios.

Artículo 620

No se reembolsará el precio del pasaje si el pasajero no embarca antes o en el momento de la salida del buque o si no termina el viaje.

Artículo 621

En el caso de viajes que se limiten a las aguas interiores de la República de Croacia, el armador reembolsará el pasaje a los pasajeros que tengan un billete emitido a su nombre y que lo cancelen seis horas antes del inicio del viaje, o tres días antes de que comience el viaje en el caso de viajes que se extiendan más allá de esos límites.

Si se cancela un billete de acuerdo con el primer párrafo de este artículo, el armador podrá retener como máximo el 10% del precio del pasaje.

Artículo 622

Si el billete se emitió al portador, el armador deberá reembolsar el precio del pasaje al pasajero si éste cancela el billete por lo menos una hora antes del comienzo del viaje, a menos que en el billete se establezca otra cosa.

En caso de cancelación del viaje con arreglo al primer párrafo de este artículo, el armador podrá retener como máximo el 10% del precio del pasaje.

Artículo 623

Si un viaje que se limita a las aguas interiores de la República de Croacia se interrumpe por más de 12 horas después de iniciado por causas no imputables al pasajero o, en el caso de un viaje que se extienda más allá de dichos límites, si se interrumpe por más de tres días, el pasajero tendrá derecho a:

- 1) Pedir al armador del buque que lo transporte junto con su equipaje a su lugar de destino por un medio de transporte propio del armador o por otros medios adecuados;
- 2) Pedir al armador que, dentro de un plazo razonable, lo lleve de regreso junto con su equipaje al puerto de partida y le reembolse el precio del pasaje;
- 3) Rescindir el contrato y pedir al armador que le reembolse el precio del pasaje.

Si el viaje se interrumpe por negligencia o dolo del armador, o de personas a su servicio, el armador tendrá la obligación de indemnizar al pasajero por los daños y perjuicios.

Artículo 624

Cuando un pasajero pida el reembolso de su pasaje (artículo 623, primer párrafo, incisos 2 y 3) o una indemnización por daños y perjuicios (artículo 623, segundo párrafo), deberá presentar una solicitud por escrito al armador dentro de los tres días siguientes a la finalización del viaje si éste se limitó a las aguas interiores de la República de Croacia, o dentro del plazo de siete días a partir de la fecha de finalización del viaje si éste se extendió más allá de dichos límites, o entablará una demanda judicial dentro del mismo plazo.

Si el pasajero solicita que se le lleve de regreso al lugar de partida o que se le permita continuar el viaje (artículo 623, primer párrafo, incisos 1 y 2), deberá presentar su solicitud por escrito al armador 24 horas después del vencimiento del plazo establecido en el primer párrafo del artículo 623 de la presente Ley.

El pasajero que no cumpla con las disposiciones de los párrafos primero y segundo de este artículo perderá el derecho a reclamar una indemnización por daños y perjuicios y el reembolso del pasaje, o a solicitar al armador que le permita continuar el viaje o que lo lleve de regreso al puerto de partida.

Artículo 625

Las disposiciones de la presente Ley que rigen la responsabilidad del armador del buque por la muerte o las lesiones corporales de un pasajero se aplicarán también cuando el transporte se realice en forma gratuita.

Artículo 626

El armador del buque será responsable de los daños y perjuicios que resulten de la muerte o las lesiones corporales sufridas por un pasajero, o de la entrega incompleta, el extravío o los daños del equipaje, si el hecho que causó dichos daños y perjuicios ocurrió durante el viaje, así como de los daños y perjuicios causados por cualquier demora en la entrega del equipaje al pasajero, si los daños y perjuicios o la demora se produjeron por culpa del armador o de personas a su servicio.

La persona que reclame indemnización por daños y perjuicios en virtud de lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo, tendrá que demostrar que el hecho que causó los daños y perjuicios ocurrió durante el viaje, y deberá probar también el monto de dichos daños y perjuicios.

Artículo 627

El armador del buque responderá de los daños y perjuicios mencionados en el artículo 626 de la presente Ley que se hayan producido por culpa de una persona a su servicio que estuviera realizando las tareas que le correspondían en el marco de sus funciones.

Artículo 628

A menos que se demuestre lo contrario, se presumirá que el armador del buque incurrió en culpa si la muerte o las lesiones corporales sufridas por el pasajero, o la entrega incompleta, el extravío o los daños del equipaje de mano, o la demora en la entrega de dicho equipaje al pasajero fueron causados, directa o indirectamente, por naufragio, abordaje, encalladura o varada, explosión, incendio o un defecto del buque.

Se presumirá, salvo prueba en contrario, que el armador es culpable de la entrega incompleta, el extravío o los daños de otro tipo de equipaje, o de cualquier demora en la entrega de dicho equipaje al pasajero, cualquiera sea la índole del hecho que causó dichos daños y perjuicios.

Artículo 629

El armador responderá ante el pasajero, de conformidad con el segundo párrafo del artículo 628 de la presente Ley, de los daños y perjuicios que resulten de la entrega incompleta de objetos de valor (dinero, valores, oro, plata, joyas, piedras preciosas, objetos de arte), o de los daños que éstos sufran, o de cualquier demora en su entrega al pasajero, solamente si el armador del buque se había constituido en depositario de dichos objetos de valor.

El armador deberá emitir un recibo escrito por los bienes que reciba en depósito con arreglo al primer párrafo de este artículo.

Artículo 630

Si el pasajero lo solicita, el armador deberá emitir un recibo escrito por el equipaje que se le entregue en depósito.

En dicho recibo se deberá indicar el tipo de equipaje y el número de piezas.

A menos que se demuestre lo contrario, se presumirá que los datos indicados en el recibo del equipaje son correctos.

Artículo 631

Si al concluir el viaje el equipaje no es reclamado o retirado del buque, el armador lo mantendrá bajo su custodia o lo depositará en poder de un depositario adecuado por cuenta y riesgo del pasajero.

Artículo 632

Si el armador demuestra que las lesiones corporales o la muerte de un pasajero, la entrega incompleta, el extravío o los daños del equipaje, o la demora en la entrega del equipaje al pasajero, se produjeron parcial o exclusivamente por culpa de dicho pasajero o por un acto de éste que no pueda considerarse normal, el tribunal podrá mitigar la responsabilidad del armador o exonerarlo de ella.

Artículo 633

La responsabilidad del armador del buque por las lesiones corporales o la muerte de un pasajero se limitará en todos los casos a 46.666 Derechos Especiales de Giro por pasajero y por viaje.

Si la indemnización por daños y perjuicios se otorga en calidad de renta anual, el capital no podrá superar el monto establecido en el primer párrafo de este artículo.

El monto indicado en el primer párrafo de este artículo se aplicará a la liquidación de las reclamaciones de todos los acreedores que se deriven de hechos ocurridos durante un mismo viaje.

Artículo 634

La responsabilidad del armador del buque por los daños y perjuicios causados por la entrega incompleta, el extravío o los daños del equipaje, o por cualquier demora en la entrega del equipaje al pasajero, se limitará en todos los casos a los montos siguientes:

- 1) 833 Derechos Especiales de Giro por pasajero y por viaje en el caso del equipaje de mano;
- 2) 3.333 Derechos Especiales de Giro por vehículo y por viaje en el caso de los vehículos, incluido el equipaje transportado en el interior de un vehículo o sobre éste;
- 3) 1.200 Derechos Especiales de Giro por pasajero y por viaje si se trata de un tipo de equipaje distinto del mencionado en los incisos 1 y 2 del primer párrafo de este artículo.

Lo dispuesto en el inciso 3 del primer párrafo de este artículo se aplicará también a la responsabilidad del armador por daños causados a objetos de valor (artículo 629).

Artículo 635

El armador del buque y el pasajero podrán convenir en que la responsabilidad del armador se rija por lo dispuesto en el artículo 634 de la presente Ley solamente después de deducir una franquicia de un máximo de 117 Derechos Especiales de Giro en el caso de daños causados a un vehículo, y de un máximo de 13 Derechos Especiales de Giro por pasajero en el caso de daños y perjuicios causados por la demora en su entrega al pasajero.

El monto de la franquicia se deducirá del monto de la indemnización adeudada al pasajero.

Lo dispuesto en este artículo no se aplicará a los objetos de valor.

Artículo 636

El armador del buque perderá su derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad prevista en los artículos 633, 634 y 635 de la presente Ley si se demuestra que los daños y perjuicios se produjeron como consecuencia de actos u omisiones cometidos por el armador intencional o imprudentemente, a sabiendas de que probablemente ocurrirían tales daños.

Artículo 637

Se podrá aumentar el límite máximo de la responsabilidad del armador previsto en los artículos 633, 634 y 635 de la presente Ley mediante un acuerdo expreso y por escrito entre el armador y el pasajero.

Artículo 638

Además de la suma que el armador del buque está obligado a pagar al pasajero con arreglo a lo dispuesto en los artículos 633, 634, 635 y 637 de la presente Ley, deberá pagarse la totalidad de los intereses y costas judiciales reconocidos por el tribunal en una acción de daños y perjuicios resultantes de las lesiones corporales o la muerte de un pasajero, la entrega incompleta, el extravío o los daños del equipaje, o la demora en la entrega del equipaje al pasajero.

Artículo 639

Si se entabla una demanda de daños y perjuicios contra personas que están al servicio del armador del buque o del armador efectivo del buque al amparo de las disposiciones de la presente Ley sobre el transporte de pasajeros y su equipaje, dichas personas tendrán derecho a beneficiarse de la exoneración o limitación de responsabilidad a que tiene derecho el armador del buque de acuerdo con lo dispuesto en esta Ley, siempre y cuando dichas personas hayan actuado en el marco de sus funciones a bordo del buque.

Las personas al servicio del armador o del armador efectivo mencionadas en el primer párrafo de este artículo perderán su derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad prevista en los artículos 633, 634 y 635 de esta Ley si se demuestra que los daños y perjuicios fueron causados por actos u omisiones cometidos por esas personas con la intención de causar dichos daños, o imprudentemente, a sabiendas de que probablemente ocurrirían tales daños y perjuicios.

El límite de responsabilidad acordado entre el armador y el pasajero de conformidad con las disposiciones del artículo 637 de la presente Ley no se aplicará a las personas mencionadas en el primer párrafo de este artículo.

Artículo 640

El transporte de pasajeros y equipaje de mano comprende el tiempo durante el cual el pasajero se encuentra a bordo, el tiempo de embarco y desembarco y el tiempo necesario para trasladar al pasajero de la costa al buque y viceversa, siempre y cuando se incluyan los gastos de dichos traslados secundarios en el precio del billete o si el armador suministra las embarcaciones utilizadas para dichos traslados. No se considerará parte del transporte el tiempo que el pasajero permanezca en la terminal del puerto o en cualquier otra parte de éste.

Además del tiempo indicado en el primer párrafo de este artículo, el transporte de equipaje de mano también abarca el período comprendido entre el momento en que el armador se hace cargo del equipaje, ya sea en tierra o a bordo, y el momento en que lo devuelve al pasajero.

Artículo 641

Cuando exista fundamento para aplicar los límites de responsabilidad previstos en los artículos 633, 634, 635 y 637 de la presente Ley, dichos límites se aplicarán a la suma total de las indemnizaciones que puedan otorgarse en el marco de todas las acciones por responsabilidad contractual o extracontractual que se entablen a raíz de la muerte o las lesiones corporales de un pasajero, la entrega incompleta, el extravío o los daños del equipaje, o cualquier demora en la entrega del equipaje al pasajero.

Si el transporte fue realizado por un armador efectivo, el monto total de la indemnización que podrá obtenerse del armador o el armador efectivo y de las personas a su servicio que estuvieran actuando en el

marco de sus funciones oficiales no podrá superar el monto más alto de la indemnización que pueda reclamarse al armador o al armador efectivo; sin embargo, ninguna de las personas mencionadas deberá responder por encima de los límites aplicables a ellas.

En todos los casos en que, de acuerdo con las disposiciones del artículo 639 de la presente Ley, las personas al servicio del armador o el armador efectivo tengan derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad prevista en los artículos 633, 634 y 635 de esta Ley, el monto total de la indemnización que podrá obtenerse del armador, o en definitiva del armador efectivo, y de las personas a su servicio, no podrá superar los límites establecidos en dichos artículos.

Artículo 642

El pasajero deberá formular sus objeciones por escrito al armador del buque o al representante autorizado de éste en los siguientes casos:

- 1) Cuando el equipaje presenta daños manifiestos:
 - a) En el caso del equipaje de mano, antes de su devolución al pasajero o en el momento de la devolución;
 - b) En el caso de otro tipo de equipaje, en el momento de su entrega o antes;
- 2) Cuando el equipaje no presenta daños manifiestos o ha sido extraviado, dentro del plazo de 15 días a partir de la fecha de su liberación o entrega, o a partir de la fecha en que debió haberse entregado.

Si el pasajero no cumple con las disposiciones del primer párrafo de este artículo, se presumirá que ha recibido el equipaje en buen estado, a menos que se demuestre lo contrario.

No será necesario cursar un aviso por escrito si el estado del equipaje se verificó en presencia de ambas partes en el momento de la entrega.

Artículo 643

Si el equipaje no se entrega al pasajero dentro de los 30 días siguientes a la finalización del viaje, el pasajero podrá declarar que considera que el equipaje se ha extraviado.

El pasajero que presente una declaración con arreglo a lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo tendrá derecho a solicitar al armador que le informe de la recuperación del equipaje si éste es localizado antes de que transcurra un año a partir de la fecha de pago de la indemnización por el extravío del equipaje.

Dentro de los 30 días siguientes a la fecha en que reciba la información sobre la localización del equipaje, el pasajero podrá solicitar que se le entregue en el lugar que él indique contra el pago de los gastos de transporte.

El pasajero que acepte la entrega del equipaje recuperado deberá reembolsar la suma que hubiera recibido en concepto de indemnización por el extravío del equipaje, menos el flete que se le hubiera reembolsado, pero conservará el derecho a ser indemnizado por los daños y perjuicios resultantes de la demora en la entrega del equipaje.

Si el pasajero no formula la solicitud prevista en los párrafos segundo y tercero de este artículo, el armador podrá disponer libremente del equipaje.

Artículo 644

Cualquier condición del contrato estipulada antes de que se produzca el hecho causante de la muerte o las lesiones corporales de un pasajero, o de la entrega incompleta, el extravío o los daños del equipaje, o de la demora en la entrega del equipaje al pasajero, será nula si tiene por efecto exonerar al armador de su responsabilidad frente al pasajero, o fijar un límite de responsabilidad inferior al monto establecido en la

presente Ley, con excepción del previsto en el artículo 635 de esta Ley, o trasladar la carga de la prueba del armador a otra persona.

Artículo 645

Las disposiciones de los artículos 626, 627, 628, 629 y 632 de la presente Ley se aplicarán a todas las reclamaciones, tanto contractuales como extracontractuales, planteadas contra el armador sobre la base de cualquier fundamento, por daños y perjuicios causados por la muerte o las lesiones corporales de un pasajero, la entrega incompleta, el extravío o los daños del equipaje, o la demora en la entrega del equipaje al pasajero.

Artículo 646

El armador tendrá derecho a retener y vender el equipaje que se le entrega para su transporte y los objetos de valor que reciba en custodia a fin de satisfacer las reclamaciones relacionadas con el transporte de un pasajero y su equipaje y la custodia de objetos de valor.

c) Operaciones de remolque y empuje

Artículo 647

En virtud del contrato de remolque, el armador de un remolcador se obliga a remolcar o a empujar otro buque u objeto con su propio buque a un lugar designado, o por un período determinado, o para la ejecución de una operación en particular, y el armador del buque remolcado o empujado se obliga a pagar un precio por la operación de remolque.

El precio de la operación de remolque debe estipularse en el contrato.

Artículo 648

La operación de remolque se realizará bajo el mando del capitán del buque remolcado, a menos que se convenga en otra cosa.

Artículo 649

De conformidad con la presente Ley:

1) La operación de remolque comienza:

— Cuando, por orden del capitán de la operación, el remolcador se coloca en una posición que le permite realizar la operación de remolque, o cuando, por orden del capitán de la operación, el remolcador recibe o entrega el cable de remolque, o cuando comienza a empujar el buque o a realizar cualquier otra maniobra necesaria para la operación de remolque, según cuál ocurra primero;

2) La operación de remolque finaliza:

— Cuando se cumple la orden final dada por el capitán de la operación de que se suelte el cable de remolque o cuando termina el empuje o cualquier otra maniobra necesaria para la operación de remolque, según cuál ocurra en último término.

Artículo 650

Cuando un remolcador remolca una embarcación no tripulada, el armador del remolcador tomará las medidas habituales a fin de mantener la navegabilidad de la embarcación remolcada en las mismas condiciones en que la recibió para su remolque.

El armador del remolcador será responsable de la carga que se encuentre en la embarcación remolcada sólo si ha aceptado expresamente asumir esa responsabilidad.

El armador del remolcador podrá obligarse a transportar la carga remolcándola con su propio buque o con otro buque. En caso de duda, se presumirá que se ha celebrado un contrato de remolque.

El armador de un remolcador que, con arreglo a lo dispuesto en los párrafos segundo y tercero de este artículo, es responsable de la carga responderá de los daños que sufra la carga de conformidad con las disposiciones de la presente Ley relacionadas con la responsabilidad del armador del buque por el transporte de mercancías.

Artículo 651

La indemnización por los daños y perjuicios causados por el abordaje entre buques remolcados o empujados, o por el abordaje entre estos y otros buques, se regirá por las disposiciones de la presente Ley que regulan la indemnización por los daños causados por el abordaje de buques.

Artículo 652

Si el buque remolcado corre peligro por circunstancias de las cuales el armador del remolcador no es responsable de acuerdo con el contrato de remolque, y el remolcador participa en los servicios de salvamento, el armador del remolcador tendrá derecho a una recompensa por el salvamento si éste se lleva a cabo con éxito.

El armador del remolcador no tendrá derecho a una recompensa por el salvamento si en el contrato se estipula que cualquier recompensa por salvamento estará incluida en el precio de la operación de remolque.

Si en el contrato se estipula que el precio de la operación de remolque se pagará solamente en caso de que el servicio se preste satisfactoriamente, el armador del remolcador tendrá igualmente derecho a cobrar el precio aunque el servicio no sea satisfactorio si demuestra que ello se debió a la culpa del armador del buque remolcado.

Si no se ha estipulado que el precio de la operación de remolque se pagará solamente en caso de que el servicio se preste satisfactoriamente, el armador del remolcador no tendrá derecho a cobrar el precio si el armador del buque remolcado demuestra que el servicio no se prestó satisfactoriamente por culpa del armador del remolcador.

Artículo 653

Las disposiciones de la presente Ley sobre las averías gruesas se aplicarán también a las relaciones entre el remolcador y el buque remolcado.

Artículo 654

Los buques de pabellón extranjero no podrán realizar ninguna operación de remolque que comience y termine en un puerto o en aguas interiores de Croacia y dentro de las aguas territoriales de la República de Croacia (remolque de cabotaje) sin el consentimiento del ministro competente.

Artículo 655

Lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 647 y en los artículos 650 y 654 de la presente Ley se aplicará también a las operaciones de empuje.

d) Otros contratos marítimos

Artículo 656

Las disposiciones de los artículos 657 a 660 de la presente Ley se aplicarán a los contratos celebrados entre un contratista que contrata un servicio distinto del transporte marítimo de pasajeros, equipaje o bienes o del servicio de remolque, y un armador que presta el servicio mediante el uso de un buque, por cuyo concepto el contratista se obliga a pagarle una remuneración.

Los contratos previstos en el primer párrafo de este artículo comprenden también el fletamento por tiempo determinado.

Artículo 657

Salvo convención en contrario, el armador será responsable de la navegabilidad del buque de conformidad con lo dispuesto en el artículo 479 de la presente Ley.

Artículo 658

A menos que las partes estipulen otra cosa, el armador de un buque será responsable de los actos y omisiones de las personas a su servicio que ejecuten el contrato, como si los hubiera cometido él mismo.

Lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo es sin perjuicio de las disposiciones del artículo 657 de la presente Ley.

El armador y las personas a su servicio serán responsables de la muerte y las lesiones corporales de las personas al servicio del contratista, de conformidad con las disposiciones de la presente Ley que rigen la responsabilidad por la muerte o las lesiones corporales de los miembros de la tripulación, siempre y cuando su presencia a bordo se deba a la ejecución del contrato.

Artículo 659

Las disposiciones del artículo 469 de la presente Ley se aplicarán también a los contratos mencionados en el artículo 656 de esta Ley.

Artículo 660

Las disposiciones de la presente Ley que se refieren al flete del transporte marítimo de mercancías se aplicarán también según corresponda a los contratos previstos en el artículo 656 de la presente Ley.

e) Transporte marítimo realizado por varios transportistas

Artículo 661

En el contrato de transporte marítimo de mercancías, pasajeros y equipaje puede estipularse que el armador del buque realice una parte del transporte con su propio buque y otra parte con buques de otros armadores (transporte directo).

El armador de un buque que reciba carga en virtud de un contrato de transporte directo de mercancías deberá emitir un conocimiento de embarque por todo el viaje contratado (conocimiento de embarque directo).

El armador de un buque que se comprometa a efectuar un transporte directo de pasajeros deberá emitir a cada pasajero un billete que abarque la totalidad del viaje contratado (billete directo).

El armador de un buque que reciba equipaje de un pasajero para transportarlo en virtud de un contrato de transporte directo de pasajeros emitirá un recibo del equipaje por todo el viaje contratado (recibo de equipaje directo).

Se entenderá que cada armador subsiguiente que se haga cargo de la carga o del equipaje y del documento de transporte directo ha celebrado un contrato de transporte directo de mercancías o equipaje.

Se entenderá que cada armador subsiguiente que acepte a un pasajero con un billete directo ha celebrado un contrato de transporte directo de pasajeros.

Artículo 662

El armador que haya celebrado un contrato de transporte directo, el armador que haya emitido el documento de transporte directo, el armador que haya entregado la carga al consignatario y el armador que estuviera realizando el transporte cuando ocurrió el hecho que dio lugar a una reclamación por daños y perjuicios causados por la merma, el extravío o los daños sufridos por la carga serán solidariamente responsables frente a la persona que tenga derecho a plantear dicha reclamación.

En el caso de daños y perjuicios causados por la demora en el transporte de mercancías, el armador que celebró el contrato de transporte y el armador que entregó las mercancías al consignatario serán responsables ante el beneficiario del transporte.

Las disposiciones de los párrafos primero y segundo de este artículo se aplicarán también al transporte directo de equipaje.

Artículo 663

El armador de un buque que haya pagado una indemnización de conformidad con lo dispuesto en el artículo 662 de la presente Ley tendrá derecho a recurrir contra el armador que estaba realizando el transporte cuando ocurrió el hecho que dio lugar a la reclamación.

Si no es posible identificar al armador que estaba realizando el transporte cuando ocurrió el hecho mencionado en el primer párrafo de este artículo, el monto de la indemnización liquidada será de cuenta de los armadores que hayan participado en el transporte directo, a prorrata de la parte que a cada uno corresponda en el flete estipulado, con excepción de aquellos armadores que prueben que el hecho no ocurrió durante la parte del viaje que ellos realizaron.

Si el armador que pagó la indemnización no incurrió en culpa por no haber podido hacer valer su derecho a recurrir contra el armador que transportaba las mercancías cuando ocurrió el hecho, el monto de la indemnización liquidada será de cuenta de todos los armadores que hayan participado en el transporte directo, a prorrata de la parte que a cada uno corresponda en el flete estipulado.

Artículo 664

Si en el momento de recibir la carga, el porteador que participa en un transporte directo no formula observaciones en el documento de transporte directo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 528 de la presente Ley, tendrá que demostrar a los demás armadores que participen en dicho transporte que entregó la carga al porteador subsiguiente o al consignatario en las mismas condiciones en que la recibió del armador anterior o del cargador.

Si el armador que participa en un transporte directo formula observaciones en el documento de transporte directo de conformidad con el artículo 528 de la presente Ley, los demás armadores tendrán que probar que ellos recibieron la carga del cargador o del armador anterior en las mismas condiciones que se describen en el documento de transporte.

Artículo 665

El armador que celebre un contrato de transporte directo de pasajeros será responsable por todo el viaje contratado.

Cada armador subsiguiente que participe en la ejecución de un transporte directo de pasajeros responderá ante los pasajeros únicamente por los daños y perjuicios causados durante la parte del viaje que él haya realizado.

El armador en cuya parte del viaje haya ocurrido la merma, el extravío o los daños del equipaje de mano será responsable de los daños y perjuicios respectivos. El pasajero perjudicado tendrá la obligación de formular por escrito las objeciones referidas en el primer párrafo del artículo 642 de la presente Ley y presentarlas al armador en cuya parte del viaje hayan ocurrido los daños, a más tardar cuando el pasajero desembarque del buque de dicho armador.

Los armadores mencionados en los párrafos primero y segundo de este artículo serán solidariamente responsables de las lesiones corporales o la muerte de un pasajero.

Artículo 666

Si un armador que ha celebrado un contrato de transporte directo de pasajeros liquida la reclamación de un pasajero de la cual es también responsable otro armador de conformidad con lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 665 de la presente Ley, tendrá derecho a recurrir contra este último.

Artículo 667

Todo acuerdo especial en virtud del cual un armador asuma obligaciones no establecidas en la presente Ley, o renuncie a derechos que le corresponden de conformidad con esta Ley, surtirá efectos jurídicos contra el porteador efectivo sólo si éste ha prestado su consentimiento para ello expresamente y por escrito.

Artículo 668

El armador que encomiende el transporte total o parcialmente a otro armador efectivo será responsable de la totalidad del viaje.

Las disposiciones de la presente Ley sobre el transporte directo de pasajeros (artículos 665 y 666) se aplicarán al armador efectivo a quien se haya encomendado el transporte según lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo.

Artículo 669

En todo contrato de transporte de mercancías y pasajeros podrá estipularse que el armador que ha celebrado el contrato de transporte contratará también los servicios de otros armadores o porteadores.

Si el armador se obliga en los términos establecidos en el primer párrafo de este artículo, deberá proceder con la debida diligencia de un armador responsable al contratar al armador o porteador apropiado y responderá ante el pasajero o el fletador de la elección que realice.

Artículo 670

Si de acuerdo con el artículo 669 de la presente Ley, el transporte debe realizarse por tierra y por aire, las disposiciones de la presente Ley se aplicarán solamente a la parte del transporte que se realice por buque.

3. FLETAMENTO DE BUQUES CON CESIÓN DE LA GESTIÓN NÁUTICA

Artículo 671

En virtud del contrato de fletamento de buques con cesión de la gestión náutica previsto en la presente Ley, el arrendador proporciona al arrendatario, contra el pago de un alquiler, un buque para realizar actividades de navegación.

Artículo 672

El fletamento de buques con cesión de la gestión náutica debe consignarse por escrito. De lo contrario, no surtirá efecto jurídico alguno.

Artículo 673

El arrendador entregará el buque al arrendatario en condiciones que hagan posible su uso en la forma estipulada o con arreglo a la costumbre.

A menos que se acuerde lo contrario, los buques se entregarán sin tripulación.

Artículo 674

Los gastos de funcionamiento del buque serán de cuenta del arrendatario.

El arrendatario estará obligado a mantener el buque en condiciones de funcionamiento durante el plazo del fletamento, y al vencimiento del contrato lo devolverá en las mismas condiciones en que lo recibió y en el mismo lugar.

El arrendatario no será responsable del desgaste natural del buque.

No son de cuenta del arrendatario los gastos de las reparaciones que sean necesarias para subsanar los vicios ocultos que tenga el buque en el momento de su entrega al arrendatario, ni de los daños y perjuicios resultantes de la pérdida del buque por causas de fuerza mayor.

Artículo 675

El arrendador responderá de los daños y perjuicios causados por defectos que hagan que el buque deje de ser apto para el fin convenido o acostumbrado o que reduzcan seriamente esa aptitud si dichos defectos existían en el momento de su entrega al arrendatario, a menos que el arrendador demuestre que dichos defectos no hubieran podido descubrirse ni siquiera ejerciendo la diligencia debida de un armador responsable.

Artículo 676

Si el buque es objeto de un fletamento con cesión de la gestión náutica, la tripulación cumplirá las órdenes del arrendatario siempre y cuando así se haya estipulado en el contrato.

El arrendatario tendrá derecho a cambiar la tripulación.

Artículo 677

En caso de duda con respecto a si se ha celebrado un contrato de fletamento del buque con cesión de la gestión náutica o un fletamento por tiempo determinado, se considerará que se ha celebrado un contrato de fletamento por tiempo determinado.

Artículo 678

El precio del arriendo se pagará mensualmente y por adelantado a partir del día en que comience el arrendamiento.

El arrendador no tendrá derecho a percibir precio alguno por los períodos en que el arrendatario no haya podido usar el buque por culpa del arrendador o como resultado de un vicio oculto que tuviera el buque en el momento de su entrega al arrendatario.

Artículo 679

Si el arrendatario no paga el precio del arriendo en la fecha debida, el arrendador podrá reclamar inmediatamente el pago del precio estipulado por toda la duración del fletamento o rescindir el contrato.

Lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo es sin perjuicio del derecho del arrendador a reclamar daños y perjuicios.

Artículo 680

El contrato de fletamento de buques con cesión de la gestión náutica podrá celebrarse por un plazo definido o indefinido, y para uno o más viajes.

Artículo 681

El contrato de fletamento de buques con cesión de la gestión náutica celebrado por un plazo definido podrá prorrogarse únicamente mediante un acuerdo escrito.

El contrato de fletamento de buques con cesión de la gestión náutica celebrado por un plazo indefinido podrá rescindirse si se notifica por escrito a la otra parte la voluntad de rescindir con una antelación de tres meses como mínimo.

Artículo 682

El fletamento de un buque con cesión de la gestión náutica se acaba por la pérdida del buque, o si el buque deja de ser apto en forma permanente para ser utilizado, o si por causa de fuerza mayor su uso se torna imposible durante el plazo del fletamento.

Si las reparaciones del buque que son de cuenta del arrendador duran demasiado tiempo o se prevé que durarán demasiado tiempo, el arrendatario podrá desistir del fletamento.

Artículo 683

Si el arrendatario no devuelve el buque a su propietario al vencimiento del contrato de fletamento con cesión de la gestión náutica, deberá pagar una indemnización por el tiempo suplementario por un monto equivalente al doble del precio del arriendo.

Si la demora en la devolución del buque es imputable a la culpa del arrendatario, éste responderá ante el propietario de los daños y perjuicios que superen el monto establecido en el primer párrafo de este artículo.

Artículo 684

El arrendatario tendrá derecho a percibir cualquier recompensa por salvamento que gane el buque mientras se encuentre arrendado en virtud de un contrato de fletamento con cesión de la gestión náutica.

Artículo 685

El arrendatario sólo podrá subarrendar el buque con el consentimiento del propietario otorgado por escrito.

4. PLAZOS DE PRESCRIPCIÓN

Artículo 686

Las acciones derivadas de los contratos de utilización de buques, con excepción de las acciones relacionadas con los contratos de transporte de pasajeros y equipaje, prescribirán al cabo de un año.

El plazo de prescripción de las acciones derivadas de los contratos de transporte de pasajeros y equipaje será de dos años.

Una vez planteada una reclamación, las partes podrán acordar por escrito una ampliación del plazo de prescripción establecido en el primer párrafo de este artículo.

Los acuerdos celebrados con arreglo al primer párrafo de este artículo no surtirán efecto jurídico alguno a menos que se otorguen por escrito.

El plazo de prescripción comenzará a correr:

1) En los contratos de transporte de mercancías:

- Cuando se reclamen daños y perjuicios por merma, pérdida o daños de la carga, a partir de la fecha en que se entregó o debió haberse entregado la carga en el lugar de destino;
- Cuando se reclamen daños y perjuicios causados por la demora, a partir de la fecha de entrega de la carga;
- En caso de incumplimiento de otras obligaciones contractuales, a partir de la fecha en que la obligación debió haberse cumplido;

2) En los contratos de transporte de pasajeros:

- En caso de lesiones corporales, a partir de la fecha en que desembarcó el pasajero;
- En caso de muerte de un pasajero durante el viaje, a partir de la fecha en que el buque arribó o debió arribar al puerto en que el pasajero pretendía desembarcar;
- En caso de lesiones corporales sufridas por un pasajero durante el viaje, que causen la muerte de dicho pasajero después de su desembarco, a partir de la fecha de fallecimiento del pasajero; no obstante, si en el caso de muerte o lesiones corporales de un pasajero, la acción de daños y perjuicios respectiva no se entabla dentro del plazo de tres años a partir de su desembarco se perderá el derecho a reclamar daños y perjuicios;

3) En los contratos de transporte de equipaje:

- En el caso de equipaje entregado para su transporte, a partir de la fecha en que se entregó o debió haberse entregado el equipaje en el puerto en que desembarcó o debió haber desembarcado el pasajero;
- En el caso de equipaje de mano, a partir de la fecha en que desembarcó el pasajero o, si el pasajero falleció durante el viaje, a partir de la fecha en que el buque arribó o debió arribar al puerto en que el pasajero pretendía desembarcar;

4) En los contratos de remolque o empuje, a partir de la fecha en que finalizó la operación de remolque o empuje, con excepción de las acciones de cobro del precio del remolque, en cuyo caso el plazo comenzará a correr a partir del día en que debió pagarse el precio de la operación de remolque;

5) En los contratos de fletamento de buques con cesión de la gestión náutica, a partir de la fecha de rescisión del contrato, con excepción de las acciones de cobro del precio del arriendo, en cuyo caso el plazo comenzará a correr a partir del día en que debió pagarse el arriendo;

6) En el caso de acciones de repetición, a partir del día en que se realizó el acto que generó el derecho a recurrir contra el demandado.

Capítulo III. Contratos de servicios de agencias marítimas

Artículo 687

En virtud del contrato de servicios de agencias marítimas, el agente marítimo se obliga a prestar los servicios propios de las agencias marítimas y servicios de asistencia, mediación y representación, por

cuenta del mandante y en nombre y representación de éste, en virtud de una autorización general o especial, mientras que el mandante se obliga a reembolsar los gastos al agente marítimo y a pagarle una remuneración.

Artículo 688

Los servicios de agencias marítimas son servicios relacionados con la navegación, los buques y su utilización, y en particular con la asistencia a los buques y el cumplimiento de las formalidades aduaneras, la mediación en la celebración de contratos de utilización de buques, la compra y la venta de buques, su construcción y reparación, el seguro de buques y de cargas, la protección de los intereses de los buques, el aprovisionamiento, la contratación de la tripulación y el cuidado de tripulantes y pasajeros.

Artículo 689

En virtud de un contrato de servicios de agencias marítimas celebrado sobre la base de una autorización general, el agente marítimo se obliga a realizar, por cuenta y en nombre del mandante, todos los servicios o toda una clase determinada de servicios comprendidos en el ámbito de sus actividades.

Los contratos de servicios de agencias marítimas celebrados sobre la base de una autorización general deben consignarse por escrito.

El contrato que no se consigne por escrito no surtirá efecto jurídico alguno. En caso de duda con respecto a los límites de la autorización general, se considerará que se refiere a las actividades relacionadas con los trámites de despacho aduanero.

Cuando un agente marítimo se encarga exclusivamente de la mediación o de la celebración de contratos de utilización de buques, y existen dudas con respecto a los límites de la autorización general, se considerará que ésta se refiere a la mediación para celebrar dichos contratos, excluidos los contratos de fletamento de buques a casco desnudo, los de fletamento de buques con cesión de la gestión náutica y los de fletamento de todo un buque por tiempo determinado.

Artículo 690

Si el mandante limita la autorización otorgada al agente marítimo en lo que respecta a los servicios que prestan habitualmente dichos agentes, esta limitación no surtirá efecto jurídico alguno frente a los terceros que no tenían conocimiento de ella y que en las circunstancias del caso tampoco pudieron haber tenido conocimiento de ella.

Artículo 691

El agente marítimo está obligado y autorizado, dentro de los límites de la autorización otorgada, a prestar los servicios necesarios o habituales para cumplir las órdenes recibidas con la diligencia debida de un buen empresario.

Artículo 692

El agente marítimo podrá suscribir un contrato de utilización de un buque por cuenta y en nombre de ambas partes contratantes en virtud de una autorización expresa otorgada por ambas partes contratantes.

Artículo 693

Si el agente marítimo declara expresamente que está actuando en calidad de tal, se presumirá, con respecto a las personas de buena fe, que el agente marítimo está actuando en su propio nombre.

Artículo 694

El agente marítimo tiene derecho a recibir un anticipo para gastos y una remuneración.

El agente tiene derecho a retener los bienes del mandante cuando no se le paguen los gastos y la remuneración.

Artículo 695

Por el solo hecho de haberse celebrado el contrato, el agente marítimo tiene derecho al reembolso de los gastos y a una remuneración por su intervención en la mediación y la celebración del contrato.

Artículo 696

El Ministerio adjuntará a la presente Ley las normas relativas a las condiciones exigidas para el desempeño de la actividad de agente marítimo.

Capítulo IV. Contrato de seguro marítimo

1. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 697

Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán:

1) Al seguro del casco y de las máquinas, del equipo, los accesorios y los depósitos del buque, así como de otros bienes que se encuentren a bordo o sean transportados por el buque;

2) Al seguro de la carga, el dinero de los pasajes, los gastos del seguro, los gastos de suministros, los gastos por averías gruesas, las recompensas por salvamento, la ganancia esperada, las comisiones, los salarios de la tripulación, los privilegios marítimos y otros derechos, y demás ganancias económicas que existan o sea razonable esperar de un viaje por mar o del transporte de mercancías por mar y que sean cuantificables en dinero;

3) Al seguro de responsabilidad civil por daños causados a terceros durante la utilización del buque y a los bienes indicados en el inciso 1 de este párrafo que estén en posesión de personas físicas o jurídicas.

Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán también al seguro de obras nuevas y elementos necesarios para su construcción, al seguro de contenedores, al seguro de plataformas de investigación del lecho del mar, al seguro de bienes transportados antes o después por otros medios de transporte, y al seguro de bienes almacenados, guardados o depositados en cualquier otro lugar antes, durante o después de dicho transporte, así como a otros seguros similares contratados de acuerdo con las pólizas o las condiciones habitualmente estipuladas en los seguros marítimos, si el objeto del reaseguro es alguno de los contratos de seguro mencionados en este artículo.

Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán también al reaseguro, en la medida que corresponda, si dicho reaseguro forma parte del contrato de seguro reglamentado en este capítulo.

Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán asimismo al seguro de embarcaciones menores.

A los efectos del presente capítulo, se consideran terceros todas las personas que no sean partes en el contrato de seguro marítimo.

Artículo 698

El asegurado sólo puede ser una persona que tenga o que considera que tiene un interés justificado en evitar que ocurra el siniestro.

El asegurado puede reclamar la indemnización por los daños cubiertos por el seguro únicamente si tenía un interés en el objeto asegurado en el momento en que ocurrió o después de que ocurrió el suceso contra el cual se había asegurado o si adquirió dicho interés posteriormente.

Artículo 699

La parte contratante del seguro puede celebrar el contrato de seguro por su cuenta, por cuenta de un tercero determinado o por cuenta de una persona no determinada (“a quien pueda corresponder”).

Si del contrato de seguro no surge claramente que el seguro ha sido celebrado por cuenta de una persona no determinada, se considerará que el seguro ha sido contratado por cuenta de la parte contratante o de un tercero determinado.

Al celebrar el contrato de seguro, el asegurador no estará obligado a revelar si lo hace por cuenta propia o de un tercero.

No se considerará parte contratante a la persona que celebre un contrato de seguro expresamente en nombre y por cuenta de un mandante.

Artículo 700

Un seguro contratado por cuenta de una persona no determinada sin sus instrucciones es válido si el tercero (el asegurado) lo acepta posteriormente.

De acuerdo con lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo, el seguro contratado podrá aprobarse aun después de ocurrido el siniestro cubierto por el seguro.

Se entenderá que el tercero que presenta una reclamación de indemnización está por ese mismo hecho aprobando el seguro contratado.

Artículo 701

El seguro contratado por cuenta de una persona no determinada se considerará contratado por cuenta de quien tenga algún interés en el objeto asegurado en el momento en que ocurra el suceso contra el cual se contrató el seguro, o de quien tenga derecho a reclamar una indemnización por los daños de conformidad con el segundo párrafo del artículo 698 de la presente Ley.

El seguro contratado por cuenta de una persona no determinada será válido si la parte que tiene un interés en el objeto asegurado en el momento de producirse el suceso, o que tiene derecho a reclamar una indemnización por los daños de conformidad con el segundo párrafo del artículo 698 de la presente Ley, es el tenedor de la póliza o entra en posesión de ésta y acepta las condiciones del seguro ya contratado.

Artículo 702

Si al contratar el seguro la parte contratante o su representante no revelan todas las circunstancias que conocen o deberían conocer y que tienen alguna importancia para la evaluación del riesgo, o las declaran de manera incorrecta, el asegurador tendrá derecho a exigir a la parte contratante el pago adicional de la diferencia entre la prima correspondiente al valor real del riesgo y el valor pagado con anterioridad.

En los seguros contratados por cuenta de un tercero determinado se presumirá que todas las circunstancias que el asegurado conocía y que pudo comunicar a tiempo a la parte contratante, debieron haber sido conocidas por la parte contratante.

Lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo no se aplicará a hechos notorios, ni a circunstancias que sean conocidas o que sea razonable presumir que son conocidas por el asegurador.

El asegurador perderá el derecho establecido en el primer párrafo de este artículo si no exige a la parte contratante el pago de una prima adicional dentro de los tres meses siguientes a la fecha de extinción

del seguro o, si ocurre el suceso contra el cual se contrató el seguro, a más tardar en el momento del pago final de la indemnización.

Artículo 703

Si al contratar el seguro, la parte contratante o su representante, intencionalmente o por negligencia grave, no revelan al asegurador todas las circunstancias que conocen o deberían conocer y que influyan de manera importante en la contratación y en las condiciones del seguro, o si las declaran en forma incorrecta, el asegurador tendrá derecho a rescindir el seguro así contratado, a menos que haya pedido a la parte contratante el pago adicional de la diferencia de la prima con arreglo al artículo 702 de la presente Ley.

Si en virtud del seguro así contratado el asegurador paga una indemnización a un asegurado de mala fe, tendrá derecho a exigir al asegurado que le devuelva la suma pagada.

Lo dispuesto en los párrafos segundo y tercero del artículo 702 de la presente Ley se aplicará también según corresponda a la situación prevista en el primer párrafo de este artículo.

El asegurador tendrá derecho a cobrar y retener la prima a pesar de que el contrato de seguro se haya rescindido con arreglo a lo dispuesto en el presente artículo.

Artículo 704

El asegurador estará obligado a emitir a la parte contratante una póliza de seguro debidamente firmada, si ésta lo solicita.

Si a solicitud de la parte contratante, una póliza de seguro se emite en dos o más ejemplares originales, se indicará en cada uno de ellos la cantidad de originales emitidos.

La póliza deberá contener todas las cláusulas del contrato de seguro relativas a la obligación del asegurador de pagar una indemnización por cualquier daño que se produzca.

Si la póliza se emite y se entrega a la parte contratante, el asegurador no estará obligado a cumplir dicha obligación hasta que la póliza le sea presentada o, si el asegurado demuestra que existe la probabilidad razonable de que la póliza se haya extraviado o destruido, hasta que el asegurado presente pruebas suficientes de ello.

El asegurador quedará liberado de la obligación que le incumbe en virtud del seguro si paga la indemnización al tenedor de buena fe de la póliza o, en el caso de que la póliza haya sido emitida en varios ejemplares originales, si paga la indemnización al portador de uno de esos ejemplares que demuestre que existe la probabilidad razonable de que él tenga derecho a la indemnización.

Artículo 705

El asegurado podrá ceder los derechos que le corresponden en virtud del seguro antes de que ocurra el siniestro, pero únicamente a una persona que pueda tener la calidad de asegurado de conformidad con lo dispuesto en el primer párrafo del artículo 698 de la presente Ley.

Cuando se emite una póliza, los derechos que otorga el seguro pueden transferirse mediante el endoso de la póliza o por cualquier otro medio apropiado.

El asegurador podrá ejercer contra el cesionario todos los derechos y acciones que le confiere el seguro en la misma forma en que hubiera podido hacerlo contra el asegurado original.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el tercer párrafo de este artículo, el asegurador no tendrá derecho a impugnar el contenido de la póliza por él emitida contra un cesionario de buena fe, salvo si se hubiera incurrido en un error manifiesto del cual el cesionario debería haber tenido conocimiento.

La cesión de derechos respecto del objeto asegurado no transfiere los derechos que otorga el seguro a menos que exista un acuerdo expreso o tácito a tal efecto entre el asegurado y el cesionario.

El asegurado no podrá ceder los derechos que le confiere el seguro de acuerdo con lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo si en el contrato de seguro se excluye expresamente la posibilidad de dicha cesión.

Artículo 706

El objeto asegurado deberá detallarse tanto en el contrato de seguro como en la póliza, si ésta se emite, de tal manera que permita su identificación.

Cuando el objeto asegurado no se detalla suficientemente o se describe de manera incorrecta, y por lo tanto no puede determinarse ni siquiera indirectamente si estuvo expuesto a los riesgos contra los que se contrató el seguro y si sufrió algún daño, el asegurador no estará obligado a pagar indemnización por el siniestro ocurrido.

Artículo 707

El valor del objeto asegurado que se haya estipulado en el contrato de seguro o en la póliza de seguro (valor convenido) es definitivo tanto para el asegurador como para el asegurado.

El asegurador tendrá derecho a impugnar el valor convenido únicamente en caso de fraude o error manifiesto.

Artículo 708

A menos que expresamente se estipule otra cosa, el valor del objeto asegurado será su valor real al momento de entrada en vigor del seguro.

Se considerará que el valor real del objeto asegurado es su valor comercial al momento de entrada en vigor del seguro.

No es necesario indicar el valor real del objeto asegurado en el contrato o la póliza de seguro.

Artículo 709

A menos que se establezca otra cosa en la presente Ley o en el contrato, el asegurador estará obligado a pagar la indemnización por los daños cubiertos por el seguro sólo hasta la suma indicada en el contrato de seguro por el cual se ha contratado dicho seguro (en adelante denominada “la suma asegurada”).

No se considerará que la suma asegurada es igual al valor convenido del objeto asegurado, salvo que expresamente se estipule lo contrario.

Artículo 710

Si la suma asegurada fuera superior al valor convenido o al valor real del objeto asegurado, al liquidar la reclamación sólo se tendrá en cuenta el valor convenido o el valor real, según corresponda.

Artículo 711

Si la suma asegurada fuera inferior al valor convenido o al valor real del objeto asegurado, el asegurador estará obligado a pagar la indemnización por los daños en la misma proporción existente entre la suma asegurada y el valor convenido o el valor real, según corresponda.

Artículo 712

Cuando el objeto se asegura con dos o más aseguradores contra los mismos riesgos, por el mismo período de tiempo y a favor del mismo asegurado, y las sumas aseguradas ascienden en conjunto a un monto superior al valor convenido o al valor real de dicho objeto, el asegurado podrá optar entre recla-

mar la totalidad o parte de lo que le corresponda, y elegir a qué asegurador reclamar, siempre que el total de las indemnizaciones recibidas no sea superior al monto de los daños que puede cubrir el seguro.

El asegurador que, de conformidad con el primer párrafo de este artículo, pague la indemnización por el siniestro a solicitud del asegurado, tendrá derecho a recibir una contribución de los demás aseguradores a prorrata de las obligaciones que a éstos corresponda en virtud del contrato.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el segundo párrafo de este artículo, el asegurador que, con arreglo a las disposiciones del contrato de seguro o de la ley aplicable a dicho contrato, no esté obligado en los casos de seguro doble a pagar indemnización por una parte proporcional de los daños indemnizados por otro asegurador no tendrá derecho a recibir una contribución de los demás aseguradores en relación con los daños por los que haya pagado la indemnización directamente al asegurado.

Salvo disposición en contrario, el asegurador tendrá derecho a cobrar la totalidad de la prima del seguro en las circunstancias mencionadas en el primer párrafo de este artículo, con independencia de que se hayan producido intencionalmente o en forma involuntaria.

Al presentar una reclamación a un asegurador, el asegurado deberá informarle de todo otro contrato en virtud del cual se haya asegurado a su favor el mismo objeto contra los mismos riesgos y por el mismo período.

Artículo 713

A menos que se estipule otra cosa, la parte contratante pagará la prima al asegurador inmediatamente después de la celebración del contrato de seguro.

El asegurador no estará obligado a entregar la póliza emitida a la parte contratante hasta que se haya pagado la prima.

Al liquidar la reclamación, el asegurador tendrá derecho a descontar de la indemnización el monto de cualquier prima que se le estuviera adeudando.

A menos que se disponga otra cosa, la falta de pago de la prima en la fecha debida no exonerará al asegurador de la responsabilidad que le incumbe en virtud del contrato de seguro, ni le dará derecho a rescindirlo.

Cuando el contrato de seguro se celebra con la condición de que la prima del seguro se determine más tarde, la prima se fijará en un monto adecuado, proporcional a la gravedad del riesgo.

La parte contratante pagará la prima por el seguro al asegurador aunque el objeto asegurado haya dejado de estar expuesto a los riesgos contra los cuales se aseguró antes de la celebración del contrato de seguro, siempre que el asegurado no tuviera conocimiento de ese hecho al celebrar el contrato.

Artículo 714

El asegurador estará obligado a devolver a la parte contratante la prima pagada si el objeto asegurado no ha estado expuesto a los riesgos contra los que se aseguró o si el contrato de seguro se ha rescindido sin culpa de la parte contratante o del asegurado.

Si se ha emitido la póliza del seguro, el asegurador devolverá la prima al tenedor autorizado de dicha póliza.

Al devolver la prima, el asegurador tendrá derecho a retener la parte acostumbrada o estipulada de la prima para cubrir sus gastos relacionados con el seguro.

Artículo 715

En un seguro por viaje, si a raíz de un acto del asegurado o con su consentimiento se produce un cambio sustancial en el viaje asegurado (cambio de ruta, desvío, demora injustificable, etc.), el asegura-

dor no estará obligado a pagar indemnización por ningún siniestro que se produzca después de dicha modificación.

Lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo se aplicará también cuando el siniestro ocurra después de que el buque retome la ruta establecida.

Lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo no se aplicará a los cambios realizados en un viaje asegurado en interés del asegurador o con el propósito de salvar bienes y vidas en el mar o en las aguas interiores o para prestar asistencia médica, o si el cambio no influyó de manera importante en la ocurrencia o la magnitud del siniestro.

Artículo 716

En un seguro a término, el seguro empieza a regir a las 0 horas del primer día y termina a las 24 horas del último día estipulado en el contrato de seguro.

Las horas indicadas en el primer párrafo de este artículo se determinarán de acuerdo con la hora oficial en el lugar donde se emitió la póliza o, en caso de que no exista póliza, de acuerdo con la hora oficial en el lugar donde se celebró el contrato de seguro.

Artículo 717

A menos que en el contrato de seguro se disponga otra cosa, el seguro marítimo cubrirá los riesgos a los que esté expuesto el objeto asegurado durante la navegación, es decir, accidentes marítimos, desastres naturales, explosiones, incendio y robo.

El contrato de seguro también puede cubrir otros riesgos a los que estará expuesto el objeto asegurado durante la vigencia del seguro, como hurto y falta de entrega, riesgos de manipulación, riesgos de transporte terrestre, riesgos de guerra y políticos, etc.

Artículo 718

La modificación del riesgo después de celebrado el contrato de seguro por causas ajenas a la voluntad del asegurado no afectará la validez del seguro ni la responsabilidad de las partes.

Si por un acto del asegurado o con su consentimiento, el riesgo aumenta considerablemente, el asegurador no estará obligado a pagar indemnización por el siniestro imputable a dicha modificación del riesgo.

Si por un acto del asegurado o con su consentimiento, el riesgo disminuye considerablemente, el asegurador no estará obligado a reembolsar al asegurado una parte proporcional de la prima ni a reducir la prima ya convenida.

Artículo 719

A menos que se estipule otra cosa, el seguro cubrirá los perjuicios causados por los siguientes riesgos:

- 1) Pérdida total del objeto asegurado;
- 2) Pérdida parcial del objeto asegurado;
- 3) Gastos de salvamento y gastos que resulten directamente de la ocurrencia del suceso contra el que se contrató el seguro;
- 4) Averías gruesas;
- 5) Recompensas por salvamento;
- 6) Gastos de comprobación y liquidación de los daños cubiertos por el seguro.

A menos que en el contrato de seguro se establezca otra cosa, el seguro no cubrirá la responsabilidad del asegurado por los daños causados a terceros.

Artículo 720

El seguro puede cubrir también siniestros ocurridos antes de que se celebre el contrato, siempre que a la fecha de celebración de éste la parte contratante y el asegurado no supieran o no debieran saber que había ocurrido el suceso, o si en el momento de celebrarse el contrato ambas partes sabían que el suceso había ocurrido pero no tenían conocimiento de la magnitud de los daños.

Artículo 721

El seguro no cubrirá los daños que se deriven directa o indirectamente del dolo del asegurado.

A menos que en el contrato de seguro se estipule otra cosa, también quedarán excluidos del seguro los daños causados directa o indirectamente por:

- 1) La negligencia grave del asegurado;
- 2) El dolo o la negligencia grave de personas de cuyos actos es responsable el asegurado por disposición de la ley;
- 3) La presencia de riesgos de guerra y políticos.

Lo dispuesto en el segundo párrafo de este artículo no se aplicará a los daños que resulten del dolo o la negligencia grave de la tripulación del buque, ni a los daños que resulten de actos u omisiones de un asegurado, o del capitán, otro miembro de la tripulación del buque o un práctico durante la navegación y el manejo del buque.

Artículo 722

De acuerdo con la presente Ley, se entenderá que hay pérdida total del objeto asegurado cuando la totalidad del objeto asegurado se haya hundido sin que sea posible reflotarlo, o se haya destruido o perdido, o cuando el asegurado se haya visto privado de él en forma permanente, y también cuando el objeto asegurado haya sufrido daños de tal magnitud que no pueda ser reparado y en consecuencia haya dejado de pertenecer a la categoría particular de objetos a que se refería el seguro.

En caso de pérdida total del objeto asegurado se pagará como indemnización la totalidad de su valor real o, si se ha convenido en un valor, se pagará el monto del valor convenido, pero sin exceder nunca a la suma asegurada.

En virtud del pago de la indemnización a que se refiere el segundo párrafo de este artículo, todos los derechos del asegurado sobre el objeto asegurado se transferirán al asegurador, a menos que el asegurado renuncie a su reclamación.

Si el objeto se aseguró por una suma inferior a su valor, los derechos sobre dicho objeto se transferirán al asegurador de acuerdo con el tercer párrafo de este artículo sólo en la proporción existente entre la suma asegurada y el valor convenido o el valor real del objeto asegurado, según corresponda.

Artículo 723

Si el asegurado decide reclamar la indemnización con arreglo a los párrafos primero y segundo, deberá presentar por escrito al asegurador una declaración fundamentada en la que reclamará el pago de la indemnización.

El asegurado tendrá derecho a reclamar la indemnización como si se tratara de una pérdida total de acuerdo con el artículo 722 de la presente Ley cuando la pérdida total del objeto asegurado sea inevitable o cuando el costo del salvamento y de las reparaciones necesarias sea superior al valor convenido o al valor real del objeto asegurado, según el caso.

El asegurado podrá reclamar una indemnización por pérdida total si como consecuencia del riesgo asegurado no le es posible disponer o hacer pleno uso del objeto asegurado por un período de 12 meses consecutivos.

El asegurado perderá el derecho previsto en los párrafos primero y segundo de este artículo si no presenta la declaración de siniestro dentro de los dos meses siguientes a la fecha en que tuvo conocimiento de las circunstancias que dieron origen a su derecho o, en el caso del segundo párrafo, inmediatamente después del vencimiento del plazo citado.

La declaración que presente el asegurado con arreglo a lo dispuesto en el tercer párrafo de este artículo deberá contener una reclamación incondicional y referirse a la totalidad del objeto asegurado.

Si el asegurador acepta la declaración presentada por el asegurado de conformidad con el tercer párrafo de este artículo, o si no se opone a ella dentro del plazo de un mes a partir de la fecha en que la recibió, la indemnización por los daños deberá pagarse con arreglo a lo dispuesto en los párrafos segundo, tercero y cuarto del artículo 722 de la presente Ley.

Si el asegurador se opone a una declaración de siniestro presentada de conformidad con el cuarto párrafo de este artículo y se plantea un litigio entre el asegurador y el asegurado, el tribunal determinará si se cumplieron o no los requisitos del primer párrafo de este artículo en las circunstancias existentes en la fecha en que el asegurado presentó la declaración con arreglo al segundo párrafo de este artículo.

Artículo 724

Se considerará que el buque se ha perdido si han transcurrido tres meses desde que se recibió su último informe. En ese caso se entenderá que la pérdida total del buque se produjo el día en que se tuvieron noticias de él por última vez.

Cuando, de conformidad con el segundo párrafo del artículo 739 de la presente Ley, se hayan asegurado otros gastos junto con el buque, los gastos asegurados que se haya ahorrado el asegurado como consecuencia de la pérdida del buque se deducirán de la indemnización por pérdida total.

Artículo 725

En caso de daño o pérdida de una parte del objeto asegurado, la indemnización por el siniestro ascenderá al monto de los gastos que sea necesario realizar para reparar el objeto asegurado y devolverlo a su estado anterior, pero no excederá a la suma asegurada.

Si el objeto se aseguró por una suma inferior a su valor, podrán recuperarse los gastos de reparación previstos en el primer párrafo de este artículo en la proporción existente entre la suma asegurada y el valor convenido o el valor real, según corresponda.

Cuando el objeto asegurado no pueda repararse ni devolverse a su estado anterior, y también en el caso de pérdida de una parte del objeto asegurado (pérdida parcial), la indemnización por el siniestro será el porcentaje de depreciación del objeto asegurado calculado sobre la suma asegurada.

Cuando el objeto esté asegurado por una suma superior a su valor, el porcentaje de depreciación previsto en el tercer párrafo de este artículo se calculará sobre su valor convenido o su valor real, según corresponda.

Artículo 726

Si se producen averías gruesas como consecuencia de los riesgos cubiertos por el seguro, la indemnización se pagará por las pérdidas y daños sufridos por el objeto asegurado, por los gastos en que incurra el asegurado con respecto al objeto asegurado y que se autoricen en una liquidación de averías gruesas válida, y también por las contribuciones a las averías gruesas fijadas en dicha liquidación en relación con el objeto asegurado.

Al determinar el monto de la indemnización prevista en el primer párrafo de este artículo, se aplicarán según corresponda las disposiciones de los artículos 725 y 728 de la presente Ley, independientemente del valor que se asigne al objeto asegurado en la liquidación válida de las averías gruesas.

En virtud del pago de la indemnización por pérdidas, daños y gastos con arreglo al primer párrafo de este artículo, el derecho del asegurado a recibir la contribución a las averías gruesas se transferirá al asegurador, pero sólo hasta el monto de la indemnización que se haya pagado más la suma por concepto de intereses y comisión que se haya aprobado en la liquidación válida de las averías gruesas.

Artículo 727

Se pagará indemnización por las recompensas que deba pagar el asegurador por el salvamento del objeto asegurado de los riesgos cubiertos por el seguro, y también por los gastos de los trámites de determinación del monto de la recompensa.

Si el objeto se aseguró por una suma inferior a su valor, a la indemnización prevista en el primer párrafo de este artículo se aplicará lo dispuesto en el artículo 711 de la presente Ley, independientemente del valor que se haya utilizado como base para determinar el monto de la recompensa por salvamento.

Artículo 728

Podrá reclamarse al asegurador el reembolso de los gastos en que haya incurrido el asegurado para impedir un siniestro ante un peligro inminente o para mitigar un siniestro ya ocurrido (gastos de salvamento), si se incurrió en ellos de manera razonable o en virtud de un acuerdo con el asegurador y siempre que el siniestro esté cubierto por el seguro.

Habrá lugar al reembolso con cargo al seguro de los gastos mencionados en el primer párrafo de este artículo con independencia del éxito obtenido, aun cuando los gastos, sumados a la indemnización por las pérdidas, superen la suma asegurada, pero la indemnización por las pérdidas no podrá exceder a dicha suma.

El asegurador deberá reembolsar los gastos realizados por el asegurado como consecuencia directa del suceso contra el cual se contrató el seguro sólo hasta el límite de la suma asegurada.

Cuando el objeto esté asegurado por una suma inferior a su valor, habrá lugar al reembolso de los gastos de salvamento y los gastos que resulten directamente del suceso contra el que se contrató el seguro, en la proporción existente entre la suma asegurada y el valor convenido o el valor real del objeto, según corresponda.

Como excepción a lo dispuesto en el cuarto párrafo de este artículo, podrá reclamarse el reembolso de la totalidad de los gastos de salvamento realizados a solicitud del asegurado a pesar de la oposición razonable del asegurado, sin perjuicio de la disposición relativa a los seguros por sumas inferiores al valor del objeto asegurado.

Artículo 729

Habrá lugar al reembolso con cargo al seguro de la totalidad de los gastos en que deba incurrir necesariamente el asegurado para determinar y liquidar los daños cubiertos por el seguro, aun en el caso de seguros contratados por sumas inferiores al valor del objeto asegurado.

Artículo 730

El asegurador está obligado a pagar indemnización por los siniestros sucesivos que se produzcan durante la vigencia de un mismo contrato de seguro aun cuando las indemnizaciones por los daños cubiertos por el seguro asciendan en conjunto a un monto superior a la suma asegurada.

Si durante la vigencia de un mismo seguro se produce una pérdida o daño parcial, seguido de una pérdida total del objeto asegurado, el asegurador deberá pagar, además de la indemnización por la pérdida total, una indemnización por los gastos cubiertos por el seguro en que incurra el asegurado como consecuencia de la pérdida o daño parcial.

Artículo 731

Si no se cumplen determinadas condiciones pactadas expresamente que fueron esenciales para decidir si se aceptaba o no el riesgo, el asegurador tendrá derecho a solicitar la anulación del contrato de seguro.

Si no se cumplen determinadas condiciones pactadas expresamente que eran importantes únicamente para determinar la gravedad del riesgo o la magnitud del siniestro, el asegurador tendrá derecho a deducir de la indemnización la parte que pueda atribuirse al incumplimiento de esas condiciones.

Artículo 732

Durante la vigencia del seguro el asegurado deberá cuidar del objeto asegurado con la diligencia de un empresario prudente y no hará nada que pueda menoscabar el derecho a obtener una reparación de cualquier tercero que sea responsable del siniestro.

En caso de que se produzca el suceso contra el cual se contrató el seguro, el asegurado deberá:

- 1) Tomar todas las medidas razonables que sean necesarias para impedir o minimizar el siniestro, si es posible de acuerdo con el asegurador;
- 2) Informar del siniestro al asegurador o a su representante autorizado tan pronto como tenga conocimiento del mismo;
- 3) Proteger los derechos a obtener reparación de cualquier tercero que sea responsable del siniestro.

Si durante la vigencia del seguro el asegurado intencionalmente o por negligencia grave deja de cuidar el objeto asegurado o no cumple lo dispuesto en el inciso 1 del segundo párrafo de este artículo, el asegurador no estará obligado a pagar la indemnización por el siniestro resultante de su omisión o incumplimiento.

Cuando durante la vigencia del seguro, el asegurado intencionalmente o por negligencia grave lesiona el derecho a obtener reparación de un tercero responsable del siniestro, o no actúa de conformidad con lo dispuesto en los incisos 2 y 3 del segundo párrafo de este artículo, el asegurador tendrá derecho a deducir de la indemnización una suma equivalente al monto de los daños que haya sufrido como consecuencia de ello.

Artículo 733

Al presentar la reclamación de indemnización, el asegurado deberá proporcionar, si el asegurador lo solicita, la información, los documentos y otros medios de prueba de que disponga y que sean necesarios para establecer la índole, la causa y la magnitud del siniestro, así como cualquier otra circunstancia que permita comprobar o por lo menos presumir su derecho a la indemnización.

Cuando el asegurado intencionalmente o por negligencia grave no denuncia el siniestro oportunamente y en la forma estipulada o, si nada se acordó al respecto, en la forma habitual, el asegurador pagará la indemnización por el siniestro sólo si el asegurado presenta pruebas concluyentes de la índole, la causa y la magnitud del siniestro, así como de las circunstancias esenciales para determinar que el siniestro está cubierto por el seguro.

Artículo 734

El asegurador deberá pagar la indemnización dentro del mes siguiente a la fecha en que el asegurado haya presentado su reclamación de conformidad con el artículo 733 de la presente Ley, junto con toda la información y los documentos que sean necesarios para determinar las obligaciones del asegurado en virtud del contrato de seguro.

Artículo 735

Si en un contrato de seguro celebrado con varios aseguradores se indican sus respectivas participaciones, cada asegurador pagará la indemnización por el siniestro sólo en proporción a su participación.

Artículo 736

En virtud del pago de la indemnización, todos los derechos del asegurado frente a terceros en relación con el siniestro por el cual se ha pagado la indemnización se transferirán al asegurador, pero sólo hasta el monto pagado.

Cuando el objeto esté asegurado por una suma inferior a su valor, los derechos del asegurado referidos en el primer párrafo de este artículo se transferirán al asegurador en la proporción existente entre la suma asegurada y el valor convenido o el valor real del objeto, según corresponda.

Es deber del asegurado prestarle al asegurador, si éste lo solicita, toda la ayuda necesaria para hacer valer cualquier derecho frente a terceros y proporcionarle un certificado de cesión de sus derechos debidamente redactado y firmado.

Artículo 737

Las reclamaciones derivadas de los contratos de seguros prescriben a los cinco años.

El plazo de prescripción establecido en el primer párrafo de este artículo se cuenta:

- 1) En el caso de las reclamaciones de indemnización por contribución al pago de las averías gruesas y por recompensas por salvamento, a partir de la fecha en que se fijó el monto de la contribución o la recompensa que debe pagar el asegurador;
- 2) En el caso de las reclamaciones de indemnización por daños causados a terceros, a partir de la fecha en que el asegurado recibió la reclamación del tercero;
- 3) En el caso de otras reclamaciones, a partir del primer día siguiente a la fecha en que termina el año civil durante el cual surgió la reclamación.

Artículo 738

Las disposiciones del artículo 698, del primer párrafo del artículo 705, del quinto párrafo del artículo 712 y del primer párrafo del artículo 721 de la presente Ley no podrán modificarse ni siquiera mediante una estipulación expresa en el contrato de seguro.

2. SEGURO DE BUQUES

Artículo 739

El seguro de un buque cubre el casco, las máquinas, las instalaciones y el equipo; las reservas ordinarias de combustible, lubricantes y otros materiales, y las provisiones de alimentos y bebidas necesarias para la tripulación.

Las reservas extraordinarias de combustible, lubricantes y otros materiales; las provisiones de alimentos y bebidas que no sean los destinados a satisfacer las necesidades ordinarias de la tripulación; los

gastos de acondicionamiento previo del buque, y los gastos del seguro sólo quedan cubiertos por el seguro del buque cuando así se estipula expresamente.

Artículo 740

El seguro por viaje empieza a regir a partir de que se inician las operaciones de carga en el puerto de salida designado en el contrato de seguro y continúa hasta que termina la descarga en el puerto de destino indicado en dicho contrato, pero a más tardar a los 21 días contados a partir de la llegada del buque a ese puerto.

Cuando las operaciones de carga para un nuevo viaje comienzan antes de que terminen las operaciones de descarga en el puerto de destino de conformidad con el primer párrafo de este artículo, el seguro termina cuando comienzan las operaciones de carga de las nuevas mercancías.

Si no se realizan operaciones de carga en el puerto de partida, el seguro comienza a regir cuando el buque leva anclas o suelta amarras en ese puerto para iniciar el viaje cubierto por el seguro.

Si no se realizan operaciones de descarga en el puerto de destino, el seguro termina cuando el buque fondea o amarra en ese puerto.

Cuando el viaje se interrumpe antes de la llegada del buque al puerto de destino, el seguro termina en el lugar donde se interrumpió el viaje, pero las disposiciones de los párrafos primero, segundo y cuarto de este artículo continúan aplicándose según corresponda.

El buque sigue estando asegurado mientras se realizan, en un puerto de escala y sin demora injustificada, reparaciones urgentes de daños cubiertos por el seguro inmediatamente después de concluido el viaje asegurado, siempre que el buque no pueda al mismo tiempo utilizarse con fines comerciales o de otra índole.

Artículo 741

Si el seguro a término vence durante el viaje, se extenderá hasta que el buque arribe al primer puerto de destino, a menos que el asegurado haya renunciado a dicha prórroga antes del vencimiento del seguro.

Cuando el seguro termine en el primer puerto de destino, continuará aplicándose según corresponda lo dispuesto en el artículo 740 de la presente Ley.

El seguro se prorrogará por todo el tiempo que duren las reparaciones urgentes de daños cubiertos por el seguro iniciadas durante la vigencia del seguro o inmediatamente después de su vencimiento y que se lleven a cabo sin demora injustificada, si el buque no puede utilizarse al mismo tiempo para un fin comercial.

Cuando el seguro se prorroga de acuerdo con el primer párrafo de este artículo, el asegurador tiene derecho a cobrar una prima adicional en proporción al tiempo que dure la prórroga.

Artículo 742

Los siniestros que ocurran como consecuencia directa o indirecta de los defectos o la innavegabilidad del buque quedarán excluidos del seguro del buque si el asegurado sabía que el buque tenía esos defectos o era innavegable, o cuando hubiera podido enterarse de esas circunstancias —y así evitar sus consecuencias— si hubiera actuado con la diligencia de un armador prudente.

Lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo no se aplicará a los siniestros que se produzcan como consecuencia de los defectos o la innavegabilidad del buque si el asegurador fue advertido de esos defectos o de la innavegabilidad del buque o si tenía conocimiento de ello en el momento de celebrarse el contrato de seguro.

De acuerdo con el presente artículo, la innavegabilidad del buque comprende tanto su innavegabilidad general como su innavegabilidad para un viaje y un transporte determinados como consecuencia de

defectos técnicos, la insuficiencia de su equipo, la falta de idoneidad de la tripulación, el exceso de carga o irregularidades en la estiba, el embarco de un número de pasajeros mayor al permitido u otras causas.

Quedan excluidos del contrato de seguro a término los siniestros que se produzcan fuera de los límites de navegación establecidos en el contrato de seguro, como consecuencia de riesgos directos o indirectos.

Artículo 743

Cuando se repara el buque dañado o se repone alguna parte que se ha perdido del casco, las máquinas, las instalaciones, el equipo o las provisiones del buque, la indemnización que deberá pagarse al asegurado será igual al monto de los gastos efectivos que sea preciso realizar para reparar el buque o reponer lo que se haya perdido, excluidas las pérdidas derivadas de la disminución de valor del buque que pudiera producirse a pesar de las reparaciones o reposiciones efectuadas.

Si como consecuencia de las reparaciones o reposiciones realizadas el valor real del buque aumenta considerablemente, dicho aumento de valor se deducirá de la indemnización.

Si el buque dañado no se repara o no se reponen las pérdidas durante la vigencia del seguro o inmediatamente después de su vencimiento, y el asegurado reclama una indemnización antes de que se realicen las reparaciones o reposiciones, la indemnización que deberá pagarse por el siniestro será igual al porcentaje de disminución de valor del buque calculado sobre la suma asegurada, pero sin que supere el costo estimado de las reparaciones o reposiciones.

3. SEGURO DE MERCANCÍAS

Artículo 744

Además del valor de las mercancías en el lugar de partida, podrán asegurarse, dentro del mismo valor convenido o, si no se ha convenido en un valor, dentro de la misma suma asegurada, los gastos del seguro, el flete, los derechos aduaneros y otros gastos relacionados con el transporte y la entrega de las mercancías, así como la ganancia esperada, sin que sea necesario mencionar expresamente en el contrato dichos gastos o la ganancia esperada que quedan cubiertos por el mismo contrato de seguro.

Artículo 745

El seguro de mercancías por viaje determinado empieza a regir a partir de que se inician las operaciones de carga en el primer medio de transporte en el lugar indicado en el contrato de seguro a los efectos de realizar el viaje, y continúa hasta que las mercancías se descargan del último medio de transporte en el lugar de destino indicado en el contrato de seguro.

Si el viaje se interrumpe en cualquier lugar del trayecto, el seguro termina en el momento en que se descargan las mercancías del último medio de transporte en ese lugar.

Las disposiciones de este artículo son sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 715 de la presente Ley con respecto al desvío del viaje asegurado.

Artículo 746

A menos que se disponga otra cosa, el seguro no cubre los daños o pérdidas resultantes de vicios en la naturaleza de las mercancías.

Lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo se aplica también a los daños o pérdidas que se produzcan como consecuencia de un retraso del medio de transporte causado por riesgos cubiertos por el seguro.

Artículo 747

En caso de pérdida total de las mercancías, la indemnización que deberá pagarse será el equivalente al valor de las mercancías en el lugar de partida más el valor de cualesquiera otros derechos incluidos en el mismo valor convenido o en la misma suma asegurada con arreglo al artículo 744 de la presente Ley.

Cuando debido a la pérdida total de las mercancías o a otras causas, el asegurado se ahorra ciertos gastos que estaban asegurados junto con el valor de las mercancías en el lugar de partida, dichos gastos se deducirán de la indemnización por la pérdida total.

Artículo 748

En un seguro de mercancías, el porcentaje de depreciación mencionado en el tercer párrafo del artículo 725 de la presente Ley se determina comparando el valor de las mercancías en buen estado con el de las mercancías dañadas en el lugar en que termina el viaje asegurado.

Cuando las mercancías dañadas se venden antes de llegar al lugar de destino en virtud de un acuerdo con el asegurador para evitar una pérdida mayor, la indemnización que deberá pagarse será igual a la diferencia entre el producido neto de la venta y la suma asegurada o, si las mercancías estaban aseguradas por un monto superior a su valor, la indemnización será igual a la diferencia entre el producido neto de la venta y el valor convenido o el valor real de las mercancías, según corresponda.

Artículo 749

Si debido a la ocurrencia del suceso contra el cual se contrató el seguro las mercancías se descargan del buque antes de llegar a destino, el asegurado tendrá derecho, de acuerdo con lo dispuesto en el tercer párrafo del artículo 728 de la presente Ley, a cobrar una indemnización por los gastos de descarga de las mercancías, así como por los gastos de depósito y demás gastos adicionales en que deba incurrir para enviar las mercancías a su lugar de destino.

Artículo 750

Además de los casos mencionados en el primer párrafo del artículo 723 de la presente Ley, el asegurado tendrá derecho a reclamar la indemnización como si se tratara de una pérdida total de las mercancías aseguradas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 722 de la presente Ley, en los siguientes casos:

- 1) Cuando como consecuencia de los riesgos contra los cuales se contrató el seguro, el buque se torna innavigable durante el viaje y las mercancías no pueden enviarse a destino dentro de los seis meses siguientes, o cuando los gastos en que tendría que incurrir el asegurado para enviar las mercancías a destino superen el valor convenido o el valor real de los bienes asegurados, según el caso;
- 2) Cuando debido a los daños sufridos por las mercancías, éstas pierden los cuatro quintos de su valor y no pueden repararse o devolverse a su estado anterior;
- 3) Cuando los gastos que tendría que realizar el asegurado para salvar, reacondicionar y enviar las mercancías dañadas a su lugar de destino superen el valor convenido o el valor real de los bienes asegurados, según el caso.

Artículo 751

Cuando en un mismo contrato se aseguran varios embarques sucesivos sólo en términos generales (contrato general de seguro), la parte contratante deberá declarar todos esos embarques al asegurador en el momento de enviarlos, junto con toda la información que sea necesaria para la determinación final de las obligaciones de las partes de conformidad con el contrato general de seguro.

Cuando en un contrato general de seguro no se establece el alcance de la cobertura o el valor por el que se aseguran determinados embarques, la parte contratante deberá declarar al asegurador sus exigencias en tal sentido, en lo posible antes de que comience el viaje.

Si la parte contratante no procede en la forma establecida en el segundo párrafo de este artículo respecto de determinados embarques antes de que ocurra el siniestro o, si no hay siniestro, antes de que termine el viaje asegurado, se considerará que dichos embarques están asegurados contra los riesgos mencionados en el primer párrafo del artículo 717 de la presente Ley por su valor real de acuerdo con el artículo 708 de la presente Ley, más el monto del flete que fuese de cuenta del asegurado y los gastos del seguro.

Si la parte contratante intencionalmente o por negligencia grave no cumple con lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo, el asegurador tendrá derecho a rescindir el contrato general de seguro y a rehusarse a pagar indemnización por los daños sufridos por los embarques no declarados.

El asegurador tendrá derecho a cobrar la prima del seguro por los embarques no declarados aunque dichos embarques hayan estado expuestos a los riesgos cubiertos por el contrato general de seguro sólo durante un corto tiempo, y aunque el contrato se haya rescindido de acuerdo con el cuarto párrafo de este artículo.

De conformidad con el artículo 704 de la presente Ley, el asegurador deberá entregar a la parte contratante, si ésta lo solicita, una póliza por cada embarque declarado.

4. SEGURO DE FLETE

Artículo 752

A menos que se estipule otra cosa, el seguro de flete cubrirá el importe bruto del flete.

Artículo 753

En caso de pérdida total del flete como consecuencia de la pérdida total de las mercancías por las cuales se ha pagado o se debe pagar el flete, la indemnización se pagará con arreglo a lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 722 de la presente Ley, pero los derechos del asegurado sobre las mercancías no se transferirán al asegurador del flete.

Artículo 754

Cuando se asegura el flete que se ha pagado o debe pagarse por determinadas mercancías, el monto de la indemnización por las pérdidas causadas por los riesgos contra los que se aseguró el flete se calculará, si no puede hacerse de otro modo, de acuerdo con la misma proporción que la indemnización que deba pagarse por los daños o pérdidas sufridos por las mercancías a las que se refiere el flete.

Artículo 755

A menos que en la Ley se disponga otra cosa, las disposiciones relativas al seguro del flete por el transporte de determinadas mercancías y las disposiciones relativas al seguro de buques se aplicarán al seguro de otros fletes.

5. SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Artículo 756

En los seguros de responsabilidad por daños causados a terceros, se indemnizará al asegurado por las sumas que éste deba pagar a terceros en relación con la responsabilidad del asegurado que esté cubier-

ta por el seguro, así como por los gastos en que deba incurrirse para determinar su grado de responsabilidad.

En el caso previsto en el primer párrafo de este artículo, los terceros podrán reclamar directamente al asegurador una indemnización por el daño o la pérdida sufridos como consecuencia de un suceso del cual el asegurado es responsable, pero sólo hasta la suma asegurada.

La indemnización también incluirá los gastos de las medidas adoptadas a solicitud del asegurador y sus representantes, o en virtud de un acuerdo celebrado con ellos, para impugnar reclamaciones injustificadas o excesivas de terceros, así como los gastos de las medidas razonables adoptadas con el mismo fin por el asegurado sin el consentimiento del asegurador o sus representantes cuando dicho consentimiento no haya podido obtenerse a tiempo.

Si en el contrato de seguro se establece la suma por la cual se asegura la responsabilidad, la indemnización se pagará sólo hasta la suma asegurada, de conformidad con el primer párrafo de este artículo.

Artículo 757

Cuando la responsabilidad del armador del buque está asegurada en virtud del mismo contrato mediante el cual se aseguró el buque, la indemnización por pérdidas prevista en el artículo 748 de la presente Ley se pagará con independencia del monto de la indemnización correspondiente a otras pérdidas cubiertas por el seguro del buque.

Si en el contrato no se establece por separado el monto del seguro de responsabilidad civil del armador del buque, se considerará que su responsabilidad está asegurada hasta la misma suma que el buque.

Artículo 758

En caso de abordaje entre buques pertenecientes al mismo asegurado, las disposiciones relativas al seguro de responsabilidad civil del armador del buque se aplicarán como si el buque perteneciera a personas diferentes.

Lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo se aplicará también según corresponda cuando el buque asegurado haya causado pérdidas o daños a otros bienes o cosas pertenecientes al mismo asegurado.

6. OTROS SEGUROS

Artículo 759

En caso de pérdida total de la ganancia esperada como consecuencia de la pérdida total de las mercancías, podrá obtenerse una indemnización por dicha pérdida con arreglo a lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 722 de la presente Ley, pero los derechos del asegurado sobre las mercancías no se transferirán al asegurador de la ganancia esperada.

Las disposiciones relativas al seguro de mercancías se aplicarán según corresponda al seguro de la ganancia esperada en relación con el transporte de mercancías.

Artículo 760

Los gastos del seguro pueden asegurarse mediante su inclusión en el valor convenido o, cuando no se ha convenido en un valor, mediante su inclusión en la suma asegurada respecto del objeto del seguro por el cual se han pagado o se deben pagar dichos gastos, sin que sea necesario mencionar expresamente el importe de dichos gastos en el contrato de seguro.

2. Gabón

DECRETO NO. 002066/PR/MHCUCDM, DE 4 DE DICIEMBRE DE 1992

[Original: francés]

Disposiciones reglamentarias que determinan las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de la República Gabonesa⁴

Artículo 1. La anchura del mar territorial, que se fija en 12 millas marinas o 22.224 kilómetros, se mide a partir de las líneas de base rectas y las líneas de base normales.

Artículo 2. En la zona marítima comprendida entre Cocobeach y el Cabo López, el mar territorial se mide a partir de las líneas de base que unen los puntos siguientes:

	<i>Latitud</i>	<i>Longitud</i>
A. Cocobeach (Punto Astro)	1° 00' 02" N	9° 34' 58" E
B. Mbanie	0° 48' 39" N	9° 22' 50" E
C. Cabo Esterias (Punta Megombie)	0° 35' 19" N	9° 19' 01" E
D. Punta Ngombie	0° 18' 35" N	9° 18' 19" E
E. Cabo López	0° 37' 54" S	8° 42' 13" E

Artículo 3. En la zona marítima comprendida entre el Cabo López y la frontera entre el Gabón y el Congo, el mar territorial se mide a partir de la línea de bajamar a lo largo de la costa, como figura indicada en las cartas náuticas a gran escala reconocidas oficialmente por el Gabón.

Artículo 4. El elipsoide y el punto de origen utilizados para determinar las coordenadas geográficas son:

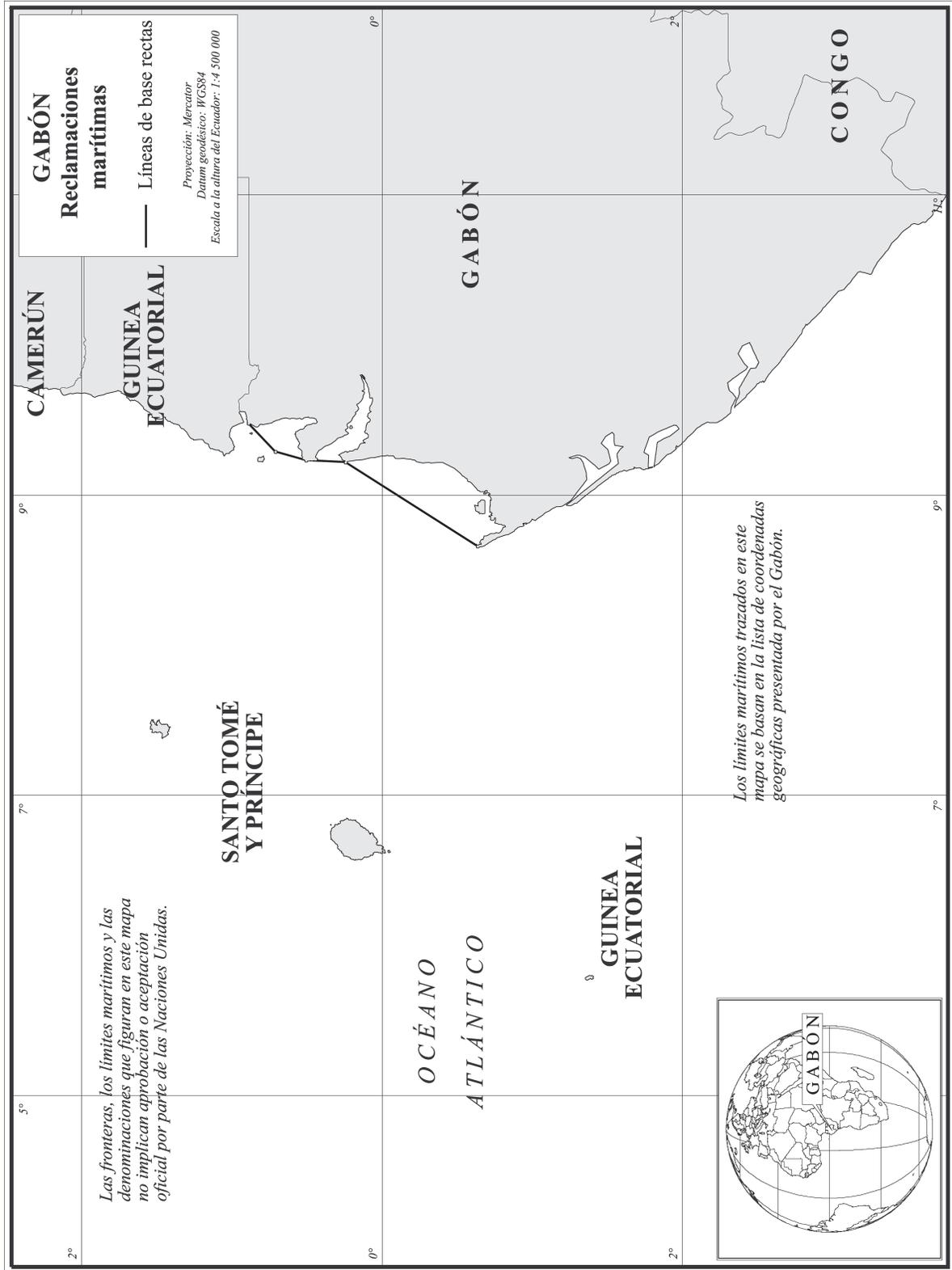
Elipsoide de Clarke 1880 en los siguientes puntos de origen de las zonas 32 y 33 del sistema UTM:

Latitud: 0°42'53"3 S Longitud: 9°09'49"4 E

Artículo 5. La frontera marítima del Gabón, establecida a partir de las líneas de base así definidas, está sometida al conjunto de competencias que emana de los derechos de soberanía nacional del Gabón, consagrados en las disposiciones pertinentes de la Ley No. 9/84, de 9 de julio de 1984, que establece una zona económica exclusiva de 200 millas marinas.

Artículo 6. El presente decreto, que deroga todas las disposiciones anteriores que se le opongan, se registrará, se publicará con arreglo al procedimiento de urgencia, y se comunicará a todos aquellos a quienes corresponda notificar.

⁴ Texto transmitido por el Gobierno del Gabón en una carta de fecha 23 de septiembre de 1999, dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas. Al transmitir el Decreto, el Gobierno del Gabón comunicó lo siguiente: "Esta notificación es sin perjuicio de los acuerdos bilaterales que pueda celebrar el Gabón de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982".



C. Tratados

1. *Acuerdo entre el Reino de los Países Bajos y el Reino de Bélgica relativo a la delimitación de la plataforma continental*⁵

El Reino de los Países Bajos

y

El Reino de Bélgica,

Deseosos de alcanzar, en el marco de relaciones de buena vecindad, una solución aceptable para ambas Partes Contratantes en lo relativo a la delimitación lateral de la plataforma continental,

Han acordado lo siguiente:

Artículo 1

1. El límite entre la plataforma continental del Reino de Bélgica y la plataforma continental del Reino de los Países Bajos está formado por el gran círculo que une los siguientes puntos, expresados según sus coordenadas, en el orden en que figuran a continuación:

Punto 5: 51° 33' 06" N; 03° 04' 53" E

Punto 6: 51° 52' 34.012" N; 02° 32' 21.599" E

2. La posición de los puntos indicados en el presente artículo se expresa en longitud y latitud de acuerdo con el sistema geodésico europeo (primer ajuste, 1950).

3. La línea divisoria definida en el primer párrafo se representa a título ilustrativo en la carta adjunta al presente Acuerdo⁶.

Artículo 2

En caso de que una de las Partes Contratantes decida crear una zona económica exclusiva, las coordenadas enunciadas en el artículo 1 se utilizarán para la delimitación lateral de dicha zona.

Artículo 3

Este Acuerdo entrará en vigor el primer día del segundo mes siguiente a la fecha en que las Partes Contratantes se notifiquen mutuamente por escrito que se han cumplido los procedimientos exigidos por su legislación interna para la entrada en vigor del presente Acuerdo.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo.

HECHO en Bruselas el 18 de diciembre de 1996 en dos ejemplares, en los idiomas francés y holandés, siendo ambos textos igualmente auténticos.

POR EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS

[Firmado]

H. A. F. M. O. VAN MIERLO

Ministro de Relaciones Exteriores

POR EL REINO DE BÉLGICA

[Firmado]

E. DERYCKE

Ministro de Relaciones Exteriores

⁵ *Tractatenblad van het Koninkrijk der Nederlanden*, 1997, No. 14.

⁶ La carta no se reproduce por razones técnicas. Véase el mapa ilustrativo en la página siguiente.

2. *Acuerdo entre el Reino de los Países Bajos y el Reino de Bélgica relativo a la delimitación del mar territorial*⁷

El Reino de los Países Bajos

y

El Reino de Bélgica,

Deseosos de establecer el límite lateral del mar territorial entre el Reino de Bélgica y el Reino de los Países Bajos,

Han acordado lo siguiente:

Artículo 1

1. El límite entre el mar territorial del Reino de Bélgica y el mar territorial del Reino de los Países Bajos está formado por los grandes círculos que unen los siguientes puntos, expresados según sus coordenadas, en el orden en que figuran a continuación:

Punto 1: 51° 22' 25" N; 03° 21' 52.5" E

Punto 2: 51° 22' 46" N; 03° 21' 14" E

Punto 3: 51° 27' 00" N; 03° 17' 47" E

Punto 4: 51° 29' 05" N; 03° 12' 44" E

Punto 5: 51° 33' 06" N; 03° 04' 53" E

2. La posición de los puntos indicados en el presente artículo se expresa en longitud y latitud de acuerdo con el sistema geodésico europeo (primer ajuste, 1950).

3. La línea divisoria definida en el primer párrafo se representa a título ilustrativo en la carta adjunta al presente Acuerdo⁸.

Artículo 2

El límite formado por los puntos enunciados en el artículo 1 se basa en el principio de equidistancia a partir de una línea de base máxima, que es la línea de bajamar a lo largo de la costa. También se tuvo en cuenta la extensión hacia el mar del puerto de Zeebrugge en Bélgica, así como la elevación en bajamar denominada "Rassen", ubicada frente a la costa de los Países Bajos.

Artículo 3

Este Acuerdo entrará en vigor el primer día del segundo mes siguiente a la fecha en que las Partes Contratantes se notifiquen mutuamente por escrito que se han cumplido los procedimientos exigidos por su legislación interna para la entrada en vigor del presente Acuerdo.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo.

HECHO en Bruselas el 18 de diciembre de 1996 en dos ejemplares, en los idiomas francés y holandés, siendo ambos textos igualmente auténticos.

POR EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS

[Firmado]

H. A. F. M. O. VAN MIERLO

Ministro de Relaciones Exteriores

POR EL REINO DE BÉLGICA

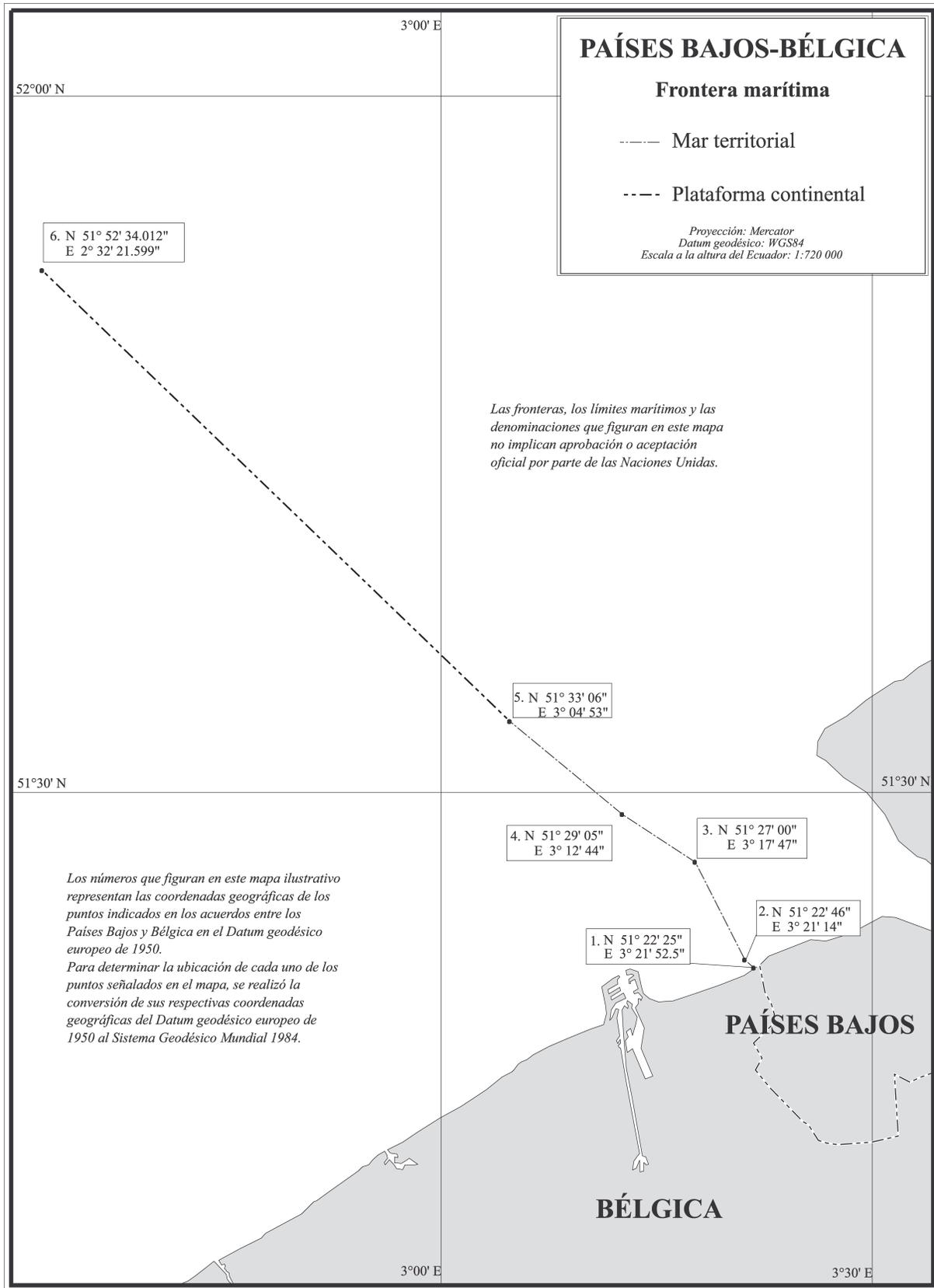
[Firmado]

E. DERYCKE

Ministro de Relaciones Exteriores

⁷ *Tractatenblad van het Koninkrijk der Nederlanden*, 1997, No. 14.

⁸ La carta no se reproduce por razones técnicas. Véase el mapa ilustrativo en la página siguiente.



Map index: BEL_NLD

© División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar. Oficina de Asuntos Jurídicos, Naciones Unidas, 2001

3. *Canje de notas de fecha 10 de febrero de 2000 que constituye un Acuerdo entre el Gobierno de Australia y la Administración de Transición de las Naciones Unidas para Timor Oriental con respecto a la continuación de la aplicación del Tratado entre Australia y la República de Indonesia sobre la Zona de Cooperación ubicada entre la Provincia indonesia de Timor Oriental y el norte de Australia, de 11 de diciembre de 1989*

Nota verbal de fecha 10 de febrero de 2000 dirigida a la Misión de Australia en Timor Oriental (en Dili) por la Administración de Transición de las Naciones Unidas para Timor Oriental (en Dili)

I

La Administración de Transición de las Naciones Unidas para Timor Oriental (UNTAET) saluda atentamente a la Misión de Australia en Timor Oriental y tiene el honor de referirse al hecho de que, de conformidad con la resolución 1272 (1999) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, de 25 de octubre de 1999, y con arreglo al párrafo 35 del Informe del Secretario General (S/1999/1024), las Naciones Unidas celebrarán con Estados y organizaciones internacionales los acuerdos internacionales que sean necesarios para el cumplimiento de las funciones de la UNTAET en Timor Oriental.

La celebración, durante el período de transición, de un acuerdo entre la UNTAET, actuando en nombre de Timor Oriental, y Australia que prevea medidas prácticas a los efectos de que se sigan aplicando las disposiciones del Tratado entre Australia y la República de Indonesia en la Zona de Cooperación ubicada entre la Provincia indonesia de Timor Oriental y el norte de Australia (el llamado “Tratado relativo a la falla de Timor”)⁹, beneficiará al pueblo de Timor Oriental y ayudará a la UNTAET a cumplir las funciones que le fueron encomendadas por el Consejo de Seguridad en su resolución 1272 (1999). No obstante, la celebración de este acuerdo es sin perjuicio de la posición que adopte el futuro gobierno de un Timor Oriental independiente en relación con dicho Tratado.

En consecuencia, la UNTAET tiene el honor de comunicar a la Misión de Australia en Timor Oriental que la UNTAET asume, en nombre de Timor Oriental, todos los derechos y obligaciones emergentes del Tratado relativo a la falla de Timor, hasta la fecha de la independencia de Timor Oriental. La UNTAET, actuando en nombre de Timor Oriental, y Australia podrán celebrar arreglos o acuerdos subsidiarios con respecto a la continuación de la aplicación de las disposiciones del Tratado. Por el hecho de aceptar que se sigan aplicando las disposiciones del Tratado, las Naciones Unidas no están reconociendo la validez de la “integración” de Timor Oriental en Indonesia.

Si Australia comparte los términos de la comunicación que antecede, la UNTAET tiene el honor de proponer que esta nota y la nota de confirmación que envíe Australia en respuesta a la presente nota constituyan un acuerdo entre la UNTAET, actuando en nombre de Timor Oriental, y Australia, con vigor a partir del 25 de octubre de 1999.

Nota verbal de fecha 10 de febrero de 2000 dirigida a la Administración de Transición de las Naciones Unidas para Timor Oriental (en Dili) por la Misión de Australia en Timor Oriental (en Dili)

II

La Misión de Australia en Timor Oriental saluda atentamente a la Administración de Transición de las Naciones Unidas para Timor Oriental (UNTAET) y tiene el honor de referirse a la nota de fecha 10 de febrero de 2000 dirigida a la Misión por la UNTAET, cuyo texto es el siguiente:

[Véase la Nota I]

La Misión de Australia tiene el honor de comunicar que la propuesta precedente es aceptable para el Gobierno de Australia y que conviene en que la nota de la UNTAET y esta respuesta constituyan un acuerdo entre el Gobierno de Australia y la UNTAET, con vigor a partir del 25 de octubre de 1999.

⁹ Entró en vigor el 9 de febrero de 1991. Tratado registrado ante las Naciones Unidas con el No. 28462 (6 de noviembre de 1991). *United Nations Treaty Series*, vol. 1654 (aún no publicado). Figura también en *Australian Treaty Series* 1991, No. 9.

Memorando de Entendimiento entre la Administración de Transición de las Naciones Unidas para Timor Oriental (UNTAET), actuando en nombre de Timor Oriental, y el Gobierno de Australia sobre arreglos referentes al Tratado relativo a la falla de Timor

1. *Generalidades*

El presente Memorando se celebra de conformidad con el Acuerdo entre la UNTAET y el Gobierno de Australia sobre el Tratado relativo a la falla de Timor (el “Tratado”), que figura en el canje de notas entre la UNTAET y la Misión de Australia en Timor Oriental de fecha 10 de febrero de 2000. La UNTAET y el Gobierno de Australia confirman que la UNTAET seguirá ejerciendo los derechos y obligaciones que le incumben en virtud del Tratado, en estrecha consulta y cooperación con los representantes del pueblo de Timor Oriental.

2. *Continuación de la aplicación del régimen jurídico del Tratado*

a) De conformidad con el reglamento 1999/1 de la UNTAET, las leyes que eran aplicables en Timor Oriental antes del 25 de octubre de 1999 seguirán en vigor en la medida en que sea necesario para aplicar el Tratado.

b) Se seguirán aplicando todas las normas, reglamentos, instrucciones, decisiones, directrices, procedimientos, aprobaciones, autorizaciones y otras resoluciones dictadas por el Consejo Ministerial para la Zona de Cooperación (“el Consejo Ministerial”) o por la Autoridad Conjunta del Sector A de la Zona de Cooperación de la Falla de Timor (“la Autoridad Conjunta”) antes del 25 de octubre de 1999.

c) Todos los Contratos de producción compartida celebrados en virtud del Tratado continuarán en vigor.

d) La UNTAET y el Gobierno de Australia reconocen la importancia de facilitar, como cuestión de prioridad, las oportunidades de capacitación y empleo para los nacionales y residentes permanentes de Timor Oriental.

3. *El Consejo Ministerial*

La UNTAET designará lo antes posible a su representante en el Consejo Ministerial.

4. *La Autoridad Conjunta*

a) La UNTAET propondrá lo antes posible a una persona para que sea designada por el Consejo Ministerial para el cargo de Director Ejecutivo en la sede de la Autoridad Conjunta. Hasta que el Consejo Ministerial nombre al Director Ejecutivo, y a fin de asegurar que la Autoridad Conjunta siga funcionando con eficiencia, la UNTAET designará un Director Ejecutivo interino.

b) La UNTAET propondrá personas para los cargos de Director Técnico o Director de Finanzas y de Oficial Técnico Superior de la Autoridad Conjunta, a la brevedad posible.

c) La sede de la Autoridad Conjunta se establecerá en Timor Oriental lo antes posible, teniendo en cuenta la necesidad de garantizar que la Autoridad Conjunta siga funcionando con eficiencia. Mientras no se establezca la sede de la Autoridad Conjunta en Timor Oriental, sus dos oficinas se consolidarán en Darwin en forma temporaria.

d) Hasta que la sede de la Autoridad Conjunta se establezca en Timor Oriental, el domicilio legal de su sede provisional será el siguiente:

NT House, 8th floor, 22 Mitchell Street, Darwin, Australia.

e) La Autoridad Conjunta depositará la parte que corresponda a Timor Oriental de las sumas percibidas en virtud de los arreglos de producción compartida celebrados de conformidad con el Tratado, a

partir del 25 de octubre de 1999, en una cuenta bancaria cuyos datos le serán comunicados por la UNTAET.

f) La Autoridad Conjunta cerrará sus cuentas bancarias en Yakarta y consolidará todos sus fondos en las cuentas bancarias que tiene actualmente en Darwin.

g) La UNTAET comunicará a los contratistas los datos de la cuenta bancaria en la que deberán depositar todos los impuestos pagaderos a la UNTAET en virtud de las actividades petrolíferas realizadas de conformidad con el Tratado.

5. *Enmiendas*

El presente Memorando podrá modificarse en cualquier momento mediante un acuerdo escrito entre la UNTAET y el Gobierno de Australia.

6. *Duración*

El presente Memorando se aplicará a partir del 25 de octubre de 1999, y se mantendrá en vigor durante todo el período de transición.

FIRMADO en Dili, en tres ejemplares, hoy, diez de febrero de 2000.

[Firmado]
Sergio VIEIRA DE MELLO
Administrador de la Transición,
por la UNTAET
en nombre de Timor Oriental

[Firmado]
James BATLEY
Representante de Australia
Jefe de la Misión de Australia
en Timor Oriental,
por el Gobierno de Australia

III. OTRAS INFORMACIONES

Correcciones a los Boletines Nos. 39 y 41 de 1999

Corrección al *Boletín* No. 39 (1999):

(No se aplica a la versión en español).

Corrección al *Boletín* No. 41 (1999):

Página 21, nota de pie de página 2, *debe decir*:

Transmitido por el Gobierno de Nauru el 20 de agosto de 1997.