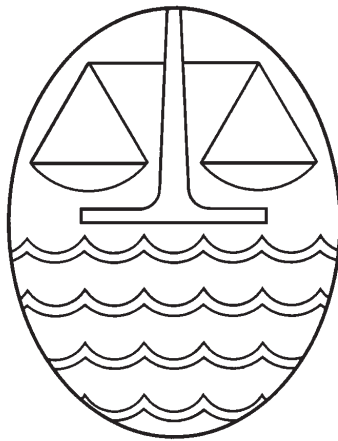


División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar
Oficina de Asuntos Jurídicos

Derecho *del Mar*



Boletín No. 43



Naciones Unidas
Nueva York, 2002

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 julio 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 julio de 2000	11
a) La Convención	11
b) Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención	13
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	14
3. Declaraciones formuladas en el momento de la ratificación de la Convención y sus Acuerdos conexos o de la adhesión a ellos	17
Nicaragua: Declaración formulada en el momento de la ratificación de la Convención	17

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

A. Legislación nacional	19
1. Croacia: Código Marítimo, 27 de enero de 1994 (<i>continuación</i>). . .	19
Novena Parte. Accidentes marítimos	19
Décima Parte. Procedimientos de ejecución y medidas cautelares respecto de los buques y su carga	40
Undécima Parte. La ley aplicable y la competencia de los tribunales de la República de Croacia.	73
Duodécima Parte. Infracciones marítimas	77
Decimotercera Parte. Autorizaciones, disposiciones transitorias y definitivas	87
2. Honduras: Decreto Ejecutivo No. PCM 007-2000, de 21 de marzo de 2000.	95

	<i>Página</i>
3. España: Lista de coordenadas geográficas que constituye la delimitación hecha por España de la Zona de Protección Pesquera establecida mediante el Decreto 1313/1997, de 11 de agosto de 1997	99
B. Comunicaciones de Estados	102
1. Estados Unidos de América: Nota verbal de fecha 6 de abril de 2000 dirigida a la Secretaría de las Naciones Unidas por la Misión de los Estados Unidos ante las Naciones Unidas	102
2. República Islámica del Irán: Carta de fecha 21 de diciembre de 1999 dirigida al Secretario General por el Representante Permanente de la República Islámica del Irán ante las Naciones Unidas	105
C. Tratados	105
1. Protocolo entre el Gobierno de la República de Turquía y el Gobierno de Georgia sobre la confirmación de los límites marítimos entre ambos países en el Mar Negro	105
2. Protocolo Adicional del Acuerdo de 28 de mayo de 1980 entre Noruega e Islandia sobre cuestiones relativas a la pesca y la plataforma continental y del Acuerdo complementario de 22 de octubre de 1981 sobre la plataforma continental entre Jan Mayen e Islandia	106
3. Protocolo Adicional del Acuerdo de 18 de diciembre de 1995 entre el Reino de Noruega y el Reino de Dinamarca sobre la delimitación de la plataforma continental en la zona ubicada entre Jan Mayen y Groenlandia y la línea divisoria entre las zonas de pesca en ese sector . . .	108
III. OTRAS INFORMACIONES	
Corrección al <i>Boletín</i> No. 41 (1999).	111

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 julio 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)	133 (☐ 49)	79	98	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)		

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 (📄)
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	✓	
Belice	✓	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				

<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)³; declaración (📄)</i>
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	✓		✓		✓	
Djiboutí	✓	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	✓	2 de junio de 2000	✓	
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	☐	☐ 3 de mayo de 2000		3 de mayo de 2000 (p)		
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 Centrafricana	✓					
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)		

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)
República de Moldova	Firma (✓); declaración (📄)	Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); firma definitiva (fd); participación (p) ¹ ; procedimiento simplificado (ps) ²	Firma (✓); declaración (📄)
República Dominicana	✓		
República Popular Democrática de Corea	✓		Ratificación; adhesión (a) ³ ; declaración (📄)
República Unida de Tanzania	✓	30 de septiembre de 1985	
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)
San Marino			25 de octubre de 1996
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)	133 (📄 48)	79	98	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 julio 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)
133. Nicaragua (3 de mayo de 2000)

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) | 85. Portugal (3 de noviembre de 1997) |
| 73. España (15 de enero de 1997) | 86. Sudáfrica (23 de diciembre de 1997) |
| 74. Guatemala (11 de febrero de 1997) | 87. Gabón (11 de marzo de 1998) |
| 75. Omán (26 de febrero de 1997) | 88. Comunidad Europea (1° de abril de 1998) |
| 76. Pakistán (26 de febrero de 1997) | 89. República Democrática Popular Lao (5 de junio de 1998) |
| 77. Federación de Rusia (12 de marzo de 1997) | 90. República Unida de Tanzania (25 de junio de 1998) |
| 78. Mozambique (13 de marzo de 1997) | 91. Suriname (9 de julio de 1998) |
| 79. Islas Salomón (23 de junio de 1997) | 92. Nepal (2 de noviembre de 1998) |
| 80. Guinea Ecuatorial (21 de julio de 1997) | 93. Bélgica (13 de noviembre de 1998) |
| 81. Filipinas (23 de julio de 1997) | 94. Polonia (13 de noviembre de 1998) |
| 82. Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (25 de julio de 1997) | 95. Ucrania (26 de julio de 1999) |
| 83. Chile (25 de agosto de 1997) | 96. Vanuatu (10 de agosto de 1999) |
| 84. Benin (16 de octubre de 1997) | 97. Nicaragua (3 de mayo de 2000) |
| | 98. Indonesia (2 de junio de 2000) |

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 (1° 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. *Declaraciones formuladas en el momento de la ratificación de la Convención y sus Acuerdos conexos o de la adhesión a ellos*

NICARAGUA

Declaración formulada en el momento de la ratificación de la Convención

De conformidad con el artículo 310 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el Gobierno de Nicaragua declara:

1. Que no se considera obligado por cualquiera de las declaraciones o manifestaciones, cualquiera que sea su enunciado o denominación, hechas por los otros Estados en torno a su firma, aceptación, ratificación o adhesión de la Convención y que reserva su posición para ser expresada en cualquier momento en lo que respecta a cualquiera de esas declaraciones o manifestaciones.

2. Que la ratificación de esta Convención no implica reconocimiento o aceptación de cualquier reclamo territorial hecho por un Estado parte de la Convención ni implica el reconocimiento automático de cualquier frontera terrestre o marítima.

De conformidad con el inciso 1 del artículo 287 de la Convención, Nicaragua declara que únicamente acepta el recurso a la Corte Internacional de Justicia como medio de solución de las controversias relativas a la interpretación o aplicación de la Convención.

Nicaragua declara que en la categoría de controversias contempladas en los acápites *a)*, *b)* y *c)* del inciso 1 del artículo 298 de la Convención, únicamente acepta el recurso a la Corte Internacional de Justicia como medio para resolverlas.

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

A. Legislación nacional

1. CROACIA

*Código Marítimo (continuación)*¹

NOVENA PARTE. ACCIDENTES MARÍTIMOS

Capítulo 1. Abordaje

Artículo 761

Las disposiciones de este capítulo se aplicarán a todas las embarcaciones, cualquiera sea su finalidad, incluidas las embarcaciones menores y los hidroplanos mientras se encuentren en el mar.

Artículo 762

Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán a la responsabilidad por los daños y perjuicios causados:

- 1) Al buque, a las personas o a los bienes que se encuentren a bordo en ocasión de un abordaje;
- 2) Por un buque a otro como consecuencia de una maniobra, de la no ejecución de una maniobra o del incumplimiento de la reglamentación, aun cuando no se haya producido un abordaje;
- 3) Por un buque anclado o a un buque anclado;
- 4) Por un buque a otro mientras navegan juntos al ser remolcados o empujados en una misma unidad de desplazamiento.

En caso de abordaje entre dos buques, se aplicarán las disposiciones de los artículos 850 y 866 de la presente Ley a los efectos de establecer la responsabilidad por los daños causados por las propiedades radiactivas, radiactivas y tóxicas, y/o explosivas u otras propiedades peligrosas de los combustibles nucleares o los desechos radiactivos.

Artículo 763

La responsabilidad por los daños y perjuicios referidos en el artículo 762 de la presente Ley recaerá sobre el buque o los buques cuya culpa haya sido probada.

A los efectos de este artículo, se entenderá por responsabilidad de un buque tanto la responsabilidad del propietario como la del armador del buque.

Artículo 764

De acuerdo con las disposiciones del presente capítulo, el armador será responsable de los daños causados por los actos o las omisiones de un práctico, aun cuando el practicaje haya sido obligatorio.

¹ Las partes primera a octava (artículos 1 a 760) del Código Marítimo figuran en el *Boletín del Derecho del Mar* No. 42, páginas 30 a 191.

Artículo 765

Si dos o más buques incurren en culpa, la responsabilidad de cada buque será proporcional al grado de culpa en que haya incurrido cada uno.

Si no es posible establecer el grado de culpa correspondiente a cada buque, la responsabilidad se dividirá en partes iguales.

Artículo 766

También se indemnizará el lucro cesante derivado de los daños sufridos como consecuencia de un abordaje, con independencia del grado de culpa.

Artículo 767

Si un abordaje causa la muerte o lesiones a una persona, la responsabilidad por los perjuicios sufridos incumbirá al buque que provocó el abordaje.

Artículo 768

En el caso de los perjuicios mencionados en el artículo 767, el buque que pague una suma mayor que la que le correspondería en proporción a su grado de culpa tendrá derecho a reclamar al otro buque que le reembolse lo que haya pagado por encima del monto correspondiente a su grado de culpa.

Si por razones ajenas a su voluntad, el buque no puede obtener el pago de la suma adeudada por el otro buque, o las sumas adeudadas por otros buques de conformidad con el primer párrafo de este artículo, podrá reclamar el reembolso a otros buques culpables en proporción al grado de culpa que corresponda a cada uno.

Artículo 769

Si el abordaje es accidental, o es causado por fuerza mayor, o si las causas del abordaje son dudosas, los daños y perjuicios serán soportados por quienes los hayan sufrido.

Artículo 770

Después de un abordaje, el capitán de cada uno de los buques involucrados deberá hacer saber al otro, en la medida de lo posible, los nombres de los puertos de los que viene y a los que se dirige.

El incumplimiento de lo dispuesto en el primer párrafo no traerá por sí solo aparejada la responsabilidad del propietario o el armador del buque.

Artículo 771

Las acciones de reclamación de daños y perjuicios caducan a los dos años de ocurrido el accidente.

El plazo de caducidad de las acciones para hacer valer el derecho de repetición (artículo 768) es de un año.

Una vez entablada la acción de repetición, los plazos establecidos en los párrafos primero y segundo de este artículo podrán prorrogarse mediante un acuerdo celebrado por escrito.

El derecho de repetición mencionado en el segundo párrafo de este artículo podrá hacerse valer a partir de:

- 1) La fecha en que quede ejecutoriada la resolución judicial;
- 2) La fecha de pago, si no se ha entablado juicio;

3) La fecha en que se haga saber al acreedor que su deudor es insolvente, pero teniendo en cuenta que el plazo no podrá ser mayor de dos años contados a partir de la fecha de pago o de la fecha en que quedó ejecutoriada la resolución judicial, respectivamente, cuando se entable una acción de cobro de la parte de un deudor insolvente (artículo 768, segundo párrafo).

Artículo 772

Lo dispuesto en este capítulo es sin perjuicio de las disposiciones de la Ley relativas a la limitación de la responsabilidad de los armadores y de los derechos y obligaciones que resulten de los contratos de utilización de buques y cualesquiera otros convenios.

Artículo 773

Las disposiciones de este capítulo, con excepción del primer párrafo del artículo 770 de la presente Ley, se aplicarán también a los buques de guerra.

Capítulo II. Salvamento

Artículo 774

Las disposiciones de este capítulo se aplicarán al salvamento de personas, buques y objetos a bordo de los buques. A los efectos de la presente Ley, el término “salvamento” comprende también la “prestación de auxilio”.

Artículo 775

Las disposiciones de este capítulo se aplicarán a todas las embarcaciones, cualquiera sea su finalidad, incluidas las embarcaciones menores y las aeronaves que intervengan en un salvamento o que sean ellas mismas objeto de un salvamento en el mar. Las disposiciones de este capítulo se aplicarán también a los buques de guerra. Con excepción de lo dispuesto en el segundo párrafo de este artículo, las disposiciones de los artículos 796 a 799 y del segundo párrafo del artículo 800 de la presente Ley no se aplicarán a los buques de guerra.

Artículo 776

Todo capitán que sea informado de la existencia de personas en situación de peligro en el mar, incluidos sus enemigos en caso de guerra, deberá acudir en su auxilio a la mayor velocidad posible e informarles de su llegada, si las circunstancias lo permiten.

Tras consultar al capitán del buque que ha recibido su pedido de ayuda, si esto fue posible, el capitán del buque en peligro podrá elegir al buque o buques que considere más apropiados para las operaciones de salvamento.

El capitán o los capitanes de los buques escogidos aceptarán esta elección y procederán lo más rápido posible a auxiliar a las personas que se encuentren en grave peligro.

El capitán prestará auxilio a las personas que corran peligro de muerte aunque éstas se nieguen a aceptar su ayuda, o aunque el capitán del buque en peligro se oponga a ello.

Artículo 777

Como excepción a lo dispuesto en el artículo 776 de la presente Ley, el capitán de un buque no estará obligado a prestar auxilio ni a llevar a cabo operaciones de salvamento:

1) Si el salvamento puede poner en grave peligro la seguridad de su buque o de las personas a bordo;

- 2) Si se considera, por motivos fundados, que las operaciones no tendrán un resultado útil;
- 3) Si se le ha hecho saber que otro buque ha sido elegido para el salvamento y ese buque ha expresado su aceptación;
- 4) Si el capitán del buque en peligro, o las personas que están en peligro, o el capitán de otro buque que se haya acercado a las personas en peligro le comunican que ya no es necesaria la asistencia.

Artículo 778

En caso de abordaje, el capitán del buque procederá a realizar las operaciones de salvamento de las personas a bordo del otro buque y, si es posible, del propio buque siempre que dichas operaciones no pongan en grave peligro a su buque y a las personas a bordo de éste.

Artículo 779

El capitán de un buque que no proceda a auxiliar a las personas en peligro y a realizar las operaciones de rescate, o que no realice las operaciones de salvamento del buque después de un abordaje (artículos 777 y 778), deberá anotar en el diario de navegación las razones de su proceder.

Artículo 780

El propietario o el armador del buque no son responsables de los daños causados por el incumplimiento de las obligaciones establecidas en los artículos 776 y 778 de la presente Ley por parte del capitán.

Artículo 781

El salvamento de un buque de guerra croata no se llevará a cabo si su capitán se opone expresamente a ello.

Artículo 782

Las disposiciones de los artículos 776 y 778 de la presente Ley se aplicarán también a los buques de guerra.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo, el Ministro de Defensa tomará las medidas pertinentes en los casos en que el capitán de un buque croata no esté obligado a realizar operaciones de salvamento con arreglo a lo dispuesto en los artículos 776 y 779 de la presente Ley.

Artículo 783

No se deberá recompensa a quienes salven la vida de personas.

Con excepción del caso previsto en el primer párrafo de este artículo, si varios salvadores participan en una operación de salvamento y algunos de ellos logran salvar no sólo a las personas, sino también al buque o los bienes que se encuentren en él, cada salvador tendrá derecho a una parte equitativa de la recompensa por salvamento concedida al salvador por haber salvado tanto el buque como los bienes a bordo de éste.

Artículo 784

A menos que se estipule otra cosa en un contrato de salvamento, las disposiciones de la presente Ley se aplicarán al salvamento de buques y de los bienes que se encuentren a bordo de éstos.

El capitán o el armador del buque en peligro podrán celebrar contratos de salvamento en nombre del propietario de los bienes que se encuentren a bordo del buque.

Las partes contratantes no podrán excluir ni reducir su responsabilidad por los daños causados al medio ambiente a que se refiere el artículo 786, ni infringir lo dispuesto en el artículo 787 de la presente Ley.

Artículo 785

Todo acto de auxilio o salvamento que tenga un buen resultado dará derecho a una justa remuneración.

El monto de la recompensa no podrá ser superior al valor del buque o de los bienes salvados.

Artículo 786

El salvador actuará con la debida diligencia en las operaciones de salvamento y procurará evitar o minimizar los daños al medio ambiente. Si es necesario, también pedirá y aceptará la intervención de otros salvadores cuando por motivos razonables se lo soliciten el capitán o el armador del buque o el propietario de los bienes que se encuentren a bordo.

El capitán o el armador del buque, o el propietario de otros bienes en peligro, deberán, durante las operaciones de salvamento, colaborar con el salvador y tomar las debidas precauciones para evitar o minimizar los daños al medio ambiente, y, cuando el buque o los demás bienes hayan sido trasladados a un lugar seguro, aceptarán hacerse cargo de ellos si el salvador se los solicita con argumentos razonables.

Artículo 787

El contrato de salvamento de un buque y de los bienes que se encuentren en él podrá ser anulado o modificado por un tribunal, a solicitud de parte:

- 1) Si el contrato se celebró cuando ya existía el peligro o bajo la influencia del peligro y se demuestra que las condiciones del contrato no eran equitativas;
- 2) Si se prueba que una de las partes fue inducida a celebrar el contrato mediante fraude u ocultamiento intencional;
- 3) Si se prueba que la recompensa estipulada en el contrato es demasiado grande o demasiado pequeña en relación con los servicios prestados.

Artículo 788

Si las partes no celebraron un contrato de salvamento del buque o de los bienes a bordo, o si se celebró un contrato pero no se estipuló la recompensa, en caso de litigio la recompensa será fijada por un tribunal.

El tribunal fijará la recompensa por salvamento teniendo en cuenta los siguientes criterios:

- 1) El valor del buque y los demás bienes salvados;
- 2) La pericia demostrada y los esfuerzos realizados por los salvadores para evitar o minimizar los daños al medio ambiente;
- 3) El grado de éxito obtenido por el salvador;
- 4) La índole y la magnitud del peligro;
- 5) La pericia demostrada y los esfuerzos realizados por los salvadores para salvar el buque, las vidas humanas y otros bienes;
- 6) El tiempo empleado y las pérdidas sufridas por los salvadores;
- 7) El riesgo de incurrir en responsabilidad y otros riesgos que hayan corrido los salvadores o sus equipos;

- 8) La rapidez con que se prestó el servicio;
- 9) La disponibilidad y el uso de buques u otros equipos destinados a operaciones de salvamento;
- 10) El grado de preparación y la eficiencia del equipo de los salvadores y su valor económico.

Habrá lugar al pago de la recompensa referida en el segundo párrafo de este artículo si el tribunal modifica la recompensa estipulada de conformidad con lo dispuesto en el artículo 787 de la presente Ley.

Artículo 789

Si el salvador realiza operaciones de salvamento en relación con un buque que por sí mismo o debido a su carga amenazaba con dañar el medio ambiente, y no obtiene una recompensa de conformidad con el segundo párrafo del artículo 788 de la presente Ley que sea por lo menos equivalente a la compensación especial que le correspondería con arreglo a dicho artículo, tendrá derecho a recibir del propietario del buque una compensación especial por un monto equivalente a los gastos en que haya incurrido, de acuerdo con la definición de gastos prevista en el presente artículo.

Si en las circunstancias mencionadas en el primer párrafo, las operaciones de salvamento realizadas por el salvador permitieron evitar o minimizar los daños al medio ambiente, la compensación especial que el propietario deberá pagar al salvador podrá aumentarse hasta un máximo del 30% de los gastos en que haya incurrido este último. No obstante, si el tribunal lo considera justo y equitativo, podrá aumentar aún más dicha compensación especial, teniendo en cuenta los criterios pertinentes indicados en el segundo párrafo del artículo 788 de la presente Ley, pero en ningún caso el aumento total podrá ser superior al 100% de los gastos en que haya incurrido el salvador.

A los efectos de los párrafos primero y segundo, los gastos del salvador son los gastos personales en que razonablemente incurra el salvador en la operación de salvamento, más una cantidad equitativa por el equipo y el personal empleado efectivamente y de manera razonable en la operación de salvamento, teniendo en cuenta los criterios indicados en los incisos 2, 8, 9 y 10 del segundo párrafo del artículo 788 de la presente Ley.

La compensación especial total prevista en este artículo se pagará únicamente en el caso y en la medida en que dicha compensación sea superior a cualquier recompensa que pudiera obtener el salvador conforme al artículo 788 de la presente Ley.

Si el salvador fue negligente y por lo tanto no evitó o minimizó los daños al medio ambiente, podrá ser privado de la totalidad o parte de cualquier compensación especial que pudiera adeudársele en virtud del presente artículo.

Nada de lo dispuesto en este artículo menoscabará o afectará el derecho de repetición que posee el propietario del buque que ha causado daños al medio ambiente.

Artículo 790

Si el salvamento es llevado a cabo por varios salvadores y no se estableció la forma de distribución de la recompensa por el salvamento del buque y los bienes a bordo del buque, la misma será fijada por un tribunal con arreglo a las disposiciones del artículo 788 de la presente Ley.

Si hay más salvadores, cada uno de ellos podrá también reclamar individualmente su parte de la recompensa.

Artículo 791

El tribunal podrá privar a los salvadores de toda remuneración, o concederles una remuneración menor, si el salvamento se hizo necesario por culpa de los salvadores, o si éstos cometieron un robo o incurrieron en ocultación fraudulenta u otro tipo de fraude.

Artículo 792

Los servicios prestados por los salvadores en contra de la prohibición expresa y razonable del capitán, del propietario o el armador del buque, o de la persona autorizada para disponer de los bienes a bordo del buque salvado, no darán lugar a pago alguno.

Artículo 793

A menos que se disponga lo contrario, si el salvamento del buque y de los bienes a bordo de éste se basa en un contrato de salvamento firmado por el capitán o el armador del buque en peligro, la recompensa por salvamento deberá pagarla el armador del buque salvado.

Si se ha celebrado un contrato de salvamento, el propietario de los bienes salvados o las personas con derecho a disponer de estos bienes serán responsables junto con la persona que debe pagar la recompensa por salvamento, pero solamente a prorrata del valor de los bienes salvados.

Si no se ha celebrado un contrato de salvamento, el armador del buque salvado pagará la recompensa por el salvamento del buque, mientras que la recompensa por los bienes salvados la pagará el propietario o la persona autorizada a disponer de ellos.

Artículo 794

A solicitud del salvador, la persona obligada a efectuar un pago de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 793 de la presente Ley deberá dar una garantía satisfactoria del pago de la suma reclamada, incluidos los intereses y las costas judiciales.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el primer párrafo, el propietario y el armador del buque salvado harán todo lo que esté a su alcance para que los propietarios de los bienes que se encuentran en el buque salvado o las personas autorizadas a disponer de ellos den una garantía satisfactoria del pago de las sumas que se les reclaman, incluidos los posibles intereses y costas judiciales.

El buque y demás bienes salvados no podrán, sin el consentimiento del salvador, ser retirados del puerto o del primer lugar al que hayan llegado una vez concluidas las operaciones de salvamento hasta tanto no se hayan dado garantías satisfactorias del pago de la suma reclamada por el salvador contra el buque o los bienes de que se trate.

Artículo 795

El pago de la recompensa por salvamento o de la compensación especial (artículo 789) establecidas en virtud de una resolución judicial ejecutoriada podrá reclamarse directamente al asegurador del buque y de los bienes a bordo de éste, o al asegurador de la responsabilidad del buque, si éste ha garantizado el pago de la suma reclamada.

Artículo 796

El monto neto de la recompensa será la suma que reste de la recompensa por salvamento una vez deducidos los gastos en que hayan incurrido los salvadores durante la operación de salvamento o los gastos causados por la operación de salvamento.

Una parte de la recompensa neta corresponderá a la tripulación del buque salvador.

Artículo 797

El salvador no podrá privar a la tripulación, sin su consentimiento, de la parte que a ésta corresponda en la recompensa por salvamento.

Artículo 798

Cuando haya transcurrido un año desde la finalización de las operaciones de salvamento, cada uno de los tripulantes del buque salvador podrá iniciar una acción judicial contra el armador para reclamar su parte de la recompensa, siempre que el salvador no haya entablado juicio.

Artículo 799

Las disposiciones de este capítulo relativas a la recompensa por salvamento se aplicarán también a los buques del mismo propietario o armador del buque.

Artículo 800

Las acciones de reclamación de recompensa por salvamento caducan a los dos años contados a partir de la finalización de las operaciones de salvamento.

La acción prevista en el artículo 798 de la presente Ley caduca al cabo de un año.

Después de iniciada la acción judicial, las partes podrán convenir por escrito en prorrogar el plazo de caducidad establecido en los párrafos primero y segundo de este artículo, mediante una declaración dirigida al reclamante.

Capítulo III. Reflotamiento de objetos hundidos

Artículo 801

Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán al refluotamiento de buques, embarcaciones menores y otro tipo de embarcaciones, aeronaves, sus partes y cargas y demás objetos (en adelante denominados objetos hundidos) que se hayan hundido en las aguas interiores y territoriales de la República de Croacia.

Las disposiciones de este capítulo se aplicarán también a la encalladura de buques y embarcaciones menores, salvo en lo relativo a las operaciones de salvamento.

Artículo 802

Las disposiciones de la presente Ley relativas al salvamento se aplicarán al refluotamiento de objetos hundidos durante las operaciones de salvamento o inmediatamente antes de iniciadas dichas operaciones.

Artículo 803

Con excepción de lo dispuesto en los artículos 804 y 805 de la presente Ley, los objetos hundidos podrán ser refluotados por la persona nacional o extranjera que sea propietaria de tales objetos o que tenga derecho a disponer de ellos (persona autorizada).

Los objetos hundidos podrán refluotarse en virtud de un permiso emitido por la capitánía de puerto competente.

En la solicitud de permiso para refluotar un objeto hundido deberán indicarse los detalles relativos al objeto que se pretende refluotar, las técnicas y los equipos que habrán de utilizarse para refluotarlo, los elementos que acrediten la propiedad del objeto hundido y la hora estimada de comienzo y finalización de las operaciones de refluotamiento.

En el permiso de refluotamiento que emita la capitánía de puerto de conformidad con el segundo párrafo de este artículo se indicarán las medidas de seguridad que deberán tomarse y la hora de comienzo y finalización de las operaciones.

Los permisos de reflotamiento de objetos de importancia militar serán emitidos por la capitanía de puerto una vez obtenido el consentimiento del Ministerio de Defensa.

Los permisos para reflotar objetos que son o se presume que son bienes culturales serán emitidos por el Instituto de Protección del Patrimonio Cultural del Ministerio de Educación y Cultura.

La persona autorizada a reflotar el objeto informará inmediatamente a la capitanía de puerto del comienzo, la interrupción, la continuación o la suspensión de las operaciones de reflotamiento.

Artículo 804

Si el objeto hundido está en una posición tal que constituye un peligro para la navegación, para la utilización de las aguas del mar o para los recursos naturales, incluidos los que se encuentran en aguas territoriales, o si produce contaminación o puede dar lugar a la contaminación del medio marino, la capitanía de puerto competente ordenará a la persona autorizada que reflote o retire el objeto hundido dentro de un plazo razonable.

Si la persona autorizada no cumple la orden mencionada en el primer párrafo de este artículo, la capitanía de puerto hará reflotar el objeto o retirarlo del canal de navegación por una persona física o jurídica competente de Croacia, por cuenta y riesgo de la persona autorizada.

Si el objeto hundido constituye un peligro inmediato o un obstáculo para la navegación, la capitanía de puerto podrá decidir que una persona física o jurídica competente de Croacia reflote o retire el objeto hundido, aun sin la orden mencionada en el primer párrafo de este artículo.

La interposición de recursos contra la orden referida en los párrafos segundo y tercero de este artículo no suspenderá su ejecución. El recurso deberá interponerse ante el Ministerio dentro del plazo de 15 días a partir de la fecha en que se recibió la orden.

Si los objetos hundidos son de propiedad de un extranjero, la orden mencionada en el primer párrafo de este artículo se remitirá al Ministerio de Relaciones Exteriores.

Artículo 805

El reflotamiento podrá ser realizado por una persona física o jurídica competente de Croacia si el objeto hundido constituye un peligro u obstáculo inmediato para la navegación y la capitanía de puerto competente no sabe quién es la persona autorizada a reflotarlo (artículo 803, primer párrafo), o si se sabe quién es la persona autorizada pero ésta no tiene intenciones de reflotar el objeto hundido, o interrumpe o suspende las operaciones de reflotamiento una vez iniciadas.

Si se sabe quién es la persona autorizada, se entenderá que ésta ha desistido del reflotamiento o ha interrumpido o suspendido las operaciones si no presenta una declaración oficial de reflotamiento del objeto hundido dentro de los 90 días siguientes a la fecha de ocurrido el hecho, o si después de transcurridos 90 días contados a partir de la fecha en que obtuvo el permiso de reflotamiento las operaciones no se inician o no continúan en caso de haberse interrumpido o suspendido sin motivos justificados.

Si no se sabe quién es la persona autorizada, se entenderá que ésta ha desistido de reflotar el objeto hundido si en un plazo de 90 días no presenta una solicitud de reflotamiento y pruebas de su derecho a realizarlo.

Artículo 806

La persona física o jurídica que comience a reflotar un objeto hundido de conformidad con el primer párrafo del artículo 804 de la presente Ley no podrá suspender la operación ni desistir de reflotar el objeto sin motivos justificados, si ello puede causar un daño a la persona autorizada.

Artículo 807

Los gastos ocasionados por el reflotamiento de un objeto en el caso previsto en el primer párrafo del artículo 805 de la presente Ley y los gastos que origine la custodia de dicho objeto se sufragarán con cargo al presupuesto nacional.

Si llegara a conocerse la identidad de la persona autorizada, ésta deberá reembolsar al presupuesto nacional la suma pagada tanto por el reflotamiento como por la custodia del objeto de conformidad con el primer párrafo del artículo 805 de la presente Ley.

Artículo 808

Si se requieren medios de navegación, recursos técnicos y habilidades especiales, la persona autorizada nacional o extranjera que no disponga de ellos hará reflotar el objeto por una persona física o jurídica nacional que sea plenamente competente.

Salvo lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo, se permitirá a las personas autorizadas de nacionalidad extranjera reflotar el objeto hundido con ayuda de otra persona extranjera que reúna los requisitos establecidos en el primer párrafo de este artículo.

Los objetos hundidos que son o se presume que son bienes culturales podrán ser reflotados por una persona física o jurídica competente, nacional o extranjera, con sujeción a la aprobación del Ministerio de Educación y Cultura.

La decisión del Ministerio de Educación y Cultura será inapelable, pero podrá entablarse un juicio administrativo.

Artículo 809

El propietario que no reflote su objeto hundido dentro del plazo de 10 años a partir de la fecha del hundimiento perderá su derecho de propiedad sobre el objeto hundido, el cual pasará a ser de propiedad de la República de Croacia.

Si no se puede determinar la fecha del hundimiento, se considerará que el buque, la embarcación, el aeroplano o sus respectivas partes, así como la carga y demás objetos que se encontraban a bordo, se hundieron el día siguiente a aquel en que se recibió la última información acerca del buque, la embarcación o la aeronave, mientras que, en el caso de otros objetos, se entenderá que se hundieron el día en que fueron localizados.

Artículo 810

El contratista que proceda a reflotar un objeto hundido en virtud de una orden de una autoridad competente (artículos 804 y 805) o de un contrato celebrado con la persona autorizada, si en dicho contrato no se estipula otra cosa, responderá de los daños y perjuicios causados por sus operaciones, si no demuestra que el daño no hubiera podido evitarse ni siquiera ejerciendo la diligencia debida.

El contratista también será responsable de los daños ocasionados durante las operaciones de reflotamiento mencionadas en el primer párrafo de este artículo si no prueba que el daño fue causado por la persona autorizada o por una persona que estaba bajo la responsabilidad de la persona autorizada.

Artículo 811

El contratista será remunerado por el reflotamiento, a menos que éste se haya realizado en contra de la prohibición expresa de la persona autorizada.

A menos que se haya estipulado otra cosa, la remuneración por el reflotamiento no podrá superar el valor del objeto reflotado.

La limitación prevista en el segundo párrafo de este artículo no se aplicará cuando el objeto hundido se reflote, retire o destruya en cumplimiento de una orden de la autoridad competente (artículo 803, segundo párrafo) ni en el caso de los objetos que son o se presume que son bienes culturales.

Artículo 812

A menos que se estipule lo contrario, el contratista tendrá un derecho de prenda sobre el objeto reflotado, como garantía del pago de su remuneración por reflotar y custodiar el objeto. El contratista podrá retener el objeto hasta que se le pague su remuneración, salvo si se trata de un bien cultural.

Artículo 813

El derecho a reclamar una remuneración por el reflotamiento, el retiro o la destrucción de objetos hundidos prescribe a los tres años contados a partir de la fecha en que terminó la operación.

Capítulo IV. Averías gruesas

1. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 814

A los efectos de la liquidación de las averías gruesas se aplicarán las disposiciones del presente capítulo.

Las disposiciones de este capítulo se aplicarán también a las embarcaciones menores, si las partes así lo han acordado expresamente.

Artículo 815

Las expresiones particulares utilizadas en este capítulo de la Ley tienen los significados que se indican a continuación:

- 1) “Acto de avería gruesa” es cualquier sacrificio o gasto extraordinario razonable realizado por el capitán o la persona que actúe en su lugar con el fin de preservar los bienes involucrados en una empresa marítima común;
- 2) “Parte en una empresa marítima” es el propietario o el armador del buque o la persona autorizada a disponer de la carga que se encuentra a bordo;
- 3) “Empresa marítima” es un viaje del buque de cada una de las partes en dicha empresa, desde el momento en que comienzan las operaciones de carga hasta que terminan respecto de cada una de las partes en la empresa;
- 4) “Valor de contribución” es el valor de los bienes que se toma como base para el cálculo de la suma admitida como pérdida o daño en las averías gruesas;
- 5) “Valor de reclamación” es la suma que puede reclamarse por concepto de pérdidas o daños sufridos como avería gruesa, y que se reembolsa con cargo al valor de contribución;
- 6) “Puerto de terminación del viaje” es el puerto en que se descarga la última porción de carga que se encontraba a bordo en el momento de producirse la avería gruesa.

Artículo 816

A los efectos de las disposiciones de la presente Ley, todas las partes que participen en una empresa marítima contribuirán al pago del monto correspondiente a las pérdidas o daños admisibles como avería gruesa en proporción a sus valores de contribución respectivos (artículo 820, inc. 1).

Artículo 817

A menos que se disponga otra cosa en la presente Ley o que las partes acuerden lo contrario, el acto de avería gruesa comprende los sacrificios, daños y gastos que sean consecuencia inmediata o inevitable de la avería gruesa admisible como tal, de acuerdo con los usos marítimos generalmente aceptados.

Artículo 818

Todo gasto extraordinario realizado en lugar de otro gasto que podría haberse admitido como avería gruesa se considerará avería gruesa y se aceptará como tal, con independencia de las sumas que hayan podido ahorrarse en beneficio de otros intereses, pero sólo hasta el monto del gasto general que se haya evitado.

2. CONTRIBUCIÓN A LAS AVERÍAS GRUESAS

Artículo 819

La obligación de contribuir a las averías gruesas existirá aunque el daño o el gasto haya sido causado por culpa de una de las partes en la empresa marítima.

Lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo es sin perjuicio del derecho de las partes en una empresa marítima que hayan contribuido a las averías gruesas, a reclamar contra las personas por cuya culpa se haya producido el daño o el gasto.

Artículo 820

A menos que se disponga otra cosa en la presente Ley:

- 1) El valor de contribución comprende los bienes salvados en caso de averías gruesas, el valor de los bienes sacrificados y el valor reducido de los bienes dañados;
- 2) El valor de reclamación en las averías gruesas comprende el valor de los bienes sacrificados, el valor reducido de los bienes dañados y los gastos admitidos como averías gruesas, así como los gastos de liquidación de las averías gruesas.

Artículo 821

Como excepción a lo dispuesto en el artículo 820 de la presente Ley:

- 1) Los efectos personales y el equipaje de los pasajeros que no consten en un recibo de equipaje o en un conocimiento de embarque no se admitirán como valor de contribución;
- 2) Cuando se arroje al mar una carga que no ha sido transportada de acuerdo con los usos reconocidos, o que se cargó sin el consentimiento del armador del buque, o que ha sido objeto de una declaración falsa, la pérdida o daños sufridos por dicha carga no se admitirán como valor de reclamación.

La carga salvada que se haya cargado sin el consentimiento del armador del buque, o que se haya descrito erróneamente en forma deliberada, estará sujeta a contribución.

Artículo 822

Con excepción de los gastos, tanto el valor de reclamación como el de contribución se admitirán sobre la base de los valores que estuvieran en vigor en el puerto en el momento y el lugar de la empresa común, a menos que se disponga otra cosa en la presente Ley.

Los gastos se determinarán de acuerdo con su valor efectivo.

Artículo 823

Las reparaciones admisibles como avería gruesa no estarán sujetas a deducciones en caso de sustitución de elementos antiguos por nuevos, es decir, cuando partes o materiales antiguos se reemplacen por nuevos, a menos que el buque tenga más de 15 años de antigüedad, en cuyo caso se hará una deducción de un tercio. Las deducciones se regirán por la antigüedad del buque, contada a partir del 31 de diciembre del año en que se haya terminado de construir hasta la fecha del acto de avería gruesa, con excepción del material de aislamiento, los botes salvavidas y otras embarcaciones menores similares, los equipos e instrumentos de navegación y comunicación, las máquinas y las calderas, respecto de los cuales las deducciones se regirán por la antigüedad de las partes concretas a las que se refieran.

Las sumas correspondientes se deducirán únicamente del costo de los materiales o partes nuevas cuando estén terminadas y listas para ser instaladas en el buque.

No se harán deducciones respecto de las provisiones, anclas y cadenas.

Los derechos de dique seco y de embarcadero y los gastos de desplazamiento del buque se admitirán en su totalidad.

Los gastos de limpieza, pintura o revestimiento del fondo del buque no se admitirán como avería gruesa a menos que el fondo haya sido pintado o revestido dentro de los 12 meses anteriores a la fecha de la avería gruesa, en cuyo caso se admitirá solamente la mitad de dichos gastos.

No se harán deducciones en caso de sustitución de elementos antiguos por nuevos respecto de los gastos de reparaciones temporarias admisibles como averías gruesas.

Artículo 824

La suma reembolsable por concepto de avería gruesa en caso de pérdida total del buque se calculará sobre la base del valor estimado del buque en buen estado, deducidos el monto estimado de las reparaciones no admitidas como averías gruesas y la suma que posiblemente se obtenga de la venta del buque.

Artículo 825

La suma reembolsable por concepto de avería gruesa en caso de daños de la carga será igual a las pérdidas sufridas como consecuencia de dichos daños, sobre la base del valor de la carga en el momento de la descarga, determinada de acuerdo con la factura comercial entregada al destinatario o, si no hubiera factura, de acuerdo con el valor de la carga embarcada. El valor al tiempo de la carga comprende los gastos de seguro y flete, salvo en la medida en que el flete corra por cuenta y riesgo de titulares de derechos no relacionados con la carga.

Si la carga dañada se vende, la pérdida que deberá indemnizarse en concepto de avería gruesa será la diferencia entre el producido neto de la venta y el valor neto de la carga en buen estado el último día de la descarga en el puerto de destino o el día de terminación de la empresa marítima si ésta terminaba en otro puerto.

Salvo en el caso previsto en el primer párrafo de este artículo, la carga declarada en forma incorrecta en el momento de su embarque por un valor inferior a su valor real, al igual que en el caso del primer párrafo, contribuirá de acuerdo con su valor declarado.

Artículo 826

Si la carga sacrificada es posteriormente salvada, su valor se calculará sobre la base de su precio comercial el día, en el lugar y en el momento en que sea recuperada, deducidos los gastos de salvamento necesarios.

Las disposiciones del segundo párrafo del artículo 825 de la presente Ley se aplicarán también a la carga en el caso previsto en el primer párrafo de este artículo.

Artículo 827

Se admitirá como avería gruesa una comisión del 2% de los desembolsos realizados por concepto de averías gruesas, excluidos los salarios del capitán, los oficiales y la tripulación y el combustible y las provisiones de los que no se haya hecho reposición durante el viaje. Cuando los fondos no sean proporcionados por ninguna de las partes en la empresa marítima, sino que procedan de la venta de la carga, los gastos en que deba incurrirse para obtener los fondos necesarios mediante un contrato de préstamo a la gruesa o por otro medio, o la pérdida sufrida por la persona con derecho a disponer de la carga, o los gastos derivados de la obtención de los fondos necesarios para ese fin, se admitirán como parte de la suma que deberá reembolsarse.

Artículo 828

Podrá aplicarse un interés del 7% anual al valor de reclamación, hasta la fecha de liquidación de la avería gruesa.

También se devengarán intereses a partir de la fecha de liquidación definitiva de las averías gruesas.

Artículo 829

Los valores de contribución se calcularán sobre la base de los siguientes valores:

1) Con respecto al buque: el valor neto del buque al finalizar el viaje, teniendo en cuenta el deterioro que pudiera sufrir el buque como consecuencia de cualquier fletamento con cesión de la gestión náutica o fletamento por tiempo determinado para el cual se hubiera comprometido;

2) En relación con la carga: el valor determinado de acuerdo con el primer párrafo del artículo 825 de la presente Ley, menos el monto de las pérdidas o daños sufridos por la carga durante las operaciones de carga o antes de que éstas comiencen;

3) Con respecto al flete o gastos de transporte: el valor del flete o los gastos de transporte, deducidos todos los gastos, incluidos los salarios de la tripulación que no se hubieran pagado por dicho flete o transporte si el buque y su carga se hubieran perdido totalmente al momento de producirse la avería gruesa y no se admitieran como avería gruesa;

4) Con respecto al valor de reclamación: la suma establecida de conformidad con los artículos 823 a 826 de la presente Ley.

Los gastos extraordinarios en que se incurra con posterioridad al acto de avería gruesa respecto de los valores previstos en el primer párrafo de este artículo se deducirán de esos valores, a menos que dichos gastos se admitan como avería gruesa.

Si la carga se vende antes de su arribo al lugar de destino, contribuirá de acuerdo con el valor neto efectivo de venta. Este valor se añadirá a la suma que deberá reembolsarse en concepto de avería gruesa.

Artículo 830

La suma que se admitirá como avería gruesa por daños o pérdida del buque, sus máquinas o equipo, causados por un acto de avería gruesa, será la siguiente:

1) En caso de reparación o reposición, el costo efectivo y razonable de reparar o reponer los elementos dañados o perdidos, sujeto a la deducción prevista en el artículo 824 de la presente Ley;

2) Cuando no haya reparación ni reposición, la depreciación razonable derivada de dichos daños o pérdida, sin que exceda el costo estimado de las reparaciones.

En caso de pérdida total efectiva del buque, o cuando el costo de reparación de los daños sea superior al valor del buque una vez reparado, la suma que se admitirá como avería gruesa será la diferencia entre el valor estimado del buque en buen estado, una vez deducido de dicho valor el costo estimado de

reparación de los daños que no se consideren averías gruesas y el valor del buque estando dañado. Esta suma podrá calcularse sobre la base del producido neto de la venta, si lo hubiera.

Artículo 831

De conformidad con el artículo 820 de la presente Ley, el armador del buque podrá retener la carga que integre el valor de contribución, hasta que se le proporcione una garantía de pago de la parte que le corresponda en la avería gruesa.

El armador del buque retendrá la carga y suministrará a las demás partes en la empresa marítima una garantía de contribución y de que protegerá sus intereses, actuando con la debida diligencia.

En caso de incumplimiento del armador del buque de las disposiciones de los párrafos primero y segundo de este artículo, éste deberá pagar a la parte que haya contribuido a la avería gruesa la proporción que no hubiera podido obtenerse de la parte autorizada a disponer de la carga.

Las disposiciones de los párrafos primero, segundo y tercero son sin perjuicio de los derechos de los armadores y demás partes en una empresa marítima a ser remunerados por la parte obligada a disponer de la carga y cuya carga se haya vendido sin la obtención de garantías.

Artículo 832

La parte contribuyente que no haya obtenido garantías del pago de su reembolso tendrá derecho a retener el buque y la carga que se encuentre a bordo a fin de garantizar la contribución de éstos a las averías gruesas.

3. PLAZO DE CADUCIDAD DE LAS ACCIONES DE RECLAMACIÓN DE AVERÍAS GRUESAS

Artículo 833

Las acciones de cobro de la contribución a las averías gruesas caducan en el plazo de un año contado a partir del arribo del buque al primer puerto de finalización de la empresa marítima común durante la cual haya ocurrido el accidente y que constituye la base de la contribución a las averías gruesas.

A los efectos del cómputo del plazo previsto en el primer párrafo de este artículo no se tendrá en cuenta el tiempo transcurrido entre la designación del liquidador y la preparación de la liquidación definitiva.

Capítulo V. Responsabilidad extracontractual

1. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 834

Las disposiciones de este capítulo se aplicarán a la responsabilidad extracontractual en las reclamaciones derivadas de los daños o pérdidas causados a personas o bienes que no se encuentren a bordo, así como al medio ambiente.

Con excepción de lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo, las disposiciones de este capítulo no se aplicarán al abordaje de buques ni a los daños nucleares.

Artículo 835

Las disposiciones de este capítulo se aplicarán a las embarcaciones menores y a otras embarcaciones, cualquiera sea su tamaño o finalidad, y a los hidroaviones que se encuentren en el mar.

Las disposiciones de este capítulo se aplicarán también a los buques de guerra, con excepción de las disposiciones de los artículos 839 a 849 de la presente Ley.

2. RESPONSABILIDAD EN CASO DE MUERTE O LESIONES CORPORALES

Artículo 836

El propietario del buque, el armador y la persona que esté al mando del buque en el momento del hecho serán responsables de:

1) La muerte o las lesiones corporales de cualquier persona que se encuentre en una zona marítima considerada como playa apta para baños, o en una zona prohibida para la navegación, salvo que se pruebe que el daño fue causado por un acto del propio reclamante o por su negligencia;

2) La muerte o las lesiones corporales de cualquier persona que se encuentre en una franja marítima de 150 metros de ancho contados a partir de la costa, con excepción de las zonas indicadas en los incisos 1, 3 y 4 de este párrafo, salvo que se pruebe que la muerte o las lesiones corporales se produjeron por causa de fuerza mayor, o por un acto o negligencia de la persona que perdió la vida o sufrió las lesiones;

3) La muerte o las lesiones corporales de cualquier persona que se encuentre en un puerto, una zona próxima a un puerto, una vía navegable, una zona destinada a actividades deportivas u otros fines similares (como por ejemplo zonas de remo, de navegación a vela o de esquí acuático), incluidas las zonas marítimas ubicadas más allá del límite de los 150 metros de la costa, salvo la zona referida en el inciso 4 de este párrafo, si se prueba que el buque es responsable de la muerte o las lesiones corporales;

4) La muerte o las lesiones corporales de cualquier persona que se encuentre en una zona marítima restringida en el momento del hecho (por ejemplo, zonas en las que está prohibido bañarse, practicar esquí acuático o exceder determinada velocidad), a menos que se pruebe que la persona perdió la vida o sufrió lesiones corporales por causa de sus propios actos o negligencia.

El Ministerio determinará las condiciones en las que podrá ampliarse o reducirse la franja marítima descrita en el inciso 2 del primer párrafo de este artículo.

La resolución sobre la anchura de la franja marítima será dictada por el Ministerio.

De acuerdo con el primer párrafo de este artículo, el propietario y el armador del buque tendrán derecho a limitar su responsabilidad si han sido despojados del buque en forma ilícita.

En el caso mencionado en el tercer párrafo de este artículo, serán responsables tanto la persona que estuviera al mando del buque en el momento del hecho como la persona que se haya apoderado del buque en forma ilícita.

3. RESPONSABILIDAD POR DAÑOS CAUSADOS A BIENES Y AL MEDIO AMBIENTE

Artículo 837

El buque será responsable de los daños que cause a muelles, rompeolas, instalaciones y estructuras portuarias, objetos flotantes (marcas para la navegación, boyas de amarre, cables o tuberías submarinos, etc.) y otros objetos que se encuentren en el puerto o en el mar.

El buque podrá limitar su responsabilidad por los daños referidos en el primer párrafo de este artículo en la medida en que el daño haya sido causado por la empresa administradora del puerto o la autoridad portuaria, o por el estado de los muelles, rompeolas, instalaciones y estructuras del puerto.

La responsabilidad mencionada en el primer párrafo de este artículo se refiere a la responsabilidad del propietario o el armador del buque.

Artículo 838

Salvo en el caso previsto en el artículo 840 de la presente Ley, las disposiciones del artículo 837 se aplicarán también a los daños causados por la fuga o el vertimiento de sustancias peligrosas o nocivas del buque (hidrocarburos, aguas de sentina y sus mezclas, aguas de desecho y cualquier otra sustancia u objeto de desecho).

4. RESPONSABILIDAD POR DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACIÓN PRODUCIDA POR BUQUES DE TRANSPORTE DE HIDROCARBUROS

Artículo 839

A los efectos de este capítulo de la Ley:

1) Por “buque” se entiende cualquier buque de navegación marítima o embarcación de cualquier tipo que transporte hidrocarburos a granel como carga. Se considerará que un buque es capaz de transportar hidrocarburos u otro tipo de carga sólo si efectivamente transporta hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier otro viaje posterior a ese transporte, salvo que se pruebe que no ha quedado en el buque ningún residuo de esos hidrocarburos transportados a granel;

2) Por “hidrocarburo” se entiende cualquier tipo de aceite persistente como petróleo crudo, fuel oil, combustible diésel pesado, aceite lubricante, ya sea que se transporten a bordo de un buque como carga o en los tanques de combustible;

3) Por “daños causados por la contaminación” se entiende las pérdidas o daños causados fuera del buque por la contaminación producida como consecuencia de la fuga o el vertimiento de hidrocarburos de un buque, dondequiera que ocurra esa fuga o vertimiento, e incluye el costo de las medidas preventivas adoptadas y los daños o pérdidas adicionales causados por esas medidas;

4) Por “incidente” se entiende cualquier hecho o serie de hechos que tengan el mismo origen y causen daños por contaminación.

Artículo 840

El propietario del buque será responsable de cualquier daño causado por la contaminación producida por hidrocarburos transportados como carga, que se derramen o viertan del buque como resultado de un incidente, salvo que se pruebe que dicho incidente:

a) Ocurrió como resultado de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil, insurrección o un fenómeno natural excepcional, inevitable e irresistible; o

b) Fue causado enteramente por un acto u omisión de un tercero y con la intención de causar un daño; o

c) Fue causado enteramente por la negligencia u otro acto indebido de cualquier gobierno u otra autoridad encargada del mantenimiento de luces u otros dispositivos de ayuda a la navegación en el desempeño de esa función.

Si el propietario prueba que los daños causados por la contaminación fueron, total o parcialmente, el resultado de un acto u omisión realizado con la intención de causar un daño por la persona que sufrió el daño, o por la negligencia de esa persona, el propietario podrá ser exonerado total o parcialmente de su responsabilidad frente a esa persona.

La acción de indemnización por daños y perjuicios causados por la contaminación sólo podrá entablarse contra el propietario en los casos y en la forma previstos en la presente Ley.

Con excepción de lo dispuesto en el quinto párrafo de este artículo, no se podrá reclamar daños y perjuicios causados por la contaminación al amparo de la presente Ley, contra las siguientes personas:

- a) Las personas empleadas por el propietario, los agentes o la tripulación;
- b) El práctico u otras personas no pertenecientes a la tripulación que haya prestado servicios al buque;
- c) El fletador (cualquiera sea el nombre que se le dé, incluido el fletador con cesión de la gestión náutica), el armador o el propietario;
- d) La persona que preste servicios de salvamento con el consentimiento del propietario, o siguiendo las instrucciones de una autoridad pública;
- e) La persona que tome medidas de protección;
- f) Todas las personas al servicio del propietario mencionadas en los incisos c), d) y e), salvo que se pruebe que el incidente tuvo lugar como resultado de un acto u omisión de las personas antes mencionadas, ya sea que se haya realizado con la intención de causar un daño o por negligencia de la persona que sabía que el daño podía producirse.

Nada de lo dispuesto en la presente Ley menoscabará el derecho de repetición del propietario contra terceros.

Artículo 841

Cuando se produzca una fuga o un vertimiento de hidrocarburos desde dos o más buques, y no sea posible determinar qué parte del daño es atribuible a cada buque, los propietarios de todos los buques involucrados serán conjuntamente responsables del daño.

Lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo es sin perjuicio de las responsabilidades establecidas en el artículo 840.

Artículo 842

El propietario de un buque tendrá derecho a limitar su responsabilidad respecto de cualquiera de los incidentes previstos en el artículo 840 de la presente Ley a los montos establecidos en el segundo párrafo de este artículo mediante la constitución de un fondo de limitación de la responsabilidad por daños causados por la contaminación.

A fin de ampararse en el beneficio de limitación previsto en el artículo 840, el propietario podrá limitar su responsabilidad a 133 Derechos Especiales de Giro por cada tonelada de arqueado del buque. No obstante, el monto total no excederá en ningún caso los 14 millones de Derechos Especiales de Giro.

Si el incidente se produjo por culpa u omisión del propietario, o si el propietario lo provocó con la intención de causar un daño, o por su negligencia, no tendrá derecho a ampararse en el beneficio de limitación establecido en los párrafos primero y segundo de este artículo.

Artículo 843

Las reclamaciones por gastos o sacrificios realizados en forma razonable y voluntaria por el propietario para impedir o minimizar los daños derivados de la contaminación se pagarán con cargo al fondo mencionado en el artículo 842.

Artículo 844

A los efectos de la presente Ley, el arqueado del buque a que se hace referencia en el artículo 842 se determinará con arreglo a lo dispuesto en el artículo 411.

Artículo 845

De acuerdo con el artículo 846 de la presente Ley, el asegurador o cualquier otra persona que ofrezca una garantía financiera tendrá derecho a constituir el fondo a que se refiere el artículo 842.

El fondo mencionado en el primer párrafo de este artículo se constituirá en las mismas condiciones y tendrá los mismos efectos que si fuera constituido por el propietario.

De conformidad con lo dispuesto en el tercer párrafo del artículo 842 de la presente Ley, el fondo previsto en el primer párrafo se podrá constituir aun cuando el propietario no tenga derecho a limitar su responsabilidad, pero en ese caso su constitución no afectará los derechos de ningún reclamante contra el propietario.

Artículo 846

Los buques que transporten más de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga deberán estar asegurados o proporcionar alguna otra garantía financiera, como un aval bancario o un certificado emitido por un fondo internacional de indemnización, por los montos resultantes de la aplicación de los límites de responsabilidad indicados en el artículo 842 de la presente Ley, para cubrir su responsabilidad por daños causados por la contaminación.

El seguro u otra garantía financiera vigente que deberá tener el buque de acuerdo con lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo será incondicional e irrevocable.

El plazo de validez del seguro u otra garantía financiera no vencerá hasta tres meses después de la fecha en que se notifique al Ministerio que ha quedado sin efecto, a menos que en el mismo momento dicha garantía sea sustituida por otra.

Artículo 847

La indemnización por los daños causados por la contaminación podrá reclamarse directamente al asegurador o a cualquier otra persona que haya proporcionado la garantía financiera referida en el artículo 846.

El asegurador o garante podrá esgrimir en su defensa los mismos argumentos que el propietario del buque, con excepción de la quiebra o la liquidación del propietario.

Salvo lo dispuesto en el segundo párrafo de este artículo, el asegurador o garante podrá alegar en su defensa que el daño por contaminación se produjo como consecuencia del dolo del propietario.

El reclamante tendrá derecho a pedir que el propietario sea declarado parte en el juicio.

Artículo 848

Los tribunales de la República de Croacia tendrán competencia exclusiva para resolver todas las cuestiones relacionadas con el prorrateo y la distribución del fondo.

Artículo 849

El derecho a indemnización previsto en los artículos 840 a 848 se extinguirá si no se inicia la acción correspondiente dentro de los tres años siguientes a la fecha en que se produjo el daño.

En ningún caso podrá hacerse valer el derecho a indemnización previsto en los artículos 840 a 848 de la presente Ley después de transcurridos seis años desde la fecha en que sucedió el incidente que causó el daño.

Cuando el incidente consista en una serie de hechos, el plazo de seis años mencionado en el segundo párrafo de este artículo se contará a partir de la fecha del primer hecho.

Capítulo VI. Responsabilidad del armador de un buque nuclear

Artículo 850

Las expresiones particulares utilizadas en la presente Ley tienen los significados que se indican a continuación:

- 1) “Armador de un buque nuclear” es toda persona autorizada por el Estado para manejar y administrar un buque nuclear, o el propio Estado que contrata a otro Estado para que se encargue de dicho manejo;
- 2) “Daño nuclear” es la pérdida de vidas o lesiones corporales, o la pérdida de bienes o daños materiales, que se produzcan como consecuencia o resultado de las propiedades radiactivas, o de una combinación de las propiedades radiactivas y las propiedades tóxicas, explosivas u otras propiedades peligrosas del combustible nuclear o de productos o desechos radiactivos;
- 3) “Incidente nuclear” es cualquier hecho o serie de hechos que tengan el mismo origen y que hayan causado un daño nuclear.

Artículo 851

El armador de un buque nuclear responderá en forma exclusiva de cualquier daño nuclear.

Artículo 852

Cuando se produzcan otros daños además de los daños nucleares, como consecuencia de un incidente nuclear ocurrido por sí solo o conjuntamente con uno o más hechos de otro tipo, y no sea posible distinguir razonablemente el daño nuclear de los demás daños, se considerará que la totalidad de los daños ocurridos son daños nucleares causados exclusivamente por el incidente nuclear.

Artículo 853

Las disposiciones de este capítulo no se aplican a la responsabilidad del armador del buque nuclear por los daños causados al propio buque nuclear, sus equipos, combustible o provisiones.

Artículo 854

El armador de un buque nuclear no tendrá responsabilidad alguna por los daños nucleares causados por un incidente nuclear que pueda atribuirse directamente a un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección.

Artículo 855

Si el armador de un buque nuclear prueba que el daño nuclear ocurrió total o parcialmente como resultado de un acto u omisión realizado por la persona que sufrió el daño con la intención de causar un daño, el tribunal competente podrá exonerar total o parcialmente al armador del buque nuclear de su responsabilidad frente a esa persona.

Artículo 856

De acuerdo con las disposiciones de la presente Ley, el armador del buque que haya indemnizado el daño nuclear tendrá derecho de repetición en los siguientes casos:

- 1) Contra la persona que causó el daño nuclear intencionalmente;

2) Si el incidente nuclear ocurrió como consecuencia de una operación de reflotamiento de un objeto hundido, contra la persona que llevó a cabo esa operación sin la autorización del armador del buque o del Estado del pabellón del buque, o del Estado en cuyas aguas se encuentra el objeto hundido;

3) Si el derecho de repetición se establece expresamente en un contrato celebrado con la persona contra la cual se podrá repetir.

Artículo 857

La responsabilidad de los armadores de buques nucleares se limitará a 100 millones de Derechos Especiales de Giro por cada buque y respecto de cada incidente nuclear en particular.

Lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo regirá aunque el incidente nuclear se haya producido por culpa o connivencia del armador del buque.

Cuando un buque nuclear enarbole el pabellón de un Estado extranjero en el que rija un límite de responsabilidad superior al establecido en el primer párrafo de este artículo, el armador del buque será responsable hasta el límite más alto.

El armador del buque no sólo deberá indemnizar los daños nucleares mencionados en los párrafos primero y tercero de este artículo, sino que deberá pagar además las costas judiciales que fije el tribunal y la totalidad de los intereses que correspondan.

Artículo 858

Los armadores de buques deberán tener un seguro u otra garantía financiera que cubra su responsabilidad por daños nucleares, por el monto establecido en el artículo 857 de la presente Ley.

Artículo 859

Cuando la responsabilidad por un daño nuclear recaiga sobre más de un armador de buques nucleares, y no sea posible determinar razonablemente la parte del daño atribuible a cada armador, todos los armadores involucrados serán conjuntamente responsables del daño.

En el caso de responsabilidad conjunta previsto en el primer párrafo de este artículo, cada armador tendrá derecho a exigir a los demás que contribuyan al pago de los daños en proporción a la culpa que le corresponda a cada uno. Cuando las circunstancias no permitan determinar el grado de culpa de cada armador, la responsabilidad total se dividirá en partes iguales.

Artículo 860

En el caso de un incidente nuclear en que el daño nuclear sea causado por más de un buque nuclear del mismo armador, dicho armador será responsable respecto de cada buque hasta el límite establecido en el artículo 843 de la presente Ley.

Artículo 861

Toda persona que alegue haber sufrido un daño nuclear tendrá derecho a iniciar una acción de indemnización contra el asegurador del armador del buque nuclear, o contra la persona que proporcionó la garantía destinada a asegurar la responsabilidad del armador.

Artículo 862

El derecho a indemnización previsto en este capítulo se extinguirá si no se inicia la acción correspondiente dentro de los 10 años siguientes a la fecha del incidente nuclear.

Cuando el daño nuclear sea causado por combustible nuclear, productos radiactivos o desechos que hayan sido hurtados, perdidos, echados por la borda o abandonados, el plazo establecido en el primer párrafo de este artículo se contará a partir de la fecha del incidente nuclear que causó el daño nuclear, pero dicho plazo no excederá en ningún caso los 20 años contados a partir de la fecha del hurto, pérdida, echazón o abandono.

Artículo 863

De acuerdo con las disposiciones de este capítulo, el derecho a reclamar indemnización contra el armador del buque se extinguirá a los tres años contados a partir de la fecha en que la persona que alega haber sufrido el daño nuclear tomó o debió haber tomado conocimiento del daño y de la persona responsable del daño.

Lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo es sin perjuicio del plazo establecido en el artículo 862 de la presente Ley.

Artículo 864

Las sumas proporcionadas por el seguro u otra garantía financiera de conformidad con el artículo 857 de la presente Ley se destinarán exclusivamente al pago de las indemnizaciones por daños nucleares.

Artículo 865

Las disposiciones de los artículos 421 a 447 de la presente Ley se aplicarán a la constitución del fondo de limitación de la responsabilidad mencionado en el artículo 857 de esta Ley, así como al prorrateo y la distribución del fondo entre los reclamantes.

Artículo 866

Las disposiciones de este capítulo se aplicarán a todos los buques nucleares a partir de la fecha de su botadura. En el período comprendido entre la fecha de botadura y el momento en que se le autorice a enarbolar un pabellón, se considerará que un buque nuclear es manejado y administrado por su propietario, y que enarbola el pabellón del Estado en el que fue construido.

De acuerdo con el primer párrafo de este artículo, se considerará que el propietario de un buque nuclear es también su armador, pero no tendrá derecho a limitar su responsabilidad con arreglo a lo dispuesto en el artículo 857 de la presente Ley.

DÉCIMA PARTE. PROCEDIMIENTOS DE EJECUCIÓN Y MEDIDAS CAUTELARES RESPECTO DE LOS BUQUES Y SU CARGA

Capítulo I. Disposiciones generales

Artículo 867

Las disposiciones de esta parte del Código Marítimo rigen los procedimientos de ejecución y las medidas cautelares aplicables a los buques y su carga, cuando dichos buques se encuentran en las aguas interiores o el mar territorial de la República de Croacia.

Las disposiciones de esta parte del Código Marítimo relativas a los procedimientos de ejecución y las medidas cautelares se aplican también a los buques que se encuentren fuera de las aguas de los mares interiores y el mar territorial de la República de Croacia, siempre que estén inscritos en un registro de buques croata. En los casos que se rigen por el presente Código Marítimo, las disposiciones de esta parte del Código se aplicarán también a cualquier buque que se encuentre fuera de las aguas interiores o el mar territorial de la República de Croacia y que no esté inscrito en un registro de buques croata.

Las medidas cautelares y de ejecución adoptadas respecto de estructuras flotantes que en virtud de lo dispuesto en el artículo 5 de la presente Ley no se consideren buques se registrarán por las normas de los procedimientos de ejecución generales.

A menos que se establezca otra cosa en las disposiciones de la presente Ley relativas a las medidas cautelares, se aplicarán según corresponda las disposiciones sobre procedimientos de ejecución previstas en este Código.

A menos que se establezca otra cosa en las disposiciones de la presente Ley relativas a los procedimientos de ejecución y las medidas cautelares aplicables a los buques y su carga, dichos procedimientos y medidas se registrarán según corresponda por las normas de los procedimientos de ejecución generales aplicables a los procedimientos de ejecución y las medidas cautelares. En los procedimientos de ejecución incoados contra un buque a fin de asegurar el cobro de créditos monetarios, se aplicarán las normas pertinentes de los procedimientos de ejecución generales relativas en particular a los bienes inmuebles a los efectos del cobro de créditos monetarios, mientras que en los procedimientos de ejecución que apuntan a obtener la entrega de un buque se aplicarán las normas de los procedimientos de ejecución generales relativas a la entrega de bienes inmuebles.

En los procedimientos de ejecución y las medidas cautelares relacionados con buques y su carga entenderán y resolverán los tribunales comerciales con competencia en controversias marítimas.

Artículo 868

Las disposiciones de esta parte del Código Marítimo se aplicarán también a los procedimientos de ejecución y las medidas cautelares que se refieran a partes alícuotas de buques y a buques en construcción.

Artículo 869

Los siguientes buques no pueden ser objeto de procedimientos de ejecución o medidas cautelares:

- 1) Los buques de guerra o, equiparados a éstos, los buques de servicio público;
- 2) Los buques extranjeros que ejerzan el derecho de paso inocente por el mar territorial de la República de Croacia;
- 3) Los buques extranjeros que se encuentren en aguas interiores de la República de Croacia por causa de fuerza mayor o por razones de seguridad de la navegación, mientras duren los motivos de fuerza mayor o las necesidades de la navegación.

Los buques a que se refieren los incisos 2 y 3 del primer párrafo de este artículo podrán ser objeto de procedimientos de ejecución o medidas cautelares si dichos procedimientos o medidas apuntan a obtener o garantizar el cumplimiento de obligaciones generadas durante el paso del buque por el territorio de la República de Croacia o su estadía en éste.

Artículo 870

El tribunal competente para resolver sobre las solicitudes de ejecución de sentencias judiciales dictadas respecto de buques inscritos en un registro de buques, o en un registro de buques en construcción, será el tribunal que tenga competencia territorial en el lugar de ubicación del registro de buques o de buques en construcción en el que esté inscripto dicho buque o buque en construcción.

Si en el caso previsto en el primer párrafo de este artículo, la ejecución de la sentencia debe llevarse a cabo mediante una inscripción pertinente en un registro de buques o de buques en construcción, la autoridad a cargo de dicho registro será la encargada de dar cumplimiento a dicha sentencia. Si en el caso previsto en el primer párrafo de este artículo, no se requiere una inscripción en un registro de buques o de bu-

ques en construcción a los efectos de la ejecución de la sentencia, el tribunal competente para dicha ejecución será el tribunal del lugar en que se encuentre efectivamente el buque o el buque en construcción cuando se pida la ejecución de la sentencia.

Artículo 871

El tribunal competente para resolver sobre las demandas de ejecución y diligenciar los procedimientos de ejecución de buques extranjeros o nacionales, o de buques en construcción, que no estén inscritos en un registro de buques o de buques en construcción, será el tribunal que tenga competencia territorial en el lugar en que se encuentre el buque o el buque en construcción cuando se presente la demanda de ejecución.

Artículo 872

Si en el momento de presentarse una solicitud de ejecución de una sentencia cuyo cumplimiento no requiere una inscripción pertinente en un registro de buques, no se sabe si el buque se encuentra en el mar territorial o las aguas interiores de la República de Croacia, o si el buque no está inscripto en un registro de buques croata, el acreedor podrá solicitar a cualquier tribunal con competencia territorial en el lugar de ubicación del registro de buques en el que está inscripto el buque o, si el buque no está inscripto en un registro de buques croata, a cualquier tribunal competente por razón de la materia (*ratione materiae*) en la República de Croacia, que dicte una resolución con respecto a la ejecución. En ese caso, el acreedor podrá presentar dicha resolución ante cualquier tribunal competente por razón de la materia que tenga competencia en el lugar en que se encuentre el buque a fin de que ejecute la sentencia.

Artículo 873

El tribunal competente para resolver sobre las solicitudes de ejecución de sentencias que se cumplan mediante la constitución o la inscripción provisional de una hipoteca judicial respecto de un buque o de un buque en construcción inscripto en un registro de buques o de buques en construcción, será el tribunal que tenga competencia territorial en el lugar de ubicación del registro de buques o de buques en construcción en el que esté inscripto el buque o buque en construcción.

La autoridad a cargo del registro de buques o de buques en construcción en el que esté inscripto el buque o buque en construcción será el órgano facultado para dar cumplimiento a las medidas cautelares que consistan en la constitución o la inscripción provisional de una hipoteca judicial sobre los buques referidos en el primer párrafo de este artículo.

Artículo 874

El tribunal competente para resolver sobre las propuestas que apunten a garantizar el cobro de créditos marítimos monetarios mediante la constitución de una hipoteca judicial sobre un buque o buque en construcción, sobre la base del consentimiento mutuo de las partes interesadas, será el tribunal que tenga competencia territorial en el lugar de ubicación del registro de buques o de buques en construcción en el que esté inscripto el buque.

Las medidas cautelares que se decreten serán cumplidas por la autoridad a cargo del registro de buques o de buques en construcción.

Si un buque o un buque en construcción no está inscripto en un registro de buques o de buques en construcción, el tribunal competente para resolver sobre la propuesta aceptada por mutuo consentimiento de las partes interesadas de asegurar el pago de los créditos monetarios mediante la constitución de una hipoteca judicial sobre un buque o un buque en construcción, y para ejecutar la resolución respectiva, será el tribunal que tenga competencia territorial en el lugar en que se encuentre el buque o el buque en construcción en el momento de presentación de la propuesta de adopción de la medida cautelar.

Artículo 875

Si corresponde adoptar una medida provisional mediante su inscripción en un registro de buques o de buques en construcción antes de iniciar un juicio u otro procedimiento judicial, el tribunal con competencia territorial en el lugar de ubicación del registro de buques o de buques en construcción en el que esté inscripto el buque o buque en construcción será el órgano competente para resolver sobre la adopción de la medida provisional. Dicha medida será ejecutada por la autoridad a cargo del registro de buques o de buques en construcción.

Si en el caso previsto en el primer párrafo de este artículo se inicia un juicio u otro procedimiento judicial, el tribunal ante el cual se entable dicho juicio o procedimiento tendrá competencia territorial para entender en las propuestas de obtención de garantías mediante la adopción de medidas provisionales. Las medidas provisionales a que haga lugar el tribunal serán cumplidas por la autoridad a cargo del registro de buques o de buques en construcción.

Si no es necesario proceder a una inscripción en un registro de buques como medida provisional antes de iniciar un juicio u otro procedimiento judicial para que se resuelva sobre la propuesta de adopción de una medida provisional respecto de un buque, el tribunal competente en esos procedimientos de ejecución será el tribunal del lugar en cuya circunscripción territorial se encuentre efectivamente el buque o el buque en construcción en el momento de presentarse la propuesta de adopción de la medida provisional. Si un buque que está inscripto en un registro de buques croata no se encuentra o no está ubicado en el mar territorial o las aguas interiores de la República de Croacia, el tribunal del lugar de ubicación del registro en el que esté inscripto el buque tendrá competencia territorial para resolver sobre la aplicación de una medida provisional.

Si no es necesario proceder a una inscripción en un registro de buques como medida provisional después de que se inicie un juicio u otro procedimiento judicial, también podrá pronunciarse respecto de dicha medida provisional el tribunal ante el cual se haya incoado el procedimiento.

En los casos mencionados en los párrafos tercero y cuarto de este artículo, el tribunal competente para diligenciar la medida cautelar será el tribunal que tenga competencia territorial en el lugar en que se encuentre el buque durante el diligenciamiento de la medida.

Si en el momento de presentarse la propuesta de adopción de una medida provisional cuya inscripción en un registro de buques no es necesaria, no se sabe si el buque se encuentra en el mar territorial o las aguas interiores de la República de Croacia, el acreedor podrá solicitar al tribunal en cuya circunscripción territorial esté ubicado el registro de buques en el que está inscripto el buque, o a cualquier tribunal competente por razón de la materia en la República de Croacia si el buque no está inscripto en un registro de buques croata, que dicte una resolución sobre la adopción de dicha medida provisional. En ese caso, el acreedor podrá presentar la resolución de adopción de la medida provisional ante cualquier tribunal competente en cuya circunscripción territorial se encuentre el buque, y proponer que dicho tribunal haga cumplir la medida.

Artículo 876

La competencia territorial en los procedimientos de ejecución o las medidas cautelares relacionados con la carga que se encuentre a bordo de un buque que sea objeto de un procedimiento de ejecución o una medida cautelar incumbirá exclusivamente al tribunal que entienda en el procedimiento de ejecución o la medida cautelar relativos al buque.

Artículo 877

La competencia territorial respecto de las solicitudes de ejecución de sentencias dictadas por tribunales extranjeros y la ejecución de dichas sentencias se determinará mediante la aplicación de las normas

relativas a la competencia territorial de los tribunales en materia de ejecución de sentencias dictadas por tribunales croatas.

Lo dispuesto en el artículo 873 se aplicará asimismo a los casos en que se solicite la obtención de una garantía mediante la constitución de una hipoteca judicial sobre un buque en virtud de una sentencia dictada por un tribunal extranjero.

Capítulo II. Procedimientos de ejecución de créditos monetarios relacionados con buques

1. LIMITACIONES APLICABLES A LA EJECUCIÓN

Artículo 878

Las normas de los procedimientos generales que se refieren a las limitaciones aplicables a las ejecuciones no se aplican cuando la ejecución se realiza con el fin de obtener el pago de créditos garantizados con un derecho de prenda sobre un buque.

Las normas de los procedimientos generales relativas a las limitaciones aplicables a las ejecuciones tampoco se aplican cuando la ejecución se lleva a cabo mediante la venta de un buque ni cuando la ejecución apunta a obtener el pago de créditos relacionados con:

- 1) Los daños y perjuicios ocasionados por el abordaje de un buque contra el cual se haya iniciado un procedimiento de ejecución, o cualesquiera otros daños y perjuicios causados por dicho buque;
- 2) La muerte o las lesiones corporales causadas por un buque contra el cual se haya iniciado un procedimiento de ejecución, o los daños y perjuicios causados por el funcionamiento del mismo buque;
- 3) Operaciones de salvamento;
- 4) Contratos de utilización del buque sujeto a ejecución;
- 5) Averías gruesas;
- 6) El practicaje;
- 7) El aprovisionamiento de un buque sujeto a ejecución, a los efectos del mantenimiento o la utilización de dicho buque;
- 8) La construcción, la conversión, la reparación, el equipamiento o la puesta en dique del buque sujeto a ejecución;
- 9) Los derechos laborales de la tripulación del buque;
- 10) Los desembolsos realizados en relación con el buque por el capitán, el expedidor, el fletador o el agente en nombre del buque, del propietario del buque o del armador.

Artículo 879

No se permitirá la venta de ningún buque que sea la fuente exclusiva o predominante de ingresos del deudor, cuando éste sea una persona física, si dicha venta pusiera en peligro la manutención del deudor o de cualquier persona que el deudor esté jurídicamente obligado a mantener.

Si las circunstancias indicadas en el primer párrafo de este artículo estuvieran ya configuradas durante el proceso de resolución, el tribunal, teniendo particularmente en cuenta la edad del deudor, su estado de salud y su capacidad para trabajar, así como el número y la edad de las personas que el deudor está jurídicamente obligado a mantener, determinará si el deudor está o no en condiciones, mediante su trabajo o de alguna otra manera, de obtener los ingresos suficientes para su manutención.

No se permitirá la venta de ningún buque respecto del cual exista un contrato de renta vitalicia si, al fallecimiento del propietario del buque, la propiedad de éste se transmite al deudor de dicha renta, siem-

pre que el contrato de renta vitalicia se haya inscripto en el registro de buques antes que el derecho en virtud del cual el acreedor pide la venta del buque.

Lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo se aplicará en los procedimientos de venta de buques extranjeros, a condición de que se aplique el principio de reciprocidad.

Artículo 880

Lo dispuesto en el artículo 879 de la presente Ley no se aplicará si la ejecución mediante la venta apunta a satisfacer créditos garantizados con un derecho de prenda.

Lo dispuesto en el primer párrafo del artículo 879 de la presente Ley tampoco se aplicará si la venta se pide con el fin de satisfacer los créditos referidos en el segundo párrafo del artículo 878 de esta Ley.

2. SOLICITUD DE VENTA

Artículo 881

Las solicitudes de venta de un buque deberán contener, en particular:

- 1) El nombre o la razón social, la ocupación, el domicilio habitual o la sede comercial principal, y la nacionalidad o ciudadanía del acreedor;
- 2) El nombre o la razón social, la ocupación, el domicilio habitual o la sede comercial principal, y la nacionalidad o ciudadanía del deudor;
- 3) El nombre y el distintivo de llamada del buque, el tipo de buque, el puerto de matrícula y la nacionalidad del buque;
- 4) El registro de buques en el que está inscripto el buque croata;
- 5) El lugar en que se encuentra actualmente el buque;
- 6) La moneda y el monto del crédito por el que se pide la venta;
- 7) La indicación del documento o documentos en virtud de los cuales se pide la ejecución;
- 8) Una lista de los acreedores prendarios conocidos;
- 9) Una declaración en cuanto a si se permite constituir alguna garantía respecto del buque sujeto a ejecución;
- 10) En lo posible, el volumen y el tipo de carga y el número de tripulantes que se encuentran a bordo.

Artículo 882

Además de la solicitud indicada en el artículo 881 de la presente Ley, el acreedor deberá presentar:

- 1) El original o una copia certificada del documento (título ejecutivo) en virtud del cual se pide la ejecución (por ejemplo un extracto del registro de buques);
- 2) Un documento que acredite la existencia de una hipoteca sobre el buque y la carga, y de los derechos de prioridad que se hayan inscripto en el registro de buques, con información completa sobre los privilegios marítimos conocidos en relación con el buque sujeto a ejecución.

Si la ejecución se refiere a un buque croata, la solicitud debe ir acompañada asimismo de un extracto expedido por el registro de buques que acredite que el derecho de propiedad del deudor o, si el buque no está inscripto en el registro de buques, un documento que pruebe que el buque sujeto a ejecución está actualmente en posesión de uno o más de los deudores.

Si la ejecución se refiere a un buque extranjero que ya estuviera embargado al momento de presentarse la demanda de ejecución, se adjuntará también a la solicitud una copia certificada y una traducción

al idioma croata, de conformidad con la Constitución de la República de Croacia y las leyes pertinentes, del documento que demuestre la propiedad y la nacionalidad del buque de acuerdo con las leyes del país al que pertenezca el buque.

Si al momento de presentarse la solicitud de venta de un buque extranjero sujeto a ejecución éste no estuviera embargado, el acreedor presumirá que el buque es de propiedad del deudor.

Si se traba embargo sobre un buque extranjero cuya venta se ha pedido en virtud de un procedimiento de ejecución, el tribunal intimará al acreedor a que presente los documentos referidos en el tercer párrafo de este artículo en un plazo de tres días.

Si el acreedor no procede en la forma establecida en el quinto párrafo de este artículo, el tribunal decretará la suspensión del procedimiento de ejecución.

3. RESOLUCIONES SOBRE LA VENTA EN UN PROCEDIMIENTO DE EJECUCIÓN

Artículo 883

La resolución que adopte el tribunal sobre la venta del buque se notificará de conformidad con las disposiciones de la Ley de Procedimiento Civil relativas a la notificación personal de los edictos de venta a las partes y a cualquier persona que, según surja del documento respectivo, tenga un derecho de prenda, un derecho al cobro o un derecho de prioridad respecto del buque sujeto a ejecución.

Además de notificar la resolución referida en el primer párrafo de este artículo, el tribunal hará saber también en forma separada a las personas a favor de las cuales se haya inscripto un derecho de prioridad que durante el procedimiento de venta no estarán autorizadas a invocar su derecho de prioridad.

Si se desconoce el domicilio del deudor, o el deudor está en el extranjero, el tribunal designará de oficio al capitán del buque como representante provisional del deudor y le notificará la resolución que dicte sobre la ejecución mediante la venta del buque. Si el capitán hubiera desembarcado del buque, el tribunal designará a otra persona que considere apropiada como representante provisional a los efectos del cumplimiento de esta obligación.

Artículo 884

Al dictar una resolución sobre la venta de un buque que esté inscripto en un registro de buques, el tribunal ordenará de oficio que se inscriba una comunicación de dicha resolución en el registro de buques.

Cuando se dicte una resolución respecto de la venta de un buque que no esté inscripto en un registro de buques, el tribunal ordenará de oficio que se haga un inventario del buque.

El efecto de la inscripción de la comunicación referida en el primer párrafo de este artículo, o del inventario mencionado en el segundo párrafo, será que la venta del buque con el fin de satisfacer la reclamación del acreedor podrá realizarse contra cualquier persona que pueda posteriormente adquirir el derecho de propiedad sobre el buque sujeto a venta (derecho al cobro) y que el acreedor a favor del cual se haya inscripto esa comunicación o se haya hecho ese inventario, tendrá prioridad en el cobro de su crédito, o de cualquier otro crédito subsidiario, respecto de cualquier otra persona que pueda posteriormente adquirir un derecho de prenda sobre el buque o de cualquier persona que adquiera un derecho al cobro.

El momento decisivo que se tendrá en cuenta para establecer el orden de prelación a los efectos del pago de los créditos a los acreedores será el momento en que se presente la solicitud de venta del buque ante la autoridad a cargo del registro de buques.

Si el objeto de la ejecución no está inscripto en un registro de buques, el orden de prelación se determinará de acuerdo con el momento en que la solicitud de preparación del inventario haya sido efectivamente recibida por el tribunal que tenga competencia para la ejecución del crédito o, si ese tribunal es

competente para dictar una resolución sobre la ejecución mediante la venta, se tendrá en cuenta el momento exacto en que ese tribunal haya recibido la solicitud de venta del buque.

Artículo 885

Si en un procedimiento anterior ya se realizó un inventario del buque sujeto a venta, y el buque no está inscripto en un registro de buques, la comunicación de la resolución sobre la ejecución mediante la venta se inscribirá en la ficha en que se haya anotado el inventario anterior.

Artículo 886

Una vez inscripta la comunicación de una resolución sobre la ejecución mediante la venta, o una vez realizado el inventario del buque, y mientras no se suspenda el procedimiento de venta, no podrá iniciarse ningún otro procedimiento de venta para la ejecución de otros créditos contra el mismo buque.

Hasta que la resolución sobre la adjudicación del buque quede ejecutoriada, los acreedores a favor de los cuales se haya dictado una resolución haciendo lugar a la ejecución mediante la venta durante el procedimiento de venta referido en el primer párrafo de este artículo pasarán a ser parte en el procedimiento de venta iniciado y aceptarán el buque en las mismas condiciones en que éste se encontraba cuando dichos acreedores se incorporaron al procedimiento.

El tribunal notificará a todas las personas mencionadas en el artículo 883 de la presente Ley cada vez que se incorporen nuevos acreedores al procedimiento de venta.

4. EJECUCIÓN

Artículo 887

Después de dictar una resolución, o al recibir una resolución que haga lugar a la ejecución, el tribunal que deba cumplir dicha resolución procederá sin demora a:

- 1) Ordenar el embargo del buque (véase el artículo 974) y, en consecuencia, ordenar a la capitanía de puerto local competente que incaute el certificado de matrícula o certificado de navegación del buque, el rol de la tripulación y los documentos relacionados con la navegabilidad del buque y, en el caso de buques extranjeros, los documentos equivalentes a los documentos croatas;
- 2) Ordenar, si procediera, la vigilancia del buque;
- 3) Realizar un inventario completo del buque y sus accesorios, el valor de los cuales se determinará por separado de conformidad con el artículo 912 de la presente Ley;
- 4) Redactar una lista de los oficiales, tripulantes y pasajeros que permanezcan a bordo y una lista con la descripción del tipo y cantidad de carga que se encuentre a bordo.

Artículo 888

El tribunal podrá encomendar la vigilancia del buque al capitán del buque, autorizándolo a conservar el número necesario de oficiales y tripulantes con ese fin. El tribunal podrá también ordenar que los oficiales y los tripulantes, incluido el capitán, desembarquen y designar otro personal de vigilancia.

A fin de decidir si confiará la custodia del buque al capitán del buque o a otra persona, el tribunal tendrá en cuenta, además de las propuestas de los acreedores, la seguridad del buque, los gastos de vigilancia y demás circunstancias pertinentes.

Artículo 889

A solicitud de las partes interesadas, del capitán del buque o del personal de vigilancia, el tribunal podrá ordenar el traslado del buque a otro lugar si ello se considera necesario por razones de seguridad

del buque o por cualquier otro motivo, en particular para reducir los gastos de vigilancia y mantenimiento del buque.

El lugar al que se trasladará el buque con arreglo a lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo no deberá estar ubicado necesariamente dentro de la circunscripción territorial del tribunal a cargo de la ejecución.

Artículo 890

Si dentro de los tres días siguientes al embargo del buque no se presenta ante el tribunal una persona autorizada a disponer de la carga que se encuentra a bordo del buque sujeto a ejecución, el tribunal designará de oficio un representante provisional de esa persona.

Mientras la carga se encuentre a bordo, estará bajo la custodia del capitán del buque o de cualquier otra persona a la que el tribunal encomiende la vigilancia del buque.

A solicitud de la persona autorizada a disponer de la carga, o de su representante provisional, o del deudor o el capitán del buque y, si hubiera motivos justificados, también a propuesta del vigilante del buque, el tribunal permitirá que la carga sea descargada y colocada en un depósito público o en cualquier otro lugar apropiado.

El tribunal permitirá que la persona autorizada a disponer de la carga o su representante provisional dispongan libremente de la carga, a menos que el armador del buque, el capitán del buque o cualquier otro representante del armador del buque se opongan a ello.

Si el capitán del buque desembarca por orden del tribunal o voluntariamente, ello no menoscabará sus facultades de representar al armador del buque o al empresario respecto de la carga que se encuentre a bordo en el momento en que se trabe el embargo del buque.

Lo dispuesto en los párrafos primero a quinto de este artículo es sin perjuicio de los derechos y obligaciones que incumban a las partes en virtud del contrato de transporte de mercancías por mar.

Artículo 891

Los pasajeros y su equipaje deberán desembarcar del buque sujeto a ejecución.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo, el tribunal permitirá, a solicitud de los deudores, que los pasajeros permanezcan a bordo con su equipaje, siempre y cuando el acreedor o el vigilante del buque no se opongan a ello, y a condición de que el deudor pague por adelantado los gastos de subsistencia (manutención) de los pasajeros.

Lo dispuesto en los párrafos primero y segundo es sin perjuicio de los derechos y obligaciones que incumban a las partes en virtud del contrato de transporte de pasajeros.

Artículo 892

Los gastos del trámite de ejecución y de la vigilancia y el mantenimiento del buque correrán en principio por cuenta del acreedor.

El tribunal podrá ordenar al acreedor que adelante la suma necesaria para sufragar los gastos del procedimiento de ejecución.

Si el acreedor no deposita el dinero pedido como adelanto dentro del plazo fijado por el tribunal, el tribunal decretará la suspensión del procedimiento de ejecución.

Artículo 893

Si hay motivos fundados que lo justifiquen, el tribunal podrá, a solicitud del interesado y tras oír a las partes y a los acreedores conocidos que tengan algún derecho real sobre el buque, permitir que el buque haga uno o más viajes mientras dure el procedimiento de ejecución.

El tribunal no permitirá que se realice ninguno de los viajes referidos en el primer párrafo de este artículo si no se contrata un seguro sobre el buque en las condiciones que el tribunal estime convenientes, y a menos que la parte que propone el viaje proporcione una garantía satisfactoria que quede a disposición del acreedor y pueda transferirse a éste, y que cubra los daños y perjuicios que puedan derivarse de dicho viaje.

A los efectos de oír a las partes y a los demás acreedores mencionados en el primer párrafo de este artículo, el tribunal fijará una audiencia o notificará a las personas autorizadas una propuesta escrita en la que se detallarán las condiciones en las que se solicita la autorización para realizar el viaje e intimará a las partes a pronunciarse al respecto dentro de los tres días siguientes a la notificación de la propuesta.

Si alguna de las personas citadas no asiste a la audiencia, o no expresa su opinión sobre la propuesta referida en el tercer párrafo de este artículo, se considerará que esa persona acepta que se realice el viaje propuesto.

La persona que proponga el viaje autorizado deberá, a solicitud del tribunal, pagar por adelantado los gastos de dicho viaje. Si así no lo hiciera dentro del plazo fijado por el tribunal, el viaje no podrá realizarse.

5. DETERMINACIÓN DEL VALOR DEL BUQUE, PREPARACIÓN DEL INVENTARIO Y EVALUACIÓN DE LOS ACCESORIOS DEL BUQUE

Artículo 894

Cuando quede ejecutoriada la resolución que haga lugar a la ejecución mediante la venta del buque, el tribunal interviniente determinará el valor del buque y sus accesorios.

Sólo se hará un inventario y una tasación separados de los accesorios que no se lleven habitualmente a bordo de buques similares al buque sujeto a ejecución y de aquellos que sean de gran valor, o de las partes que estén temporariamente separadas del buque.

El valor que se asignará al buque será un monto equivalente al precio que éste tuviera en el mercado a la fecha de su venta.

A fin de establecer el valor del buque será necesario, por una parte, determinar cuál sería el valor del buque sujeto a ejecución si los derechos reales que lo gravan continuaran en vigor y, por otra parte, qué valor tendría el mismo buque si no estuviera gravado con esos derechos y, en particular, el valor de los gravámenes reales.

Si el valor del buque sujeto a ejecución ya fue determinado en un juicio ejecutivo o procedimiento de quiebra anterior, y no ha habido cambios significativos desde entonces, el tribunal podrá decidir que se tome como valor del buque el valor que se le haya asignado en ese procedimiento judicial anterior. Antes de dictar una resolución al respecto, el tribunal deberá oír a ambas partes.

A solicitud de cualquiera de las partes, presentada con una antelación no menor de ocho días a la fecha de celebración de la audiencia de venta, el tribunal podrá decidir, en la propia audiencia de venta, asignar un nuevo valor al buque si alguna de las partes alega, con argumentos convincentes, que el valor del buque ha variado sensiblemente desde la fecha en que se determinó su valor anterior, hasta la fecha de su venta.

Artículo 895

El tribunal notificará a las partes interesadas de la audiencia que habrá de celebrarse para la preparación del inventario y la determinación del valor del buque.

Dicha audiencia se celebrará, como norma, en el lugar en que se encuentre efectivamente el buque.

El tribunal designará a uno o más peritos para que determinen el valor del buque.

El tribunal dictará la resolución sobre la determinación del valor del buque según su propio criterio, teniendo en cuenta las conclusiones y opiniones de los peritos así como otros datos aportados durante el procedimiento.

La resolución sobre el nombramiento de los peritos referida en el tercer párrafo de este artículo es inapelable.

Además de las partes interesadas, cualquier persona que tenga derecho a satisfacer su crédito con cargo al producido de la venta del buque podrá interponer un recurso contra la resolución por la cual se haya fijado el valor del buque sujeto a ejecución.

6. CONDICIONES DE VENTA

Artículo 896

Cuando la resolución en la que se establece el valor del buque sujeto a ejecución quede ejecutoriada, el tribunal intimará al acreedor a que presente dentro de un plazo determinado un proyecto de condiciones de venta, a menos que el acreedor ya lo hubiera hecho.

Si el acreedor no presenta el proyecto de condiciones de venta dentro del plazo establecido en el primer párrafo de este artículo, se considerará que acepta que la venta se realice de conformidad con las disposiciones de la presente Ley.

Si las condiciones de venta propuestas por el acreedor coinciden con las disposiciones del presente Código Marítimo sobre las condiciones de venta, el tribunal interviniente aprobará dichas condiciones de venta sin que previamente deba celebrarse una audiencia.

Si el acreedor propone condiciones de venta que se apartan de las disposiciones de la presente Ley, el tribunal fijará una audiencia para la determinación de las condiciones de venta.

El tribunal citará a la audiencia referida en el cuarto párrafo de este artículo a todas las partes y personas a favor de las cuales exista, de acuerdo con la información contenida en los documentos en poder del tribunal, algún derecho real que grave al buque sujeto a ejecución.

El tribunal designará un representante provisional para las personas a las que probablemente no será posible notificar, y lo citará a comparecer en la audiencia.

Artículo 897

Cualquier persona que haya sido citada a comparecer en la audiencia relativa a las condiciones de venta propuestas podrá proponer que se modifiquen las condiciones propuestas.

El tribunal determinará las condiciones de venta teniendo en cuenta los resultados de las opiniones expresadas durante la audiencia y las disposiciones de la presente Ley.

Si en la audiencia celebrada para determinar las condiciones de venta se propone que la venta se suspenda o se postergue, el examen de las condiciones de venta sólo podrá iniciarse después de rechazada dicha propuesta.

El tribunal podrá optar entre aplazar o no la resolución sobre las condiciones de venta hasta que quede ejecutoriada la resolución de rechazo de la propuesta referida en el tercer párrafo de este artículo.

Artículo 898

En las condiciones de venta deberá figurar:

- 1) El nombre o la razón social, la sede comercial o el domicilio, y la nacionalidad del acreedor;
- 2) El nombre o la razón social, la sede comercial o el domicilio, y la nacionalidad del deudor;

- 3) El nombre o distintivo de llamada, el tipo, el puerto de matrícula y la nacionalidad del buque, el arqueo bruto y neto o el volumen de desplazamiento, el tonelaje de peso muerto, los límites de navegación, los datos necesarios para determinar el estado y las condiciones de uso del buque tales como su diseño y finalidad, año de construcción, materiales utilizados en la construcción del buque, tipo y potencia de las máquinas de propulsión y los equipos especiales; en el caso de buques en construcción, datos sobre la etapa de construcción a que se haya llegado, así como un inventario valorado de los materiales aún no incorporados al buque pero que se incluirán en la venta;
- 4) Una lista detallada de los gravámenes reales que deberá asumir el comprador, sin incluirlos en el precio de compra;
- 5) El valor asignado al buque;
- 6) La indicación de la oferta mínima aceptable;
- 7) Disposiciones en cuanto a la forma de constitución y el monto de la garantía que deberán presentar los oferentes;
- 8) Disposiciones en cuanto a la forma de pago del precio de compra;
- 9) La indicación del momento en que los riesgos y los beneficios se transferirán al comprador;
- 10) Disposiciones en cuanto al momento y las condiciones en que el buque será entregado al comprador, particularmente si la carga a bordo no es descargada antes de que quede firme la resolución sobre la adjudicación, y la inscripción de su derecho de propiedad en el registro de buques;
- 11) Según el caso, disposiciones con respecto a la venta de la parte alícuota del copropietario del buque.

Artículo 899

Sólo podrán participar en la subasta pública oral las personas que hayan depositado una suma de dinero en garantía.

A menos que el tribunal resuelva lo contrario a solicitud de las partes, la suma que deberán depositar los oferentes como garantía será el 10% del valor fijado al buque sujeto a ejecución.

El monto de la garantía deberá depositarse en efectivo, en instrumentos negociables o en otros valores inmobiliarios disponibles y que puedan transferirse libremente.

El acreedor que haya promovido la ejecución, así como los acreedores prendarios, si sus créditos no superan el monto de la suma depositada en garantía, quedarán exonerados de la obligación de depositar dinero en garantía, siempre y cuando, de acuerdo con el orden de prioridad y el valor asignado al buque sujeto a ejecución, dicha suma pueda recuperarse del precio obtenido en la venta del buque.

La República de Croacia, sus gobiernos autónomos locales y sus órganos también estarán exonerados de la obligación de depositar una suma en garantía.

Artículo 900

La suma depositada en garantía por el oferente cuya oferta haya sido aceptada continuará en poder del tribunal hasta que el oferente haya cumplido todas sus obligaciones de acuerdo con las condiciones de venta o hasta que quede ejecutoriada una resolución pertinente del tribunal por la cual se rechace la adjudicación del buque sujeto a ejecución.

La suma depositada en garantía en poder del tribunal por los demás oferentes les será reembolsada una vez concluida la audiencia de venta.

La suma depositada en garantía por el mejor oferente servirá como garantía de todas las obligaciones que contraiga ese oferente en el procedimiento de venta.

Artículo 901

A menos que, a propuesta de las partes y con el consentimiento de la persona autorizada, el tribunal resuelva otra cosa, el comprador adquirirá el buque adjudicado en el procedimiento de ejecución libre de gravámenes reales.

Artículo 902

La oferta mínima aceptable deberá ser, como norma, por lo menos igual a la mitad del valor que se haya fijado al buque.

A propuesta de un acreedor cuyo crédito esté garantizado con un derecho de prenda, o a solicitud del deudor, si el acreedor ejecutante lo acepta, el tribunal podrá fijar una suma más alta como oferta mínima aceptable.

Artículo 903

A menos que el tribunal ordene otra cosa a propuesta de las partes interesadas, el comprador deberá, dentro de los 15 días siguientes a la fecha de la adjudicación, presentar pruebas suficientes de que ha depositado en el tribunal el precio de compra del buque adjudicado en el procedimiento de ejecución.

El comprador estará exonerado de depositar el precio de compra o parte de éste en efectivo si los acreedores cuyos créditos están garantizados con un derecho de prenda consienten en que el comprador asuma esas deudas.

Si el comprador cumple todos los requisitos exigidos en las condiciones de venta, el dinero en efectivo depositado en garantía en poder del tribunal podrá imputarse al precio de compra.

Artículo 904

Los riesgos relacionados con el buque vendido en el procedimiento de ejecución se transferirán al comprador en la fecha en que el buque sea adjudicado en virtud de una sentencia definitiva. A partir de la misma fecha, el comprador asumirá todos los gravámenes que recaigan sobre el derecho de propiedad del buque.

El buque adjudicado será entregado al comprador con todos los accesorios vendidos, y el derecho de propiedad del comprador se inscribirá una vez que éste haya cumplido satisfactoriamente todas las condiciones de la venta.

7. AUDIENCIA DE VENTA

Artículo 905

La venta del buque se llevará a cabo mediante una subasta pública oral en la audiencia de venta del buque.

Artículo 906

Una vez que el tribunal haya fijado el valor del buque sujeto a ejecución y se hayan decidido las condiciones de venta, se citará para la audiencia de venta mediante la publicación de un edicto, teniendo en cuenta que deberá transcurrir un período de 15 días como mínimo y 30 días como máximo entre la fecha de la primera publicación del edicto y la fecha efectiva de la audiencia.

La audiencia de venta no se celebrará antes de que quede ejecutoriada la sentencia que hizo lugar a la ejecución mediante la venta y la resolución pertinente en virtud de la cual se establecieron las condiciones de venta.

Artículo 907

El edicto relativo a la audiencia de venta deberá contener, en particular:

- 1) La designación del buque y los accesorios de éste que se pondrán a la venta, y el valor del buque sujeto a ejecución;
- 2) El nombre o la razón social, la sede comercial o el domicilio, y la nacionalidad de las partes involucradas;
- 3) La fecha y el lugar en que se celebrará la audiencia de venta;
- 4) La indicación de la oferta mínima aceptable y la suma que deberá depositarse en garantía;
- 5) La indicación de que las condiciones de venta y los documentos del buque sujeto a ejecución podrán examinarse en el tribunal a cargo de la ejecución;
- 6) Una intimación a los acreedores prendarios cuyos derechos no estén inscritos en un registro de buques a que presenten sus créditos a más tardar en la audiencia de venta, con la advertencia de que sus derechos sólo se tendrán en cuenta en el procedimiento si surgen de documentos (títulos) ejecutivos;
- 7) Una intimación a las personas que invoquen derechos sobre el buque sujeto a ejecución, en virtud de los cuales dicha venta no podría autorizarse, para que presenten sus reclamaciones ante el tribunal a más tardar en la audiencia de venta pero antes del comienzo de la subasta pública oral, con la advertencia de que no podrán hacer valer esos derechos respecto del buque sujeto a ejecución frente a un comprador de buena fe;
- 8) La indicación de que toda persona que tenga algún derecho o gravamen sobre el buque sujeto a ejecución deberá ser informada del curso futuro del procedimiento solamente si reside en la República de Croacia o si es un cesionario domiciliado en la República de Croacia o una persona autorizada a recibir notificaciones judiciales.

Artículo 908

El tribunal notificará el anuncio de venta a las partes interesadas y a todas las personas que, de acuerdo con los documentos en poder del tribunal, tengan algún gravamen real o derecho sobre el buque o algún derecho de preferencia.

Al mismo tiempo, el tribunal intimará a los acreedores que tengan créditos garantizados con un derecho de prenda a que declaren, por lo menos cinco días antes de la audiencia de venta, si desean que se les pague con dinero en efectivo, o si aceptan que el comprador asuma la deuda y que en consecuencia el deudor anterior quede liberado. Si los acreedores no contestan dentro del plazo establecido, se presumirá que sus créditos deberán pagarse con dinero en efectivo.

Si existe algún derecho o hipoteca cautelar inscripto en relación con el buque sujeto a ejecución, se intimará a los acreedores a que presenten, a más tardar antes del comienzo de la audiencia de venta, el monto de los créditos emergentes de las relaciones jurídicas garantizadas con ese derecho.

La venta se notificará de acuerdo con las disposiciones de la Ley de Procedimiento Civil relativas a las notificaciones personales a las partes.

En el caso de las personas a las que no pueda notificarse debidamente el anuncio de venta, o cuando se fracase en el intento de notificarles la venta, el tribunal designará un representante autorizado provisional al que deberá notificarse la venta.

Artículo 909

El tribunal publicará el edicto de venta en el “Diario Oficial de la República de Croacia” (*Narodne Novine*); lo colocará en el tablero de anuncios del tribunal y en el tablero de anuncios de la capitanía de puerto competente, y le dará publicidad por cualquier otro medio que considere apropiado.

Las partes podrán pedir que el edicto de venta se publique a su costo o en cualquier otra forma que ellas propongan.

Artículo 910

En caso de que se realice la venta de un buque nacional, el tribunal ordenará que se inscriba una comunicación de la audiencia de venta en el registro de buques en el que esté inscripto el buque.

Artículo 911

Durante el período comprendido entre la publicación del edicto y la celebración de la audiencia de venta, el deudor deberá permitir que cualquier persona interesada en participar en la venta inspeccione el buque sujeto a ejecución y examine los documentos del buque.

El tribunal determinará concretamente mediante un decreto los días y el horario en que podrá inspeccionarse el buque, teniendo en cuenta la necesidad de no entorpecer el funcionamiento del buque.

Artículo 912

Las audiencias de venta serán públicas y se celebrarán, como norma, en la sede del tribunal.

El tribunal podrá ordenar que la audiencia de venta se celebre en el lugar en que se encuentre efectivamente el buque sujeto a ejecución.

En la audiencia de venta, el tribunal pondrá a disposición de las partes interesadas las condiciones de venta y demás documentos relacionados con el procedimiento de venta, para que éstas los examinen.

Si asistiera un solo oferente a la audiencia de venta, el tribunal decidirá, mediante un decreto, aplazar o celebrar la audiencia.

Artículo 913

Después de establecer que no existen obstáculos para la celebración de la audiencia de venta, el tribunal anunciará las condiciones de venta, los créditos de los acreedores que tengan derecho a que se les pague con el producido de la venta, las declaraciones formuladas por los acreedores con créditos garantizados con un derecho de prenda sobre el buque en cuanto a la forma de pago o aceptación de sus créditos, los créditos garantizados con derechos o hipotecas cautelares que se hayan presentado, y otras circunstancias de interés para la celebración del procedimiento de venta.

Los representantes de los oferentes deberán acreditar sus facultades de representación en la audiencia mediante la presentación de un poder otorgado en un documento público o certificado por una autoridad pública.

Artículo 914

El tribunal podrá ordenar que la venta y el pago del precio de compra obtenido en la venta de un buque extranjero se realice en moneda extranjera, como se establece en una ley separada.

Lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo podrá aplicarse también a las ventas realizadas para satisfacer las reclamaciones de acreedores extranjeros contra buques croatas, y en los casos en que personas físicas o jurídicas extranjeras participen como oferentes en una subasta pública.

De conformidad con lo dispuesto en una ley separada, y si lo solicita un acreedor hipotecario extranjero, el tribunal autorizará la venta de un buque en moneda extranjera siempre y cuando el crédito hipotecario se haya inscripto en moneda extranjera.

Artículo 915

El oferente quedará obligado por su oferta mientras no se haga una oferta mayor (artículo 916).

Artículo 916

El tribunal invitará a todas las partes presentes en la audiencia a que hagan sus ofertas sólo después de que haya transcurrido media hora desde la hora fijada para el comienzo de la audiencia de venta.

La subasta pública oral continuará mientras se sigan haciendo ofertas más altas.

A fin de permitir que se presenten ofertas más altas, el tribunal podrá, a solicitud de cualquier oferente, autorizar una breve pausa para que se celebren deliberaciones.

Si, tras un segundo llamado, no se presenta ninguna oferta mayor en un lapso de cinco minutos, la subasta pública oral se dará por terminada. El tribunal advertirá particularmente de esta circunstancia a las personas que asistan a la subasta pública.

Antes de dar por finalizada la venta, el tribunal anunciará una vez más la última oferta y a continuación declarará cerrada la venta.

Artículo 917

Una vez cerrada la venta por el tribunal, éste invitará inmediatamente a todos los presentes en la audiencia de venta a que formulen objeciones a la adjudicación.

Las objeciones a la adjudicación a favor del oferente más favorable sólo podrán basarse en los fundamentos siguientes:

- 1) Que no ha transcurrido un período de por lo menos 15 días entre la fecha de publicación del edicto y la fecha de celebración de la audiencia de venta (artículo 906);
- 2) Que el edicto de venta no fue correctamente redactado o publicado;
- 3) Que no se notificó de la audiencia de venta a todas las personas que el tribunal debía notificar;
- 4) Que el procedimiento de venta siguió adelante a pesar de haberse dictado una resolución en virtud de la cual se suspendía el procedimiento de venta;
- 5) Que en la subasta pública oral se infringieron las disposiciones de la presente Ley relativas a las subastas;
- 6) Que las condiciones en que se hizo la oferta más alta no están de acuerdo con las condiciones de venta fijadas;
- 7) Que la persona que hizo la oferta más alta o su representante no estaban legitimados para participar en la venta del buque sujeto a ejecución;
- 8) Que la oferta más alta no es suficiente para pagar en su totalidad el crédito garantizado con un derecho de prenda y los créditos subsidiarios del acreedor que formula la objeción y cuyo crédito tiene prioridad respecto del crédito del acreedor que promovió la ejecución.

Artículo 918

Los defectos mencionados en los incisos 4, 6 y 7 del segundo párrafo del artículo 917 de la presente Ley serán subsanados de oficio por el tribunal. El tribunal se pronunciará sobre los demás defectos sólo si fueron mencionados oportunamente en el momento de plantearse las objeciones.

El tribunal investigará y determinará de oficio los hechos en que se fundan las objeciones.

Artículo 919

El tribunal, como norma, dictará una resolución sobre las objeciones formuladas en la audiencia de venta.

Si en atención a las objeciones planteadas el tribunal se niega a otorgar la adjudicación, el tribunal, tras oír a los presentes a quienes tenía la obligación de notificar de la audiencia de venta, decidirá si seguir adelante de inmediato con la venta o fijar una nueva audiencia de venta.

Si el tribunal decide seguir adelante de inmediato con la venta, los oferentes que hayan participado en la venta estarán obligados por sus ofertas anteriores si éstas no perdieron validez al ser superadas por ofertas más altas.

Si las objeciones no se resuelven en la misma audiencia, el tribunal notificará la resolución que dicte sobre las objeciones al oferente más alto, a las partes y a todas las personas que tengan derecho a recurrir dicha resolución.

Artículo 920

Si no se formulan objeciones y se establece que no se ha incurrido en ninguno de los defectos mencionados en los incisos 4, 6 y 7 del segundo párrafo del artículo 917 del presente Código, el tribunal dictará una resolución, en la propia audiencia de venta, en virtud de la cual adjudicará el buque sujeto a ejecución al oferente más alto, cuya oferta haya sido considerada la más aceptable por dicho tribunal. La resolución mencionada se anunciará en la audiencia y se notificará a las personas interesadas de acuerdo con el primer párrafo del artículo 927 del presente Código, así como a todos los demás participantes en la venta.

La resolución sobre la adjudicación se anunciará públicamente dentro del plazo de ocho días en el tablero de anuncios del tribunal y se inscribirá como comunicación en el registro de buques pertinente. Como consecuencia de esta inscripción, todas las inscripciones que se realicen posteriormente en el registro de buques generarán derechos contra quien haya sido el propietario del buque hasta ese momento solamente en el caso de que se revoque la resolución sobre la adjudicación. En la resolución que se hará conocer al público se indicará el precio más alto que se haya ofrecido y el plazo máximo de que dispondrán los interesados para la presentación de una oferta más alta, así como la suma mínima en que la nueva oferta deberá superar a la anterior.

Cualquiera de las personas a quienes el tribunal tenía la obligación de notificar de la audiencia de venta del buque podrá pedir que la resolución referida en el segundo párrafo de este artículo se publique a su costo en el “Diario Oficial de la República de Croacia” (*Narodne novine*) o por algún otro medio.

La resolución mencionada en el segundo párrafo de este artículo es inapelable.

Artículo 921

No se podrá adjudicar el buque sujeto a ejecución si las ofertas formuladas durante en la audiencia no alcanzan al monto de la oferta mínima aceptable (véase el artículo 902).

El tribunal dictará una resolución en la cual se negará a proceder a la adjudicación si se comprueba que las objeciones planteadas son justificadas, si se detecta algún defecto que el tribunal deba subsanar de oficio, o si se determina que la venta se realizó antes de que quedaran ejecutoriadas la resolución que hizo lugar a la ejecución mediante la venta o la resolución en virtud de la cual se fijaron las condiciones de venta.

La resolución que deniegue la adjudicación se inscribirá como comunicación en el registro de buques pertinente.

Si un tribunal de alzada, al examinar los recursos interpuestos contra la resolución mencionada en los párrafos primero y segundo de este artículo, dicta una resolución sobre la adjudicación antes mencio-

nada, la comunicación relativa a la adjudicación adquirirá validez jurídica a partir de la fecha en que se haya inscripto la comunicación de denegación de la adjudicación (párrafos primero y segundo).

Artículo 922

La resolución sobre la adjudicación podrá impugnarse mediante la interposición de un recurso sobre la base de los fundamentos indicados en el segundo párrafo del artículo 917 y en el primer párrafo del artículo 921 del presente Código, o con el argumento de que la resolución no está de acuerdo con el contenido de los documentos judiciales en los que se funda.

La persona a quien el tribunal haya adjudicado el buque sujeto a ejecución podrá oponerse a dicha impugnación con el argumento de que el tribunal estaba obligado a rechazar la adjudicación, o a dictar una resolución sobre la adjudicación en términos diferentes a los indicados en la resolución de adjudicación.

La resolución que no haga lugar a la adjudicación podrá impugnarse por no estar de acuerdo con el contenido de los documentos judiciales en los que se funda, o por la falta de fundamentos jurídicos que justifiquen el rechazo de la adjudicación.

La persona que formule una objeción a la adjudicación durante la audiencia de venta del buque no tendrá derecho a recurrir la resolución en virtud de la cual se deniegue la adjudicación.

8. SEGUNDA AUDIENCIA DE VENTA

Artículo 923

Si no se hace lugar a la adjudicación debido a que no se indicó la oferta mínima aceptable, el tribunal fijará una nueva audiencia de venta, siempre y cuando así lo solicite el acreedor que promovió la ejecución dentro del plazo de ocho días a partir de la fecha de la audiencia fallida.

Antes de fijar una nueva audiencia de venta, el tribunal podrá ordenar que se reconsidere el valor asignado al buque sujeto a ejecución, y acto seguido disponer que se celebre una audiencia para considerar las modificaciones pertinentes en las condiciones de venta.

Deberá transcurrir un período no menor de 30 días entre la primera y la segunda audiencia de venta.

En caso de que el acreedor que promovió la ejecución no presente una propuesta de celebración de una nueva audiencia de venta dentro del plazo referido en el primer párrafo de este artículo, el tribunal decretará la suspensión del procedimiento de ejecución.

Si el tribunal no hace lugar a la adjudicación por causas distintas de las indicadas en el artículo 923 de la presente Ley, y si no hay defectos que hagan inadmisibles la continuación del procedimiento, el tribunal fijará de oficio una nueva audiencia para la venta del buque.

La venta en la nueva audiencia se llevará a cabo sobre la base de las condiciones determinadas con anterioridad.

9. VALIDEZ DEFINITIVA DE LA RESOLUCIÓN SOBRE LA ADJUDICACIÓN

Artículo 924

Si el tribunal no hace lugar a la adjudicación por causas distintas de las indicadas en el artículo 923 de la presente Ley, y si no hay defectos que hagan inadmisibles la continuación del procedimiento, el tribunal fijará de oficio una nueva audiencia para la venta del buque.

La venta en la nueva audiencia se llevará a cabo sobre la base de las condiciones determinadas con anterioridad.

Artículo 925

Cuando quede firme la resolución de denegación de la adjudicación, el tribunal devolverá la suma depositada en garantía al oferente más alto.

Artículo 926

Cuando quede firme la resolución que dispuso la adjudicación del buque, el tribunal, a propuesta del comprador o del consignatario de la carga o de su representante provisional, ordenará que la carga sea descargada del buque. A su vez, a solicitud del comprador, se hará desembarcar del buque a las personas que estuvieran a bordo, con sus efectos personales.

La persona que pida la descarga deberá, si el tribunal lo solicita, pagar por adelantado los gastos de descarga de la carga referidos en el primer párrafo de este artículo, a menos que se haya establecido otra cosa en las condiciones de venta.

Si una persona que actuó como armador del buque antes de la venta del buque, o su representante, se opone a la entrega de la carga al consignatario para que éste disponga libremente de ella, el tribunal ordenará que la carga se deposite, por cuenta del armador del buque, en un depósito público o en otro lugar conveniente.

Lo dispuesto en los párrafos primero a tercero de este artículo es sin perjuicio de los derechos y obligaciones que incumban a las partes en virtud del contrato de transporte de mercancías.

La resolución por la cual se ordene la descarga de la carga, el desembarco de personas y sus efectos personales, y el depósito de la carga en custodia en un depósito público o en otro lugar conveniente, es inapelable.

Artículo 927

Los propietarios de los accesorios del buque que no se hayan incluido en la venta del buque tendrán derecho, después de que quede firme la adjudicación, a retirar dichos accesorios del buque por su propia cuenta y riesgo.

Artículo 928

Los derechos adquiridos por el comprador en virtud de la adjudicación definitiva del buque sujeto a ejecución no podrán impugnarse sobre la base de que, después de que quedó firme la adjudicación, el título ejecutivo en el que se basó la resolución sobre la ejecución del buque fue anulado o modificado.

10. NUEVA VENTA

Artículo 929

Si el comprador no demuestra que pagó el precio de compra dentro del plazo establecido en el primer párrafo del artículo 903 de la presente Ley, el tribunal, a solicitud de cualquier persona autorizada, declarará la nulidad de la resolución definitiva sobre la adjudicación y ordenará que se proceda a una nueva venta por cuenta y riesgo del comprador.

La propuesta de que se realice una nueva venta podrá ser formulada por las partes, los acreedores cuyos créditos estén garantizados con una hipoteca sobre el buque sujeto a ejecución, o por los acreedores que no tengan un documento que les permita ejecutar sus privilegios marítimos.

El proponente presentará la solicitud de que se realice una nueva venta dentro de un plazo no mayor de 10 días a partir del vencimiento del plazo referido en el primer párrafo del artículo 903 de la presente Ley. Si no se presenta una solicitud de nueva venta dentro del plazo mencionado, el tribunal decretará la suspensión del procedimiento de ejecución y liberará el buque sujeto a ejecución.

La nueva venta deberá realizarse de conformidad con las disposiciones pertinentes aplicables a la primera venta y en las condiciones de venta establecidas con anterioridad.

A solicitud de cualquier persona autorizada, el tribunal podrá resolver que, en caso de que se proceda a una nueva venta, se admitan en dicha venta inclusive las ofertas por un monto inferior a la mitad del valor que se hubiera asignado al buque sujeto a ejecución para la primera venta.

No se procederá a una nueva venta si el comprador que se atrasó en el pago del precio de compra demuestra, antes del vencimiento del plazo establecido para recurrir la resolución que autorizó una nueva venta, que ha pagado el precio de compra así como los intereses correspondientes y la suma necesaria para indemnizar los daños y perjuicios en que se hubiera incurrido hasta ese momento.

Artículo 930

Si el precio obtenido en la nueva venta es inferior al precio alcanzado en la venta anterior, el comprador que se haya atrasado en el pago del precio de compra estará obligado a pagar la diferencia que se haya generado, los gastos de la nueva venta y cualesquiera otros daños y perjuicios causados por la demora, con cargo a la suma depositada en garantía, la parte del precio de compra que hubiera depositado y otros bienes de su propiedad.

El tribunal a cargo de la ejecución determinará de oficio el monto de la diferencia entre los dos precios obtenidos, así como el importe de los gastos referidos en el primer párrafo de este artículo.

Cuando quede firme la resolución mencionada en el segundo párrafo de este artículo, el tribunal procederá a dar cumplimiento a dicha resolución, con cargo a la suma depositada en garantía, a la parte ya pagada del precio de compra y, si correspondiera, a cualesquiera otros bienes del comprador. Esta ejecución se realizará a solicitud de cualquier persona que tenga derecho a satisfacer su crédito con el producido de la venta.

La suma obtenida en virtud de la ejecución de dicha resolución acrecerá al monto sujeto a distribución. La diferencia entre el precio obtenido en la nueva venta y el precio alcanzado en la venta anterior también se acumulará a dicho monto.

Si el precio obtenido en la nueva venta supera el precio alcanzado en la venta anterior, el comprador que esté en mora en el pago del precio de compra no tendrá derecho a recibir la diferencia entre ambos precios.

11. SUSPENSIÓN DEL PROCEDIMIENTO

Artículo 931

Además de suspenderse por las causas de suspensión de las ejecuciones previstas en las normas de los procedimientos generales de ejecución y por las demás causas establecidas en la presente Ley, el procedimiento de venta se suspenderá:

1) Si con una antelación no menor de ocho días a la fecha fijada para la audiencia de venta, un tercero declara, mediante el ofrecimiento de una garantía suficiente, que está dispuesto a tomar posesión del buque sujeto a ejecución por un precio que supere por lo menos en una cuarta parte el valor asignado al buque, y se compromete a asumir todos los gastos que de lo contrario deberían ser sufragados por el deudor;

2) Si lo solicita un acreedor prendario que, a más tardar antes de que comience la subasta en la audiencia de venta, compra los créditos que dieron lugar a la venta y paga los gastos que de lo contrario deberían ser sufragados por el deudor;

3) Si, antes de que comience la venta, el acreedor renuncia al procedimiento de venta, en cuyo caso no será posible proponer que continúe el procedimiento de venta respecto del mismo crédito antes de transcurridos seis meses desde la fecha de suspensión del procedimiento de venta;

4) Si, antes de que comience la venta, el deudor deposita en poder del tribunal las sumas necesarias para pagar íntegramente los créditos exigibles así como los gastos procesales en que hayan incurrido todos los acreedores que pidieron la ejecución;

5) Si no se hace una oferta mínima aceptable en la segunda audiencia de venta (véanse el primer párrafo del artículo 943 y el artículo 944 de la presente Ley).

Artículo 932

Si el tribunal hace lugar a la propuesta de suspensión de la venta referida en el primer párrafo del artículo 931 de la presente Ley, el tribunal dictará una resolución en virtud de la cual se aplazará el procedimiento de venta.

Si la persona que propone la suspensión del procedimiento de venta de conformidad con el primer párrafo del artículo 931 de la presente Ley no deposita una garantía suficiente dentro de un plazo determinado, el tribunal continuará de oficio el procedimiento suspendido.

En caso de continuación del procedimiento a que se hace referencia en el segundo párrafo de este artículo, la garantía depositada por el proponente acrecerá a la suma sujeta a distribución.

El método de cobro del precio por el cual el proponente haya aceptado tomar posesión del buque sujeto a ejecución se registrará según corresponda por lo dispuesto en los párrafos segundo, tercero y cuarto del artículo 930 de la presente Ley.

El tribunal suspenderá el procedimiento de venta después de que el proponente haya pagado las sumas indicadas en el primer párrafo del artículo 931 de la presente Ley.

Artículo 933

El tribunal notificará a todas las personas referidas en el primer párrafo del artículo 908 de la presente Ley de la suspensión o interrupción del procedimiento de venta.

Al mismo tiempo, el tribunal advertirá al acreedor que promovió la ejecución, de los derechos que le corresponden de conformidad con lo dispuesto en el artículo 920 de la presente Ley.

Después de transcurridos 15 días desde la fecha en que quedó ejecutoriada la resolución de suspensión del procedimiento, el tribunal ordenará que se borren o cancelen todas las comunicaciones relativas al procedimiento de venta que se hayan inscripto en el registro de buques o que se hayan anotado en el inventario.

Artículo 934

El acreedor a favor del cual se haya inscripto una comunicación de la autorización de venta en el registro de buques podrá, dentro de un plazo de 15 días a partir de la fecha en que haya quedado ejecutoriada la resolución de suspensión del procedimiento de venta, proponer al tribunal a cargo de la ejecución que ordene inscribir una hipoteca sobre el buque sujeto a ejecución en garantía de sus créditos exigibles y subsidiarios, con el mismo orden de prioridad que correspondió a la comunicación antes mencionada.

El hecho de que, en el ínterin, el deudor haya enajenado o gravado el buque sujeto a ejecución no impedirá en modo alguno que se inscriba una hipoteca sobre éste.

La propuesta referida en el primer párrafo de este artículo podrá no ser aceptada si el procedimiento de venta ha sido suspendido como consecuencia de la inadmisibilidad absoluta de la ejecución, o debido a que el título ejecutivo ha sido efectivamente desestimado mediante una resolución o declarado ineficaz, o debido a que el crédito que dio lugar a la ejecución ha sido pagado, o porque se ha declarado mediante una resolución definitiva que el acreedor no tiene derecho a la reclamación.

12. DISTRIBUCIÓN DEL PRODUCIDO DE LA VENTA

Artículo 935

Una vez pagado el precio de compra y ejecutoriada la resolución que hizo lugar a la adjudicación, el tribunal fijará una audiencia para la distribución del producido de la venta.

El tribunal citará a esa audiencia a todas las personas mencionadas en el primer párrafo del artículo 908 de la presente Ley y notificará al comprador, a quien autorizará a participar en la audiencia.

En la citación a la audiencia referida en el primer párrafo de este artículo, el tribunal advertirá a los acreedores que los créditos de los acreedores que no asistan a la audiencia sólo se tendrán en cuenta de acuerdo con lo que resulte del registro de buques y de los títulos ejecutivos pertinentes, y que a más tardar en la audiencia de distribución del producido de la venta podrán impugnar la existencia de los créditos denunciados por otras personas, el monto de dichos créditos y el orden de prioridad con arreglo al cual deberán pagarse.

La resolución por la cual se fije dicha audiencia se publicará en el tablero de anuncios del tribunal.

Artículo 936

En la audiencia se considerarán únicamente los créditos que deban tenerse en cuenta para la distribución del producido de la venta y el orden de prioridad de acuerdo con el cual habrán de liquidarse.

El deudor presentará al tribunal todas las explicaciones necesarias para determinar la exactitud del orden de prioridad de los créditos que habrán de pagarse con el producido de la venta.

Los acreedores cuyos créditos se habrían incluido en el orden de prioridad en el momento de distribución del producido de la venta si no se hubiera tenido en cuenta el crédito impugnado podrán, a más tardar en la audiencia de distribución del producido de la venta, formular objeciones respecto de los créditos denunciados o de los créditos que surjan de los títulos ejecutivos. Las objeciones podrán referirse a la existencia de los créditos, su monto y el lugar que ocupen en el orden de prioridad a los efectos del pago.

El deudor tendrá derecho a formular objeciones únicamente respecto de aquellos créditos que, según sus propias afirmaciones, no tengan fundamento alguno para su liquidación.

Los créditos que no puedan pagarse con el producido de la venta, ni siquiera descontando los créditos impugnados mejor ubicados en el orden de prioridad, no se admitirán para su examen por el tribunal.

Artículo 937

La suma sujeta a distribución comprende:

- 1) El producido de la venta;
- 2) La suma depositada en garantía por el comprador que esté atrasado en el pago del precio de compra, la parte del precio que el comprador ya hubiera depositado, o cualquier otra suma abonada por el comprador;
- 3) Los ingresos y rentas obtenidos por el buque sujeto a ejecución, que el comprador está obligado a restituir;
- 4) Los ingresos derivados de los viajes realizados por el buque durante el procedimiento de venta;
- 5) Las sumas referidas en los párrafos segundo y tercero de este artículo.

El producido de la venta que corresponda al buque sujeto a ejecución, a los accesorios del buque sujeto a ejecución, y el flete o el dinero de los pasajes se distribuirán en forma separada según cuál sea la suma a la que se refieren los privilegios marítimos o hipotecas invocados por los acreedores que promovieron la ejecución.

El flete, el dinero de los pasajes y las sumas relacionadas con los accesorios del buque que se hayan pagado al término de la audiencia de distribución del producido de la venta se distribuirán junto con el precio obtenido en la venta del buque sujeto a ejecución.

Artículo 938

Los créditos de los acreedores que tengan derecho a ser satisfechos con cargo a la suma sujeta a distribución se pagarán de acuerdo con el siguiente orden:

- 1) Acreedores cuyos créditos estén garantizados con privilegios marítimos;
- 2) Acreedores cuyos créditos estén garantizados con una hipoteca sobre el buque;
- 3) Otros acreedores.

El orden de prelación de los acreedores mencionados en los incisos 1 y 2 del primer párrafo de este artículo se determinará, dentro de las distintas categorías de prioridad para el pago, de conformidad con las disposiciones de la Ley sobre Privilegios Marítimos e Hipotecas sobre Buques.

El ejercicio del derecho a embargar un buque a que se refiere el artículo 456 de la presente Ley no afectará el orden de prelación aplicable al pago de los créditos garantizados con privilegios marítimos.

Los gastos derivados del procedimiento de venta del buque se liquidarán antes de que se distribuya el producido de la venta e incluso tendrán prioridad respecto del pago de los créditos garantizados con privilegios marítimos.

Artículo 939

El lugar que corresponda al capital en el orden de prioridad se aplicará también a los intereses adeudados por un período no mayor de tres años contados desde la fecha de adjudicación, y a los gastos judiciales y de ejecución en que se haya incurrido a los efectos del cobro de cualquiera de esos créditos.

Los pagos periódicos que a la fecha de la adjudicación no tengan un atraso mayor de tres años tendrán la misma prioridad que los derechos que dieron origen a esos pagos.

Si la suma sujeta a distribución no es suficiente para satisfacer los créditos de los acreedores, las costas judiciales y los créditos subsidiarios se pagarán antes que el capital.

Artículo 940

Si la suma sujeta a distribución no es suficiente para pagar los créditos de los acreedores que tengan el mismo lugar en el orden de prelación (párrafos primero y segundo del artículo 938 de la presente Ley), sus créditos, incluidos las costas judiciales y los créditos subsidiarios, se pagarán en proporción al monto total de dichos créditos.

Artículo 941

El tribunal asignará al deudor el remanente de la suma sujeta a distribución que pudiera quedar una vez pagados todos los créditos referidos en el artículo 938 de la presente Ley.

Artículo 942

A menos que el tribunal resuelva otra cosa, a propuesta de las partes en la audiencia y con el consentimiento de éstas, los pagos periódicos se imputarán, en primer lugar, a las sumas atrasadas a la fecha de la adjudicación y, en segundo lugar, al capital que sea necesario invertir, a un determinado tipo de interés, para liquidar los pagos que se hagan exigibles después de la fecha de la adjudicación.

El capital que quede disponible como consecuencia de la extinción de los derechos al pago será asignado por el tribunal, de ser posible por adelantado, a aquellos adjudicatarios cuyos créditos no hayan po-

dido satisfacerse íntegramente con cargo a la suma sujeta a distribución, de acuerdo con el lugar que corresponda a cada uno de esos créditos en el orden de prelación, o al deudor en caso de que no existan tales adjudicatarios.

Artículo 943

Los créditos sometidos a una condición resolutoria se pagarán con dinero en efectivo únicamente si el acreedor ofrece garantías de que, en caso de que se cumpla dicha condición, restituirá la suma recibida.

Si el acreedor no deposita la garantía dentro de los 15 días siguientes a la fecha de notificación de la resolución relativa al pago del crédito, la suma necesaria para satisfacer su crédito se depositará en una cuenta de ahorro en un banco.

Cuando resulte evidente que la condición referida no se cumplirá, el crédito respectivo será pagado al acreedor.

Si se cumple la condición resolutoria, la suma restituida por el acreedor o depositada por éste en un banco se pagará a aquellos acreedores cuyos créditos no hayan sido satisfechos íntegramente con el producido de la venta y, si no existieran tales acreedores, dicha suma será entregada al deudor.

Artículo 944

A los efectos del pago de los créditos que estén sometidos a una condición suspensiva, se separará una suma suficiente que se depositará en una cuenta de ahorro en un banco, y se pagará al acreedor cuando se cumpla la condición.

Si la condición no se cumple, las sumas depositadas serán abonadas a aquellos acreedores cuyos créditos no se hayan pagado íntegramente con el producido de la venta. Si no existieran tales acreedores, dicha suma se entregará al deudor.

Artículo 945

Si se ha inscripto en un registro de buques la comunicación de un litigio relacionado con determinados derechos reales que gravan al buque sujeto a ejecución, o la comunicación de que se ha iniciado un juicio para la cancelación de tales derechos, las reclamaciones o indemnizaciones derivadas de esos derechos se harán valer en la misma forma que los créditos sometidos a una condición resolutoria.

Si en un registro de buques se ha inscripto en forma provisional un gravamen real sobre el buque sujeto a ejecución, y el titular de ese derecho demuestra que hay un procedimiento en trámite para la justificación de la inscripción provisional o que aún no ha vencido el plazo para la incoación de dicho procedimiento, la reclamación o indemnización correspondiente a ese derecho se liquidará de la misma manera que los créditos sometidos a una condición suspensiva.

Artículo 946

Los créditos garantizados con una hipoteca conjunta se pagarán en efectivo con cargo a la suma sujeta a distribución.

Si en el procedimiento de venta se venden todos los buques que están obligados en forma indivisible al pago de un crédito, la suma sujeta a distribución que corresponda a cada buque contribuirá al pago de los créditos garantizados con una hipoteca conjunta únicamente a prorrata de la suma que, con respecto a los mismos créditos sumados a los gastos y adeudos subsidiarios, guarde la misma proporción que existe entre el saldo de la suma sujeta a distribución correspondiente a cada buque ejecutado y el total de los saldos de todas las sumas sujetas a distribución. Este saldo se calculará deduciendo los montos de los créditos que tengan prioridad respecto del crédito garantizado con la hipoteca conjunta.

Si el acreedor cuyo crédito está garantizado con una hipoteca conjunta pide que su crédito se liquide en una proporción diferente, los acreedores cuyos créditos estén ubicados en el orden de prioridad detrás de los créditos del acreedor citado en primer lugar y que, como consecuencia de ello, obtendrán una suma inferior a la que recibirían si se le pagara a ese acreedor en la forma prevista en el segundo párrafo de este artículo, podrán pedir que se les pague, con cargo a cada una de las sumas sujetas a distribución, la cantidad en que se habría incrementado el crédito garantizado con la hipoteca conjunta si la distribución se hubiera realizado con arreglo al segundo párrafo de este artículo, si ello fuera necesario para cubrir la diferencia.

Si en el procedimiento de venta no se venden todos los buques obligados en forma indivisible, a fin de determinar el monto que deberá pagarse a los acreedores que estén ubicados en el orden de prioridad detrás de los acreedores cuyos créditos están garantizados con una hipoteca conjunta, se tomará como base de cálculo el valor de cada uno de los buques gravados con la hipoteca conjunta, en lugar de las sumas sujetas a distribución. La reclamación de pago de los acreedores se inscribirá a favor de éstos como inscripción definitiva en relación con los buques que no se hayan vendido, con la misma prioridad que el crédito total o parcialmente pagado del acreedor que estaba garantizado con la hipoteca conjunta. El tribunal cancelará de oficio la inscripción de la hipoteca conjunta que gravaba a los buques no vendidos.

Artículo 947

Los derechos de los beneficiarios de las servidumbres que el comprador no asuma se liquidarán mediante el pago de una indemnización con cargo al producido de la venta.

Si los beneficiarios de las servidumbres no llegan a un acuerdo con los acreedores para ubicarse detrás de ellos en el orden de prioridad a los efectos del pago de la indemnización referida en el primer párrafo de este artículo, el monto de la indemnización será fijado por el tribunal, teniendo particularmente en cuenta el tiempo durante el cual la servidumbre podría seguir existiendo, su valor, los beneficios de los beneficiarios de las servidumbres y la edad de dichos beneficiarios.

El comprador y los beneficiarios de la servidumbre, así como los acreedores que estuvieran detrás de ellos en el orden de prioridad, podrán convenir en que el comprador asuma las servidumbres y que en consideración a ello se descuenta una suma determinada del producido de la venta en carácter de indemnización.

Artículo 948

El crédito de un acreedor prendario que no se haga exigible antes de que se dicte la resolución relativa a la liquidación se pagará antes de la fecha de su vencimiento, junto con la suma que se haya estipulado por concepto de intereses, calculados hasta la fecha de la resolución relativa a la distribución del producido de la venta.

Si no se estipularon intereses respecto de dicho crédito, se deducirá la suma que corresponda al tipo de interés legal, calculado desde la fecha en que se dictó la resolución sobre la liquidación y la fecha en que se hizo exigible el crédito.

Artículo 949

Si no se sabe quién es el actual titular de un crédito hipotecario que, de acuerdo con su ubicación en el orden de prioridad, debería pagarse con cargo a la suma sujeta a distribución, o si se desconoce su domicilio, el tribunal depositará la suma correspondiente a su crédito en una cuenta de ahorro en un banco, y en la resolución relativa a la distribución del producido de la venta indicará a quién deberá entregarse dicha suma si el acreedor no la reclama.

Si el acreedor a cuyo nombre esté depositada la suma referida en el primer párrafo de este artículo no retira dicha suma dentro de los tres años siguientes a la fecha en que se efectuó el depósito bancario,

cualquier acreedor que tenga derecho a la totalidad o parte de esa suma podrá pedir que se le pague la suma correspondiente a su crédito. Si no existen tales acreedores, el deudor podrá pedir que se le entregue a él.

Artículo 950

Si el producido de la venta no alcanza para satisfacer íntegramente a los acreedores prendarios que reclamen el pago de sus créditos, el tribunal, a propuesta de cualquiera de ellos o del acreedor que promovió la ejecución, ordenará a las personas a cuyas deudas se extiendan los privilegios marítimos o la hipoteca que gravan al buque, que hagan que el proponente, y aquellos que tengan una posición más favorable en el orden de prioridad, depositen las sumas adeudadas en poder del tribunal dentro de un plazo establecido, si ello es necesario para liquidar los créditos del acreedor que promovió la ejecución y de los que tengan una posición más favorable en el orden de prioridad a los efectos del pago.

La propuesta referida en el primer párrafo de este artículo deberá presentarse durante el procedimiento de ejecución, a más tardar en la audiencia de distribución del producido de la venta.

Como consecuencia de las órdenes emitidas a los deudores del deudor con arreglo al primer párrafo de este artículo, ningún pago que éstos hagan a un deudor o a un tercero en contravención de la resolución del tribunal surtirá efectos jurídicos contra los acreedores prendarios.

Si estas sumas no se depositan dentro del plazo fijado por el tribunal, éste, a solicitud de los acreedores a los que se refiera el pago, procederá de conformidad con las disposiciones relativas a la ejecución de créditos monetarios, e indicará los acreedores prendarios a los que se corresponden dichos créditos y el monto de éstos.

13. VENTA DE PARTES ALÍCUOTAS DE UN BUQUE

Artículo 951

Si la ejecución se lleva a cabo mediante la venta de partes alícuotas de un buque, se aplicarán las disposiciones de la presente Ley relativas a la venta de un buque con las diferencias siguientes:

1) El embargo del buque sólo podrá autorizarse si se pide la ejecución de partes alícuotas que representen más de la mitad del valor total del buque sujeto a ejecución, o si el acreedor que promovió la ejecución demuestra que existe el peligro de que el pago del crédito pueda verse frustrado o gravemente entorpecido;

2) Si la ejecución se refiere a partes alícuotas que representen más de la mitad del valor del buque sujeto a ejecución, el acreedor que haya promovido la ejecución podrá pedir que se venda el buque en su totalidad y que su crédito se pague únicamente con la parte del producido de la venta que corresponda a la parte alícuota del deudor;

3) Cualquiera de los copropietarios del buque sujeto a ejecución tendrá derecho, antes de que comience la audiencia de venta, a pagar el crédito del acreedor que promovió la ejecución así como los créditos subsidiarios, y de esa manera colocarse en el lugar de dicho acreedor;

4) Los copropietarios del buque que ofrezcan las mismas condiciones tendrán prioridad, respecto de otros participantes en la subasta, para que se les adjudique el buque sujeto a ejecución;

5) Si varios copropietarios ofrecen las mismas condiciones de compra, el tribunal adjudicará la parte alícuota sujeta a ejecución a todos ellos en partes iguales.

14. RESOLUCIÓN SOBRE LA DISTRIBUCIÓN DEL PRODUCIDO DE LA VENTA

Artículo 952

Después de celebrada la audiencia para la distribución del producido de la venta, el tribunal dictará una resolución sobre el pago a los acreedores y a las demás personas que aleguen derechos que deban ser

satisfechos, teniendo en cuenta la situación que surja del registro de buques, de los documentos presentados en el expediente judicial de ejecución y de los resultados de la audiencia celebrada para la distribución del producido de la venta.

En la resolución relativa a la distribución del producido de la venta, el tribunal se pronunciará respecto de cualquier objeción formulada por acreedores individuales u otros participantes durante el procedimiento, si las objeciones se refieren a una cuestión de derecho.

Si para adoptar una decisión respecto de una objeción es necesario determinar previamente ciertos hechos controvertidos, el tribunal ordenará al participante que haya formulado la objeción que dentro de un plazo de 15 días inicie un juicio o un procedimiento administrativo para determinar si la objeción está correctamente fundada. Si la persona que planteó la objeción no procede en la forma indicada por el tribunal, se considerará la objeción como no planteada.

El tribunal aplazará su decisión sobre el pago del crédito del acreedor cuya reclamación sea objeto de un juicio o un procedimiento administrativo y depositará la parte del producido de la venta que corresponda al crédito impugnado en una cuenta de ahorro en un banco.

El tribunal notificará la resolución relativa a la distribución del producido de la venta a todas las personas que deban ser citadas a la audiencia para la distribución del producido de la venta (véase el segundo párrafo del artículo 935).

Lo dispuesto en el tercer párrafo de este artículo es sin perjuicio del derecho de la persona que haya impugnado un determinado crédito pero que no haya iniciado un juicio dentro del plazo fijado a presentar una demanda judicial contra la persona cuyo crédito haya impugnado después de finalizado el procedimiento de venta.

Artículo 953

Las resoluciones dictadas en los litigios sobre las objeciones formuladas durante el procedimiento de distribución del producido de la venta surtirán efectos contra todos los acreedores y cesionarios a los que se refiera la distribución y contra el deudor.

Artículo 954

Cuando la resolución relativa a la distribución del producido de la venta quede ejecutoriada, el tribunal ordenará que se cancele en el registro de buques la inscripción de todos los derechos y gravámenes inscriptos respecto del buque vendido, con la excepción de aquellos que continúen en vigor después de la venta.

Artículo 955

Cuando la resolución relativa a la distribución del producido de la venta quede ejecutoriada, el tribunal entregará a cada uno de los acreedores las sumas adeudadas en efectivo si no se hubiera iniciado ningún juicio o procedimiento administrativo respecto de ellos, o si el plazo fijado para entablar dicho juicio o procedimiento administrativo hubiera vencido sin que dicho juicio o procedimiento administrativo se haya iniciado.

Con respecto a las sumas que por orden del tribunal deban depositarse en una cuenta de ahorro en un banco, el tribunal emitirá las órdenes necesarias a menos que las personas a quienes dichas sumas y sus intereses estén destinadas estipulen otra cosa de común acuerdo.

Si la resolución relativa a la distribución del producido de la venta no puede cumplirse debido a la existencia de un juicio o un procedimiento administrativo a ese respecto, la suma correspondiente a esa parte de la resolución relativa a la distribución se depositará en una cuenta de ahorro en un banco hasta que la resolución relativa a la distribución quede ejecutoriada.

Capítulo III. Ejecución con el fin de obtener la entrega de un buque

Artículo 956

En los procedimientos de ejecución para obtener la entrega de un buque inscripto en un registro de buques nacional se aplicarán según corresponda las disposiciones de los artículos 884, 890 y 891 de la presente Ley.

La solicitud de que se dicte una resolución respecto de la ejecución mediante la entrega de un buque deberá contener los datos indicados en el artículo 881 de la presente Ley, con excepción de los datos indicados en el inciso 6 de ese artículo.

La ejecución con el fin de obtener la entrega de un buque se regirá, según corresponda, por las normas de los procedimientos de ejecución generales que se refieren a la ejecución con el fin de obtener la entrega de bienes muebles, a menos que se establezca otra cosa en la presente Ley.

Artículo 957

La ejecución con el fin de obtener la entrega de un buque que está en posesión del deudor se llevará a cabo de tal manera que el funcionario autorizado retirará el buque de manos del deudor y lo entregará al acreedor, contra recibo.

La ejecución mediante entrega se efectuará de conformidad con lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo aun cuando el buque se encuentre en posesión de un tercero que acepte que el buque sea entregado a un funcionario.

Si el tercero no presta su consentimiento para que el buque sea entregado al funcionario, el acreedor podrá pedir al tribunal interviniente que lo subrogue en los derechos del deudor contra el tercero para la entrega del buque.

Artículo 958

El tribunal notificará a los acreedores cuyos créditos estén garantizados con una hipoteca judicial sobre el buque y también a los acreedores cuyos datos figuren en el expediente de la ejecución destinada a obtener la entrega del buque.

Artículo 959

Si la ejecución mediante la entrega del buque se refiere a un buque de nacionalidad extranjera, el tribunal, en lugar de proceder en la forma prevista en el artículo 884 de la presente Ley, adoptará las medidas que sean necesarias para notificar a la autoridad extranjera a cargo del registro de buques en el que esté inscripto el buque extranjero sujeto a ejecución, de la incoación del procedimiento destinado a obtener la entrega del buque, a menos que se establezca otra cosa en un convenio internacional.

Capítulo IV. Garantías

1. CONSTITUCIÓN DE UNA HIPOTECA JUDICIAL

Artículo 960

A fin de garantizar el pago de créditos monetarios documentados en un título ejecutivo, el acreedor podrá pedir al tribunal que constituya una hipoteca judicial sobre el buque del deudor.

Artículo 961

La constitución de una hipoteca judicial con arreglo a lo dispuesto en el artículo 960 de la presente Ley, sobre un buque inscripto en un registro de buques, se efectuará mediante una inscripción definitiva.

La constitución de una hipoteca judicial de acuerdo con lo establecido en el artículo 960, sobre un buque que no esté inscripto en un registro de buques, se llevará a cabo mediante un inventario del buque.

La constitución de una hipoteca judicial mediante inventario, según se establece en el segundo párrafo de este artículo, se anotará en un certificado de navegación provisional.

Artículo 962

En el registro de buques en el que se inscriba una hipoteca judicial se indicará la exigibilidad del crédito respecto del cual se ha inscripto la hipoteca judicial.

Si ya se hubiera inscripto en forma definitiva o provisional una hipoteca judicial en garantía de un crédito, el tribunal ordenará que se inscriba en el registro de buques una comunicación de la exigibilidad del crédito.

En el caso de los buques que no estén inscriptos en un registro de buques, la comunicación de la exigibilidad del crédito se anotará en el inventario mediante el cual se constituyó la hipoteca sobre el buque.

En cuanto a los efectos de la inscripción definitiva o la inscripción de la comunicación del inventario del buque, se aplicará lo dispuesto en el tercer párrafo del artículo 884 de la presente Ley.

Artículo 963

Las disposiciones del artículo 884 de la presente Ley relativas a la presentación de solicitudes de venta de buques se aplicarán también, según corresponda, al procedimiento de constitución de hipotecas judiciales.

Artículo 964

En el caso de buques que no estén inscriptos en un registro de buques, el tribunal podrá ordenar que la exigibilidad del crédito, además de anotarse en el inventario del buque con arreglo a lo dispuesto en el tercer párrafo del artículo 962 de la presente Ley, se anote también en el certificado de navegación provisional.

Artículo 965

Sólo podrá hacerse un inventario del buque para la constitución de una hipoteca sobre éste si dicho buque está en posesión del deudor o en posesión de éste y otra u otras personas.

Si el tribunal de la ejecución no sabe quién está en posesión del buque, ni puede determinarlo sobre la base de los documentos presentados, antes de ordenar la confección del inventario el tribunal oír al deudor a ese respecto.

Artículo 966

El tribunal notificará al deudor del inventario ordenado para la constitución de la hipoteca e indicará el lugar y el momento en que se realizará el mismo.

El inventario del buque se hará en el momento, mediante la descripción pormenorizada de los artículos del inventario constitutivo de la hipoteca, todo lo cual se hará constar en un acta.

Si en el momento de realizarse el inventario se encuentra un documento en el que se basa el derecho de propiedad del deudor sobre el buque, o si dicho derecho de propiedad se prueba mediante ese documento, el tribunal hará constar en dicho documento que se ha realizado un inventario para la constitución de una hipoteca sobre el buque. Cuando la hipoteca judicial constituida sobre el buque sujeto a ejecución

se haya extinguido, el tribunal anotará en dicho documento, a petición de parte, que la hipoteca judicial se ha extinguido.

El tribunal notificará a las partes del inventario constitutivo de la hipoteca.

Artículo 967

Mientras no se establezca que el inventario realizado es incorrecto, no podrá constituirse mediante un nuevo inventario una garantía sobre el mismo buque a favor de otro crédito del mismo u otros acreedores para quienes se solicite posteriormente la constitución de una hipoteca judicial sobre el mismo buque; en consecuencia, dicha garantía posterior sólo podrá constituirse mediante una anotación en el acta del inventario ya realizado respecto de ese buque.

Artículo 968

Los recursos que se interpongan contra las resoluciones que hagan lugar al otorgamiento de una garantía mediante la constitución de una hipoteca judicial no suspenderán la aplicación de dichas resoluciones.

2. INSCRIPCIÓN PROVISIONAL DE UNA HIPOTECA JUDICIAL

Artículo 969

Cualquier acreedor podrá pedir que se garantice el pago de sus créditos monetarios mediante la inscripción provisional de una hipoteca judicial (o de un privilegio marítimo) sobre la base de una resolución de un tribunal nacional que no haya pasado aún en autoridad de cosa juzgada o que todavía no sea exigible, o sobre la base de una transacción judicial respecto de la cual no haya vencido aún el plazo para el cumplimiento voluntario de su obligación, si alega, con argumentos convincentes, que sin dicha garantía el pago del crédito correría peligro de verse frustrado o gravemente entorpecido.

Artículo 970

La garantía referida en el artículo 969 de la presente Ley podrá constituirse sobre buques inscriptos en un registro de buques mediante una inscripción provisional en el registro de buques en el que esté inscripto el buque.

La garantía referida en el artículo 969 de la presente Ley respecto de buques que no estén inscriptos en un registro de buques se constituirá mediante un inventario del buque.

Artículo 971

En la resolución que ordene la medida preliminar referida en el artículo 969 de la presente Ley se indicará, entre otras cosas, el monto del crédito que se garantiza así como los intereses y las costas y el plazo de validez de dicha garantía.

Si el plazo referido en el primer párrafo de este artículo vence antes de que quede ejecutoriada la resolución del tribunal que hizo lugar a la medida preliminar, el tribunal, a solicitud del acreedor, prorrogará el plazo de validez de la garantía, siempre y cuando no hayan cambiado las circunstancias en virtud de las cuales se ordenó la medida preliminar.

El tribunal suspenderá el procedimiento y anulará los actos de ejecución si, dentro de un plazo de 15 días a partir de la fecha de vencimiento del plazo por el cual se ordenó la medida preliminar, no se cumplen los requisitos exigidos para la ejecución destinada a obtener la satisfacción del crédito del acreedor o para garantizar su pago mediante la inscripción definitiva de una hipoteca judicial (artículo 960).

El tribunal, aun antes del vencimiento del plazo referido en el tercer párrafo de este artículo por el cual se ordenó la constitución de la garantía, suspenderá el procedimiento o anulará los actos realizados:

- 1) Si el deudor deposita en poder del tribunal el monto del crédito que se pretende garantizar, junto con los intereses y los gastos;
- 2) Si el deudor demuestra que, en el momento en que se dictó la resolución referida en el primer párrafo de este artículo, el crédito ya se había pagado o su pago se había asegurado con una garantía suficiente;
- 3) Si se establece en una sentencia definitiva que el crédito nunca existió o se ha extinguido;
- 4) Si quien solicita la constitución de la garantía no propone, dentro del plazo de 15 días a partir de la fecha en que quedó firme la resolución o la transacción judicial en virtud de la cual se ordenó la medida preliminar, que se constituya una garantía mediante la inscripción definitiva de una hipoteca judicial (artículo 960) o que se proceda a la ejecución mediante la venta del buque para obtener el pago de su crédito.

Artículo 972

En los procedimientos que apuntan a la obtención de garantías mediante la medida preliminar de inscripción provisional de una hipoteca judicial se aplicarán las disposiciones del tercer párrafo del artículo 961, el cuarto párrafo del artículo 962 y los artículos 963 a 968 de la presente Ley, relativos a la obtención de una garantía mediante la constitución de una hipoteca judicial.

2a. Constitución de una hipoteca judicial sobre un buque mediante acuerdo de partes

Artículo 973

Las normas de los procedimientos de ejecución generales relativas a la obtención de una garantía mediante la constitución de una hipoteca judicial sobre bienes muebles e inmuebles en virtud de un acuerdo entre las partes interesadas se aplicarán también, según corresponda, a la constitución de un derecho de prenda sobre un buque, o un buque en construcción, o los accesorios de un buque y la carga a bordo de éste, si así lo acuerdan las partes, a menos que se establezca otra cosa en la presente Ley.

Las disposiciones relativas a las limitaciones aplicables a las ejecuciones no se aplicarán en los procedimientos referidos en el primer párrafo de este artículo si la venta del bien se lleva a cabo con el fin de satisfacer un crédito garantizado con una hipoteca judicial constituida en el curso de esos procedimientos.

3. MEDIDAS PROVISIONALES

Artículo 974

Antes de que se entable un juicio ejecutivo o un procedimiento administrativo o de derecho civil, o durante dicho juicio o procedimiento, el tribunal podrá, a fin de garantizar el pago del crédito monetario del acreedor, ordenar, a solicitud de este último, cualquier medida provisional que permita lograr el propósito de tal garantía, en particular la prohibición de enajenar el buque o disponer de éste en cualquier otra forma, la vigilancia y el embargo del buque, de conformidad con las normas de los procedimientos de ejecución generales, a menos que se establezca otra cosa en la presente Ley.

El tribunal autorizará la adopción de medidas provisionales para garantizar la satisfacción de los créditos no monetarios del solicitante, de conformidad con los requisitos establecidos en las normas de los procedimientos de ejecución generales, a menos que se establezca otra cosa en la presente Ley.

Artículo 975

La medida provisional de embargo de un buque consistirá en prohibir la salida del buque de un puerto.

Artículo 976

Sólo podrá decretarse el embargo provisional de un buque respecto de los créditos mencionados en los párrafos primero y segundo del artículo 878 de la presente Ley.

Las disposiciones que permiten el embargo provisional de un buque únicamente en relación con los créditos referidos en el primer párrafo de este artículo se aplicarán a los buques extranjeros solamente si existe reciprocidad entre el Estado cuyo pabellón enarbola el buque y la República de Croacia.

Artículo 977

Podrá embargarse cualquier buque respecto del cual exista un derecho de propiedad, o que sea de propiedad de los mismos deudores personales, o que esté gravado con un privilegio marítimo o una hipoteca judicial u otro derecho de prenda basado en una legislación extranjera en garantía del pago del crédito por el cual se pide el embargo, y en relación con otros créditos que se refieran al buque, como los enumerados en el segundo párrafo del artículo 878 de la presente Ley.

Si el deudor es un fletador con cesión de la gestión náutica del buque o un fletador que, de conformidad con la legislación aplicable a la relación contractual entre él y el propietario o el armador del buque, es el único responsable frente a terceros, podrá embargarse dicho buque o cualquier otro buque de propiedad del fletador con cesión de la gestión náutica o cualquier otro fletador.

Lo dispuesto en el segundo párrafo de este artículo se aplicará también a todos los demás casos en que el armador del buque o el fletador que es un deudor personal y no es el propietario del buque, sea responsable del pago de los créditos por los cuales se solicita el embargo del buque.

Cuando la solicitud esté relacionada con un derecho de propiedad, copropiedad o prenda sobre el buque, sólo podrá embargarse el buque al que se refiera dicha solicitud.

Artículo 978

Si se ordenan medidas provisionales para garantizar el pago de créditos monetarios, el tribunal decretará el levantamiento del embargo sobre el buque o la suspensión de las medidas de vigilancia si existen otras garantías o bienes que sean suficientes para cubrir el monto total de los créditos en virtud de los cuales se pide el embargo, a condición de que dichas garantías o bienes estén disponibles y en condiciones de ser transferidos a favor del acreedor.

Si se trata de créditos respecto de los cuales el deudor puede limitar su responsabilidad, no es necesario que el monto de las garantías u otros bienes referidos en el primer párrafo de este artículo supere el monto al que puede limitarse la responsabilidad del deudor.

Cuando un tribunal en el territorio de la República de Croacia levante un embargo sobre un buque de conformidad con lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo, ningún otro tribunal en el territorio de la República de Croacia podrá decretar el embargo de ese mismo buque ni de ningún otro buque en relación con el mismo crédito y el mismo acreedor, siempre y cuando las garantías u otros bienes ofrecidos en garantía sigan estando disponibles y en condiciones de ser transferidos a favor del acreedor.

Artículo 979

El tribunal no ordenará el embargo de un buque, y cancelará cualquier embargo que ya hubiera decretado, si el deudor demuestra que ya ha ofrecido en otro Estado una garantía suficiente u otro bien en garantía del pago del mismo crédito y respecto del mismo acreedor, siempre y cuando:

1) La garantía o el bien reúnan los requisitos exigidos en el primer párrafo del artículo 978 de la presente Ley;

2) El Estado en cuyo territorio se ofreció la garantía u otro bien conceda a dicho bien o garantía el mismo trato que reciben las garantías y demás bienes depositados en la República de Croacia.

Artículo 980

El depósito de una garantía u otro bien no implica el reconocimiento de responsabilidad por las obligaciones respecto de las cuales se depositó dicha garantía u otro bien, ni la renuncia a la posibilidad de limitar la responsabilidad.

Artículo 981

En toda resolución en la que se ordene una medida provisional, el tribunal indicará el plazo de duración de dicha medida.

Si se decreta el embargo de un buque antes de que se inicie un juicio ejecutivo o un procedimiento administrativo o de derecho civil, el acreedor deberá probar dentro de un plazo de 15 días que ha incoado el juicio ejecutivo o procedimiento administrativo o de derecho civil.

Si el acreedor, dentro del plazo referido en el segundo párrafo de este artículo, no demuestra que ha incoado el juicio ejecutivo o procedimiento administrativo o de derecho civil, el tribunal, a solicitud del acreedor, dispondrá el levantamiento de la medida provisional decretada.

Si el plazo referido en el primer párrafo de este artículo vence antes de que se cumplan los requisitos exigidos para pedir la ejecución o la constitución de una garantía mediante una inscripción definitiva o provisional de un derecho de prenda, el tribunal, a solicitud del acreedor, prorrogará la duración de la medida provisional siempre que no hayan cambiado las circunstancias en que se ordenó dicha medida.

Si el plazo referido en el primer párrafo de este artículo ha vencido y no se han cumplido las condiciones necesarias para la prórroga de la medida provisional ordenada a que se refiere el cuarto párrafo de este artículo, el tribunal, a solicitud del deudor, suspenderá el procedimiento de garantía y anulará todo lo actuado.

Artículo 982

También se suspenderá el procedimiento de garantía y se levantará la medida provisional ordenada si se cumple alguno de los requisitos indicados en los incisos 1 a 3 del cuarto párrafo del artículo 971 de la presente Ley.

Artículo 983

Los gastos de mantenimiento del buque y de manutención de la tripulación por el período que dure el embargo del buque correrán por cuenta del propietario del buque o el armador del buque.

Si los fondos destinados a la manutención de la tripulación no son suficientes, el tribunal ordenará al acreedor que adelante la suma necesaria para la manutención de la tripulación.

El acreedor deberá adelantar el importe correspondiente a los gastos de vigilancia del buque.

Lo dispuesto en los párrafos primero y tercero de este artículo es sin perjuicio de la decisión que se adopte en definitiva en cuanto a quién deberá sufragar dichos gastos.

Artículo 984

La medida provisional de embargo del buque no afectará los derechos ni las obligaciones que incumban a las partes en virtud de un contrato de transporte de mercancías o de un contrato de transporte de pasajeros.

Artículo 985

Cuando el tribunal decreta una medida provisional en relación con un buque, se aplicarán de inmediato las disposiciones del artículo 887 de la presente Ley, según corresponda de acuerdo con la índole de la medida ordenada.

Artículo 986

Cuando el tribunal haga lugar a la medida provisional de prohibición de la enajenación o disposición del buque, ordenará al mismo tiempo que se inscriba una comunicación de dicha prohibición en el registro de buques en el que esté inscripto el buque.

Cuando el tribunal, mediante una resolución definitiva, ordene el levantamiento de la medida provisional referida en el primer párrafo de este artículo, o cuando dicha medida se extinga en virtud de la ley, el tribunal ordenará la cancelación de la inscripción de la comunicación mencionada en el primer párrafo de este artículo.

Artículo 987

Cuando se decreta una medida provisional en relación con un buque de pabellón extranjero, el tribunal interviniente, a solicitud del acreedor y por cuenta de éste, notificará a la autoridad extranjera competente de la adopción de dicha medida y del levantamiento de la misma.

Artículo 988

A fin de garantizar la satisfacción de créditos monetarios y no monetarios de un acreedor contra la persona autorizada a disponer de la carga que se encuentre a bordo de un buque, el tribunal podrá, como medida provisional, ordenar que se descargue la carga del buque y se deposite en un depósito público o en otro lugar apropiado si el acreedor paga al armador del buque todo el flete estipulado que le estuviera adeudando y le reembolsa todos los gastos en que haya incurrido y que no estén incluidos en el flete.

Si se pide la entrega de la carga con arreglo a lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo en un puerto en el que, de acuerdo con el contrato de transporte de mercancías, no debe entregarse dicha carga, el tribunal hará lugar a la medida provisional referida en el primer párrafo de este artículo solamente si la carga puede descargarse sin poner en peligro la seguridad del buque y del resto de la carga; si la descarga no causa ningún retraso importante en el arribo del buque ni altera su cronograma de navegación; si no se causan perjuicios a otras personas autorizadas a disponer de la carga, y si no hay otras razones importantes para no descargar.

UNDÉCIMA PARTE. LA LEY APLICABLE Y LA COMPETENCIA DE LOS TRIBUNALES DE LA REPÚBLICA DE CROACIA

Capítulo I. Disposición general

Artículo 989

Las disposiciones de esta parte de la presente Ley se aplicarán a todas las relaciones de la navegación marítima.

Capítulo II. La ley aplicable y la competencia exclusiva de los tribunales de la República de Croacia en las relaciones de carácter internacional

Artículo 990

Las disposiciones de este capítulo de la Ley se aplicarán a todas las embarcaciones que la legislación croata defina como buques, así como a toda embarcación que sea considerada buque por la ley del Estado de su nacionalidad.

Artículo 991

Los siguientes aspectos se evaluarán de conformidad con la ley de la nacionalidad del buque:

- 1) Los derechos y obligaciones del capitán del buque en lo que respecta a la gestión del buque, y la determinación de los derechos y obligaciones del propietario o el armador del buque;
- 2) Los derechos reales que existan sobre el buque;
- 3) Las consecuencias jurídicas de los hechos ocurridos a bordo del buque, que se regirán por la ley del lugar en que se hayan producido.

La disposición del inciso 3 del primer párrafo de este artículo se aplicará a los hechos que ocurran a bordo de buques extranjeros dentro del territorio de la República de Croacia siempre que el Estado de la nacionalidad del buque conceda el mismo trato a los buques de nacionalidad croata.

Artículo 992

Se aplicará la legislación croata a la propiedad y demás derechos reales sobre buques que se estén construyendo en la República de Croacia.

Artículo 993

Se aplicará la ley de la nacionalidad del buque a las relaciones laborales de los miembros de su tripulación.

Artículo 994

La ley de la nacionalidad del buque regirá la limitación de la responsabilidad del armador del buque o de cualquier otra persona física o jurídica equiparada al armador de acuerdo con la presente Ley.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo, se aplicará la presente Ley cuando sus disposiciones en materia de limitación de responsabilidad sean más estrictas que las del Estado de la nacionalidad del buque.

Artículo 995

La ley elegida por las partes regirá los acuerdos sobre relaciones marítimas.

Artículo 996

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 995 de esta Ley, se aplicará la presente Ley a los contratos de utilización de buques en los siguientes casos:

- 1) En lo relativo a la responsabilidad que incumba al armador del buque por los daños, mermas o pérdida de la carga con arreglo a las disposiciones de la presente Ley, cuya aplicación no podrá excluirse por acuerdo de partes si el puerto de embarque o de destino se encuentra en la República de Croacia;
- 2) Si un pasajero, como resultado de la aplicación de otra ley, queda en una posición más desventajosa que si se rigiera por las disposiciones de la presente Ley.

Los acuerdos que se celebren en contravención de lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo no surtirán efecto jurídico alguno.

Artículo 997

Si la ley elegida por las partes para que rija el contrato de utilización de un buque no puede aplicarse a la totalidad del contrato o a alguna de las relaciones que surgen de éste, o si las partes no indicaron expresamente la ley que debía aplicarse y las circunstancias del caso no permiten determinar cuál fue su intención en tal sentido, regirá la ley que tenga una relación más estrecha con el caso planteado.

Si no es posible establecer cuál es la ley que se relaciona más estrechamente con el contrato de utilización de buques, la ley que se aplicará será:

- 1) La ley del lugar de celebración del contrato, a los efectos de evaluar los derechos y obligaciones principales de las partes contratantes;
- 2) La ley del Estado de ciudadanía o nacionalidad del armador del buque, si el contrato de transporte de pasajeros o el contrato de transporte de mercancías se celebró de acuerdo con las condiciones generales del armador del buque, establecidas de antemano;
- 3) Las disposiciones de la presente Ley, a los contratos de remolque.

En el caso mencionado en el segundo párrafo de este artículo, la ley que se aplicará a la forma de ejercicio de los derechos subsidiarios (como la forma de cargar y entregar las mercancías, el cálculo de las estadías y sobrestadías, la forma de pago del flete, etc.) será la ley del lugar en que se hayan realizado o debieron haberse realizado dichos actos.

Artículo 998

Si la ley elegida por las partes en un convenio de salvamento no puede aplicarse a la totalidad del contrato o a alguna de las relaciones que surgen de éste, o si las partes no indicaron expresamente la ley que debía aplicarse y las circunstancias del caso no permiten deducir claramente cuál fue su intención en tal sentido, el contrato o la relación contractual se regirá por la ley que esté más estrechamente vinculada con dicho contrato o relación contractual.

Si no es posible establecer la ley que está más estrechamente vinculada con el contrato de salvamento, se aplicará la ley del Estado del puerto en el que haya terminado la operación de salvamento, o la ley del primer puerto al que haya arribado el buque rescatado después de concluida la operación de salvamento.

En todos los demás casos regirán las disposiciones de la presente Ley.

Artículo 999

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 998 de esta Ley, regirán:

- 1) Las disposiciones de la presente Ley si se rescatan personas sin que al mismo tiempo se realice el salvamento del buque o de bienes a bordo de éste, si todas las personas son ciudadanos de la República de Croacia o personas jurídicas croatas, o si es croata el buque que realiza el salvamento o el buque rescatado, o si hubiera varios buques y uno de ellos fuera un buque de guerra croata o un buque público croata;
- 2) Las disposiciones de los párrafos primero y segundo del artículo 652, los artículos 787 a 792 y los artículos 796 y 799 de la presente Ley;
- 3) Las disposiciones legales que establecen el régimen aplicable a las deudas que hayan prescrito de acuerdo con las normas de prescripción, y las disposiciones de la presente Ley en cuanto al plazo de caducidad de las acciones (artículo 800);
- 4) La ley del país de nacionalidad del buque que realiza el salvamento, en lo relativo a la distribución de la recompensa por salvamento entre el propietario o el armador del buque salvador y su tripulación.

Los acuerdos que se celebren en contravención de lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo no surtirán efecto jurídico alguno.

Artículo 1000

La indemnización por los daños causados como consecuencia del abordaje de buques se regirá por:

- 1) La ley del Estado en cuyas aguas costeras o aguas interiores haya ocurrido el abordaje;

2) Las disposiciones de la presente Ley si el abordaje se produce en alta mar.

Como excepción a lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo, la indemnización por los daños causados por el abordaje de buques se regirá por:

1) La ley del país del pabellón de los buques involucrados en el abordaje si todos ellos son de la misma nacionalidad;

2) La ley de los Estados a que pertenezcan los buques involucrados en el abordaje si dichos buques son de distinta nacionalidad pero sus países tienen el mismo régimen legal.

Artículo 1001

Salvo en los casos previstos en el artículo 1000 de la presente Ley, relativo a la aplicación de leyes extranjeras a los daños causados por el abordaje de buques, se aplicarán:

1) Las disposiciones de la presente Ley si todos los interesados son ciudadanos de la República de Croacia o personas jurídicas croatas, o si uno de los buques involucrados en el abordaje es un buque de guerra croata o un buque público croata;

2) Las disposiciones del segundo párrafo del artículo 762, el primer párrafo del artículo 763 y los artículos 764 al 769 de esta Ley;

3) Las disposiciones de la ley que rige la prescripción de las deudas, y las disposiciones de la presente Ley en lo que respecta a los plazos de caducidad (artículo 771).

Los acuerdos que se celebren en contravención de lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo no surtirán efecto jurídico alguno.

Artículo 1002

En caso de avería gruesa, si la ley elegida por las partes no puede aplicarse a la totalidad del contrato o a alguna de las relaciones que surgen de éste, o si las partes no indicaron expresamente la ley que debía aplicarse y las circunstancias del caso no permiten determinar cuál fue su intención en tal sentido, regirá la ley del puerto en el que se descargó la última parte de la carga que se encontraba a bordo en el momento de producirse el acto de avería gruesa.

En caso de avería gruesa, si todas las partes involucradas son ciudadanos de la República de Croacia o personas jurídicas croatas, se aplicará la ley croata en los casos mencionados en el primer párrafo de este artículo.

Artículo 1003

Las relaciones emergentes de los contratos de construcción, conversión o reparación de buques se regirán por la ley del lugar de ubicación del astillero, si las partes contratantes no indicaron la ley que debía aplicarse al contrato o a alguna parte de éste, o si la ley elegida por las partes no puede aplicarse total o parcialmente en el caso planteado.

Artículo 1004

Los contratos de seguros marítimos y las relaciones emergentes de dichos contratos se regirán por la ley que hayan indicado las partes contratantes. Si éstas no indicaron ninguna ley, se aplicará la ley del domicilio del asegurador.

Salvo lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo, las relaciones derivadas de los contratos de seguros marítimos se regirán por la ley croata si todas las partes interesadas son ciudadanos de la República de Croacia y residen en forma permanente en la República de Croacia y si los bienes asegurados están expuestos a los riesgos cubiertos por el seguro exclusivamente en el territorio de la República de Croacia.

Artículo 1005

La forma de los actos jurídicos en las relaciones marítimas se evaluará de acuerdo con la ley del lugar donde se haya realizado o haya debido realizarse el acto, o de acuerdo con la ley aplicable al acto marítimo en su totalidad.

Artículo 1006

Las disposiciones de la presente Ley relativas al reflotamiento de objetos hundidos se aplicarán también, según corresponda, al reflotamiento de objetos hundidos fuera de las aguas costeras y las aguas interiores de la República de Croacia si una persona jurídica croata o un ciudadano de la República de Croacia tiene derechos reales sobre los objetos en cuestión y si dichos objetos son recuperados por una sociedad comercial croata o cualquier otra persona jurídica croata o por un ciudadano de la República de Croacia.

Artículo 1007

Si en la presente Ley no se estableciera el régimen legal aplicable a alguna relación prevista en esta parte de la Ley, se aplicarán a dicha relación, según corresponda, las normas y principios contenidos en otras leyes que rijan las relaciones de carácter internacional, los principios consagrados en la presente Ley, las normas y principios del ordenamiento jurídico de la República de Croacia y los principios generalmente aceptados del derecho civil internacional.

Artículo 1008

No podrá aplicarse ninguna ley extranjera que sería aplicable de acuerdo con las disposiciones de la presente Ley si su aplicación sirve únicamente para eludir las leyes de la República de Croacia.

Artículo 1009

Los tribunales croatas tendrán competencia exclusiva en los siguientes casos:

- 1) En los procedimientos judiciales que se refieran a la recompensa por salvamento de buques de guerra croatas o buques públicos croatas, y a los daños causados por el abordaje de buques cuando uno de ellos sea un buque de guerra croata o un buque público croata;
- 2) En las acciones judiciales mencionadas en los artículos 430, 431 y 432 de la presente Ley que se inicien durante un procedimiento de limitación de la responsabilidad del armador del buque sustanciado ante un tribunal croata y en relación con dicho procedimiento (artículo 434);
- 3) En los litigios que se planteen durante un juicio ejecutivo relativo a buques sustanciado ante un tribunal croata y en relación con dicho juicio (artículos 870 a 873).

DUODÉCIMA PARTE. INFRACCIONES MARÍTIMAS

Capítulo I. Disposiciones comunes

Artículo 1010

Una infracción marítima es la violación de las normas que rigen las relaciones en las aguas interiores y el mar territorial, en sus costas, en los puertos y en los buques, en lo que respecta a la seguridad de la navegación y la protección de la vida humana y el medio ambiente, así como al tráfico marítimo.

Los procedimientos a que den lugar las infracciones marítimas se regirán por las normas del derecho penal.

Artículo 1011

La Comisión de Infracciones de la capitanía de puerto diligenciará los procedimientos relativos a las infracciones marítimas.

La Comisión de Infracciones a que se refiere el primer párrafo de este artículo podrá crearse para dos o más capitanías de puertos y sus respectivas circunscripciones territoriales.

Artículo 1012

Las resoluciones de la Comisión de Infracciones de la capitanía de puerto podrán impugnarse mediante la interposición de un recurso ante la Comisión de Infracciones del Ministerio.

Artículo 1013

La Comisión de Infracciones estará compuesta de un Presidente y dos miembros. Se designarán suplentes del Presidente y de los miembros de la Comisión.

El Presidente de la Comisión y su suplente, así como los miembros de la Comisión y sus suplentes, serán elegidos entre los especialistas de la capitanía de puerto, del Ministerio, o de otros organismos y sociedades mercantiles del ámbito del comercio marítimo.

El Presidente, los miembros de la Comisión y sus suplentes serán designados por un período de dos años y su nombramiento podrá prorrogarse, pero también podrán ser relevados de sus funciones antes de que termine el período para el cual fueron designados.

La Comisión de Infracciones será nombrada por el capitán de puerto, y la Comisión de Infracciones del Ministerio será designada por el Ministro.

La Comisión de Infracciones mencionada en el segundo párrafo del artículo 1011 de la presente Ley será nombrada con el consentimiento de los capitanes de puerto.

Capítulo II. Infracciones

Artículo 1014

La persona jurídica extranjera que cometa cualquiera de las infracciones marítimas que se indican a continuación incurrirá en una multa de 800 a 2.000 DM en su equivalente en moneda nacional:

1) Si un buque mercante extranjero entra en aguas interiores croatas sin la intención de entrar en un puerto de la República de Croacia que esté abierto al tráfico marítimo internacional, o en el puerto en que esté situado el astillero en que el buque vaya a ser reparado (artículo 8);

2) Si un yate de nacionalidad extranjera navega sin autorización en las aguas interiores y el mar de la República de Croacia, y no entra en ningún puerto para obtener dicha autorización (artículo 12);

3) Si un buque mercante extranjero navega por las aguas interiores para llegar a un puerto de la República de Croacia abierto al tráfico internacional, o sale de ese puerto o navega entre puertos de la República de Croacia que estén abiertos al tráfico internacional, por rutas distintas de las vías marítimas establecidas (artículo 8, segundo párrafo);

4) Si un buque extranjero transporta bienes o personas en las aguas interiores o en el mar territorial de la República de Croacia sin la autorización del órgano competente (artículo 9, tercer párrafo, inciso 2);

5) Si un buque extranjero entra en las aguas interiores de la República de Croacia sin autorización;

6) Si un buque extranjero entra en una zona prohibida de las aguas interiores de la República de Croacia sin la autorización del órgano competente (artículo 16, tercer párrafo);

7) Si por causa de fuerza mayor o peligro en el mar, un buque extranjero se ve obligado a refugiarse en las aguas interiores de la República de Croacia y no comunica dicha circunstancia a la capitanía de puerto más cercana o a una delegación de ésta (artículo 17);

8) Si un buque extranjero navega en una zona de seguridad establecida en torno a una instalación o estructura destinada a la exploración y explotación de los recursos naturales y demás recursos de la zona económica o la plataforma continental de la República de Croacia, en la que esté prohibida la navegación (artículo 38);

9) Si un buque pesquero extranjero, al atravesar las aguas interiores o el mar territorial de la República de Croacia, captura peces, o no guarda en las bodegas o bajo sello el producto de la pesca, los aparejos u otros equipos utilizados para pescar o capturar cualquier animal marino en el mar o el lecho del mar; o si no navega por las vías marítimas establecidas; o si durante su paso navega a una velocidad inferior a seis nudos, o se detiene y fondea en las aguas interiores o el mar territorial de la República de Croacia sin que se vea obligado a ello por causa de fuerza mayor o debido a una dificultad grave en el mar, o si no lleva signos visibles de su condición de buque pesquero (artículo 26, párrafos segundo y tercero).

El integrante de la persona jurídica extranjera que sea responsable de cualquiera de las infracciones mencionadas en los incisos 1 a 9 del primer párrafo de este artículo incurrirá en una multa de 800 a 2.000 DM en su equivalente en moneda nacional.

El capitán de un buque extranjero o la persona que actúe en su lugar a bordo de dicho buque que cometa cualquiera de las infracciones mencionadas en los incisos 1 a 9 del primer párrafo de este artículo incurrirá en una multa de 800 a 2.000 DM en su equivalente en moneda nacional.

Artículo 1015

La persona jurídica a cargo de la explotación de un buque que entre o navegue en una zona prohibida de las aguas interiores en contravención de las normas establecidas (artículo 16) incurrirá en una infracción marítima que se castigará con una multa de 800 a 2.500 DM en su equivalente en moneda nacional.

El empleado de la persona jurídica que sea responsable de la infracción marítima mencionada en el primer párrafo de este artículo incurrirá en una multa de 800 a 1.200 DM en su equivalente en moneda nacional.

El capitán del buque o la persona que actúe en su lugar a bordo del buque que cometa la infracción referida en el primer párrafo de este artículo incurrirá en una multa de 800 a 1.200 DM en su equivalente en moneda nacional.

Artículo 1016

Toda persona física que, al realizar actividades con medios propios, cometa la infracción referida en el inciso 1 del primer párrafo del artículo 1035 de la presente Ley incurrirá en una multa de 650 a 2.500 DM en su equivalente en moneda nacional.

El tripulante de un buque de guerra extranjero que, mientras se llevan a cabo reparaciones en su buque, abandone el recinto portuario sin la autorización del órgano competente del Ministerio del Interior encargado del control de migraciones incurrirá en una infracción que se castigará con una multa de 1.200 DM en su equivalente en moneda nacional.

Artículo 1017

La persona jurídica que cometa cualquiera de las infracciones marítimas que se indican a continuación incurrirá en una multa de 1.000 a 15.000 DM en su equivalente en moneda nacional:

1) Si utiliza el dominio marítimo o lo explota comercialmente sin autorización (artículo 51, tercer párrafo);

2) Si construye, amplía o modifica una construcción en el dominio marítimo, o si le gana terreno al mar, rellenando sin la autorización del órgano competente (artículo 73);

3) Si deposita materiales en el mar o en la costa sin la autorización del órgano competente (artículo 74);

4) Si en caso de fuerza mayor o dificultad en el mar prohíbe el acceso de otras personas al dominio marítimo, mientras existan dichas circunstancias (artículo 54, segundo párrafo);

5) Si, a pesar de la prohibición de la autoridad respectiva, ordena o permite que el buque abandone el puerto sin haber depositado una garantía suficiente para indemnizar los daños causados por la contaminación del mar (artículo 78).

La persona física o el empleado de una persona jurídica que sea responsable de cualquiera de las infracciones marítimas mencionadas en el primer párrafo de este artículo incurrirá en una multa de 500 a 5.000 DM en su equivalente en moneda nacional.

Artículo 1018

La persona jurídica que cometa cualquiera de las infracciones marítimas que se indican a continuación incurrirá en una multa de 500 a 2.000 DM en su equivalente en moneda nacional:

1) Si durante la carga, descarga o transbordo de hidrocarburos u otros aceites minerales no se adoptan medidas eficientes para evitar las fugas o el derrame de esos hidrocarburos, o para impedir que los hidrocarburos derramados se extiendan en el mar (artículo 80, primer párrafo);

2) Si se realizan en el dominio marítimo actividades 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 76);

3) Si se arrojan materiales sólidos o se descargan materias líquidas o gaseosas en el mar, contaminando de esa manera el dominio marítimo (artículo 75, primer párrafo).

El empleado de la persona jurídica que sea responsable de las infracciones marítimas mencionadas en el primer párrafo de este artículo también incurrirá en una multa de 250 a 1.200 DM en su equivalente en moneda nacional.

Artículo 1019

El capitán o la persona que actúe en su lugar que cometa cualquiera de las infracciones marítimas que se indican a continuación incurrirá en una multa de 200 a 950 DM en su equivalente en moneda nacional:

1) Si no acata la orden de la capitanía de puerto de hacerse a la mar para socorrer a un buque en el que se haya producido un incendio o que experimente cualquier otro tipo de dificultad grave a bordo (artículo 97);

2) Si a pesar de la prohibición de la capitanía de puerto abandona el puerto sin que se haya depositado la garantía correspondiente al pago de la indemnización por los daños causados por la contaminación (artículo 78).

El capitán del buque o la persona que actúe en su lugar que cometa cualquiera de las infracciones marítimas indicadas en los incisos 1, 2, 3 y 4 del primer párrafo del artículo 1017 de la presente Ley será castigado con multa.

Artículo 1020

El propietario o la persona a cargo de una embarcación menor que cometa cualquiera de las infracciones marítimas mencionadas en el artículo 1021 y en el primer párrafo del artículo 1019 de la presente Ley incurrirá en una multa de 120 a 400 DM en su equivalente en moneda nacional.

Artículo 1021

El ciudadano que omita informar a la capitania de puerto más cercana, a una delegación de ésta o al organismo competente del Condado, de que se ha contaminado el dominio público marítimo (artículo 75, tercer párrafo) incurrirá en una infracción marítima que se castigará con una multa de 400 a 2.000 DM en su equivalente en moneda nacional.

El ciudadano que cometa cualquiera de las infracciones mencionadas en los incisos 1, 2 y 3 del artículo 1017 de la presente Ley asimismo incurrirá en la multa prevista en el primer párrafo de este artículo.

Artículo 1022

El capitán del buque o la persona que actúe en su lugar que, en contravención de lo dispuesto en el artículo 778 de la presente Ley, en caso de abordaje no preste asistencia al buque que haya chocado con el buque bajo su mando incurrirá en una multa de 300 a 2.500 DM en su equivalente en moneda nacional.

Artículo 1023

Las sociedades comerciales u otras personas jurídicas que cometan cualquiera de las infracciones marítimas que se indican a continuación incurrirán en una multa de 300 a 2.500 DM en su equivalente en moneda nacional:

1) Si no presentan la solicitud de que se determine nuevamente el arqueo de un buque croata antes de que finalicen los trabajos de reconstrucción del buque que modifiquen su arqueo bruto o neto, o si no presentan dicha solicitud a la llegada del buque al primer puerto croata cuando los trabajos de reconstrucción se han llevado a cabo en otro país, y el cálculo del arqueo del buque no se ha realizado en el extranjero de conformidad con las disposiciones de la presente Ley (artículo 127);

2) Si entablan relaciones comerciales o continúan su trato comercial con un buque que carezca de los documentos o libros exigidos por la presente Ley o por normas dictadas en cumplimiento de ésta (artículos 130 a 145);

3) Si contratan como capitán del buque a una persona que no sea titular de una libreta de navegación (artículo 153, primer párrafo);

4) Si su buque no tiene nombre y no exhibe el nombre de su puerto de matrícula, o si la embarcación técnica o la estructura flotante no tiene un signo distintivo y no luce el nombre del puerto de matrícula, o si se exhiben dichos signos distintivos sin tener derecho a hacerlo (artículos 197 y 198);

5) Si se rebotan objetos hundidos sin tener derecho a ello (artículo 803);

6) Si no toman las medidas pertinentes o no realizan las obras necesarias ordenadas por los inspectores de seguridad de la navegación, o no lo hacen dentro del plazo fijado para ello (artículos 187, 189 y 190).

Por las infracciones mencionadas en los incisos 1 a 5 del primer párrafo de este artículo se impondrá también una multa de 300 a 1.200 DM en su equivalente en moneda nacional a la persona responsable de la sociedad comercial u otra persona jurídica.

Artículo 1024

El capitán de un buque nuclear extranjero que entre en un puerto croata sin autorización, o la persona que actúe en lugar del capitán de dicho buque, incurrirá en una infracción marítima que se castigará con una multa de 300 a 2.500 DM en su equivalente en moneda nacional y con una pena de hasta 60 días de prisión (artículo 95, segundo párrafo).

Artículo 1025

El capitán de un buque extranjero o la persona que actúe en su lugar que cometa cualquiera de las infracciones que se indican a continuación incurrirá en una multa de 300 a 2.500 DM en su equivalente en moneda nacional:

- 1) Si realiza tareas de practica en las aguas interiores o el mar territorial de la República de Croacia (artículo 103);
- 2) Si el buque, sin autorización del organismo competente, realiza operaciones de remolque que comiencen y terminen en puertos croatas sin hacer escala en puertos extranjeros (artículo 654).

Artículo 1026

Cometerá una infracción marítima que se castigará con una multa de 300 a 2.500 DM en su equivalente en moneda nacional:

1) El capitán —o la persona que actúe en su lugar— de un buque extranjero que, al entrar en un puerto de la República de Croacia o salir de éste, o al cargar o descargar hidrocarburos en un puerto croata, transporte más de 2.000 toneladas de hidrocarburos sin tener un certificado de seguro u otra garantía financiera que garantice la responsabilidad por los daños que pueda causar la contaminación por hidrocarburos (artículo 96):

a) Si no toma las medidas adecuadas que le ordene el inspector de seguridad de la navegación, o no las toma dentro del plazo fijado para ello.

2) El capitán de un buque croata o la persona que actúe en su lugar:

a) Si el buque tiene una estación de radio y no organiza un sistema de vigilancia de 24 horas de conformidad con la reglamentación aplicable a las radiocomunicaciones (artículo 89);

b) Si sale del puerto en un buque que no tenga un número suficiente de tripulantes debidamente calificados (artículo 148);

c) Si no está personalmente al mando del buque cuando sea necesario para la seguridad del buque, y especialmente cuando el buque esté entrando en un puerto, canal o río, o saliendo de éstos, y en cualquier otra situación en que así lo exija la seguridad del buque y de la navegación (artículo 165, segundo párrafo);

d) Si en caso de peligro inminente de guerra, o de que se declare el estado de guerra entre la República de Croacia y otro Estado, no toma todas las medidas que parezcan esenciales en relación con el buque, las personas y la carga que se encuentren a bordo (artículo 171, párrafos primero y segundo);

e) Si se declara una guerra entre otros Estados, en la cual la República de Croacia es neutral, y el buque está en un puerto de uno de los Estados beligerantes, o se dirige a un puerto de alguno de esos Estados, o tiene que pasar por las aguas interiores o el mar territorial de un Estado beligerante, y el capitán no pide instrucciones al armador del buque, y si ello no fuera posible, a las autoridades croatas competentes (artículo 171, tercer párrafo);

f) Si no toma las medidas necesarias para prevenir o atenuar las consecuencias perjudiciales que puedan derivarse de los delitos que durante el curso del viaje cometan los tripulantes, pasajeros u otras personas que se encuentren a bordo, y hacer que los autores respondan de sus actos (artículo 177, párrafos primero, segundo y cuarto);

g) Si no informa a la capitania de puerto competente de los desperfectos mencionados en el inciso 2 del primer párrafo del artículo 159 (artículo 159, segundo párrafo);

h) Si no toma las medidas adecuadas que le ordene el inspector de seguridad de la navegación, o no las toma dentro del plazo fijado para ello (artículos 186, 191 y 192).

Artículo 1027

El tripulante del buque o la embarcación menor que, incumpliendo las obligaciones que le impone la presente Ley, infrinja las normas relativas a la navegación y de esa manera ponga en peligro la seguridad del tráfico o cause daños al buque o a la carga o atente contra la seguridad de los pasajeros o los demás miembros de la tripulación, incurrirá en una infracción marítima que se castigará con una multa de 300 a 2.500 DM en su equivalente en moneda nacional (artículo 150).

Artículo 1028

Si un buque que viene del extranjero se comunica con otros buques, o con personas físicas o jurídicas que se encuentran en tierra, antes de recibir la libre plática de los organismos competentes del puerto, el capitán del buque, sea éste nacional o extranjero, o la persona que actúe en lugar del capitán incurrirá en una infracción marítima que se castigará con una multa de 300 a 2.500 DM en su equivalente en moneda nacional (artículo 100).

Artículo 1029

El capitán o la persona que actúe en su lugar que cometa cualquiera de las infracciones marítimas que se indican a continuación incurrirá en una multa de 300 a 2.500 DM en su equivalente en moneda nacional:

- 1) Si el buque no navega dentro de los límites de su zona de navegación definida, o no lo hace con su finalidad preestablecida, o si emprende un viaje para el cual no reúne las condiciones de navegabilidad exigidas (artículo 110);
- 2) Si transporta pasajeros en un buque que no se considera buque de pasajeros, en contravención de lo dispuesto en el artículo 122 de la presente Ley;
- 3) Si lleva a bordo un número de pasajeros superior al permitido, en contravención de lo dispuesto en el inciso 3 del primer párrafo del artículo 110 de la presente Ley;
- 4) Si carga o estiba la carga sin ajustarse a lo establecido en el inciso 4 del primer párrafo del artículo 110 de la presente Ley;
- 5) Si el buque no lleva a bordo alguno de los documentos y libros mencionados en los artículos 128 a 135 inclusive de la presente Ley o en las normas dictadas en cumplimiento de esta Ley, o si no se anotan en los libros del buque los datos exigidos por el segundo párrafo del artículo 128 de la presente Ley;
- 6) Si se niega a presentar los documentos y libros del buque cuando se lo soliciten las autoridades competentes (artículo 130);
- 7) Si no realiza las maniobras de práctica con botes salvavidas y ejercicios con otros aparatos de salvamento y dispositivos de detección, prevención y extinción de incendios en los períodos establecidos (artículo 164, segundo párrafo);
- 8) Si no conserva en buen estado las máquinas, las instalaciones y el equipo de a bordo; o si no se ocupa debidamente 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, o del embarco, alojamiento y desembarco correctos de los pasajeros (artículo 164, primer párrafo);
- 9) Si no permanece a bordo durante toda la travesía (artículo 164, tercer párrafo).

Artículo 1030

El capitán o la persona que actúe en su lugar que cometa cualquiera de las infracciones marítimas que se indican a continuación incurrirá en una multa de 300 a 2.000 DM en su equivalente en moneda nacional:

- 1) Si contrata como miembro de la tripulación a una persona que no posea una libreta de navegación o el permiso para enrolarse (artículo 153, primer párrafo);
- 2) Si, cuando todas las medidas adoptadas para salvar al buque del peligro han sido inútiles y la pérdida del buque es inevitable, no toma todas las medidas necesarias para salvar el diario de navegación del buque y, cuando las circunstancias lo permitan, no toma medidas para salvar también otros libros y documentos del buque, las cartas náuticas del viaje en cuestión y el dinero que estuviera depositado en la caja fuerte del buque (artículo 167);
- 3) Si —en caso de que se produzca a bordo, durante una travesía, un incidente que ponga en peligro la seguridad del buque, o del buque remolcado o empujado, o la seguridad de la navegación, o de que ocurra algún acontecimiento excepcional a bordo del buque, o del buque remolcado o empujado, que afecte a los pasajeros o a otras personas o bienes que se encuentren a bordo del buque o del buque remolcado o empujado— no presenta el informe correspondiente al organismo competente del país o del extranjero, junto con un extracto de lo consignado en el diario de navegación (artículo 168, párrafos primero, segundo y tercero);
- 4) Si no informa al Registro de Naves croata o a los organismos competentes de la administración marítima de los accidentes o defectos mencionados en los incisos 1 y 2 del primer párrafo del artículo 170;
- 5) Si no toma nota en la forma establecida de los nacimientos y las defunciones que ocurran a bordo, o no registra las declaraciones de última voluntad o testamentos otorgados a bordo, y no presenta el informe correspondiente al organismo competente del primer puerto croata en el que haga escala, o a la misión diplomática o consular más cercana de la República de Croacia si estuviera en un país extranjero (artículo 168, quinto párrafo);
- 6) Si no transmite información por radio sobre cualquier peligro inminente para la seguridad de la navegación que encuentre en su camino (artículo 169);
- 7) Si, en caso de que se cometa un delito a bordo del buque mientras éste se encuentra en un país extranjero, no presenta un informe sobre el delito a la misión diplomática o consular de la República de Croacia en el país del primer puerto en que el buque haga escala después de cometido el delito, o no procede en relación con el autor del delito con arreglo a las instrucciones que reciba de esa misión diplomática o consular (artículo 177, tercer párrafo);
- 8) Si no comunica al organismo mencionado en el artículo 178 de la presente Ley el abandono arbitrario del buque que haga en un país extranjero un tripulante que sea ciudadano de la República de Croacia;
- 9) Si no consigna en el diario de navegación del buque en el tiempo y la forma establecidos la descripción de los hechos, las acciones y las medidas que esté obligado a registrar en dicho diario de navegación (artículo 168, párrafos segundo y cuarto; artículo 169, segundo párrafo; artículo 174, tercer párrafo; artículo 176, segundo párrafo; artículo 177, quinto párrafo, y artículo 178, tercer párrafo);
- 10) Si no anota en el diario de navegación del buque las razones por las cuales no acudió en auxilio de personas que estaban en peligro y no procedió a rescatarlas, o las razones por las cuales no realizó las operaciones de salvamento de un buque y los bienes que se encontraban a bordo (artículo 779);
- 11) Si, a pesar de tener la posibilidad de hacerlo, no comunica al capitán del buque que haya chocado con el buque bajo su mando el nombre del puerto del que viene y el nombre del puerto al que se dirige (artículo 770).

Artículo 1031

El tripulante de un buque que arroje por la borda, en la vía navegable, objetos o materiales que puedan obstruir la navegación, poner en peligro la seguridad de ésta o contaminar las aguas (artículo 99, se-

gundo párrafo) incurrirá en una infracción marítima que se castigará con una multa de 300 a 2.000 DM en su equivalente en moneda nacional.

Artículo 1032

La persona que cometa cualquiera de las infracciones marítimas que se indican a continuación será castigada:

- 1) Con una multa de 300 a 2.500 DM en su equivalente en moneda nacional:
 - a) Si como contratista de un buque comete la infracción mencionada en el inciso 3 del primer párrafo del artículo 1037 de la presente Ley;
 - b) Si como propietario del buque comete la infracción mencionada en el inciso 5 del primer párrafo del artículo 1023 de la presente Ley;
 - c) Si comete la infracción mencionada en el inciso 2 del primer párrafo del artículo 1023 de la presente Ley;
- 2) Con una multa de 300 a 2.500 DM en su equivalente en moneda nacional:
 - a) Si como propietario del buque comete las infracciones mencionadas en los incisos 1, 3 y 4 del artículo 1023 de esta Ley;
 - b) Si comete la infracción prevista en el artículo 1018 de la presente Ley.

Artículo 1033

Además de incurrir en las penas previstas para las infracciones marítimas mencionadas en el apartado a) del inciso 2 del artículo 1026 y en los artículos 1027 y 1022 de la presente Ley, el tripulante del buque o embarcación menor de que se trate podrá, como medida precautoria, ser suspendido en el desempeño de todas o algunas de las tareas para las que lo habilite su certificado, a bordo de cualquier buque y por un plazo de dos años.

Artículo 1034

Además de incurrir en la pena prevista para la infracción marítima mencionada en el inciso 9 del artículo 1014, la persona jurídica extranjera que cometa dicha infracción será sometida a la medida precautoria de confiscación del buque, del producto de la pesca y de los aparejos de pesca, así como del equipo utilizado para pescar o capturar habitantes del lecho marino, en los siguientes casos:

- a) Si el mismo buque cometió la misma infracción anteriormente, y el organismo competente de la República de Croacia impuso una pena por dicha infracción, o si el capitán fue castigado por la misma infracción en los últimos cinco años;
- b) Si la pesca o captura de otros animales en el mar o el lecho marino se lleva a cabo con equipos de pesca o captura de animales cuyo uso esté prohibido o restringido por la reglamentación croata;
- c) Si la pesca o captura de otros animales en el mar o el lecho marino se lleva a cabo en una reserva de fauna marina, o si la captura de peces u otros animales en el mar o el lecho marino se lleva a cabo en la temporada de veda respecto de esa clase de animales;
- d) Si el capitán o los tripulantes del buque no acatan la orden del organismo autorizado de la República de Croacia de detener el buque, u ofrecen resistencia activa a las autoridades encargadas de inspeccionar el buque, o ponen en peligro de cualquier otra manera la vida de las personas o la integridad de los bienes.

Artículo 1035

Se castigará con una multa de 650 a 19.000 DM en su equivalente en moneda nacional a la persona jurídica que:

1) Explore o explote los recursos naturales u otros recursos de la zona económica o la plataforma continental de la República de Croacia de tal manera que obstruya injustificadamente la navegación, la pesca, la protección de los recursos marinos o la investigación oceanográfica básica u otras actividades de investigación científica de interés público (artículo 45, primer párrafo);

2) Explore o explote los recursos naturales u otros recursos de la zona económica o la plataforma continental de la República de Croacia sin cumplir las condiciones establecidas en la presente Ley o en las normas reglamentarias dictadas con arreglo a esta Ley (artículo 46);

3) No señale con las luces u otros dispositivos de señalización permanentes exigidos los equipos y estructuras instalados en la zona económica o la plataforma continental de la República de Croacia con el fin de explorar o explotar los recursos naturales u otros recursos, o no retire dichos equipos y estructuras cuando dejen de utilizarse o explotarse con el fin para el que se instalaron, o no comunique en tiempo y forma los datos necesarios relativos a dichos equipos y estructuras (artículo 37);

4) No tome las medidas apropiadas para proteger el mar, el lecho del mar o el medio marino de los desechos tóxicos que puedan generarse mientras explora o explota los recursos naturales u otros recursos en la zona económica o la plataforma continental de la República de Croacia o en las zonas de seguridad establecidas en torno a los equipos y estructuras instalados para la exploración y explotación de los recursos naturales y otros recursos en esas zonas (artículo 42);

5) Instale equipos o estructuras de exploración o explotación de los recursos naturales u otros recursos de la zona económica o la plataforma continental de la República de Croacia en lugares en que puedan obstruir las rutas internacionales de navegación reconocidas (artículo 39).

La persona física perteneciente a la persona jurídica que sea responsable de las infracciones mencionadas en el primer párrafo de este artículo también incurrirá en una multa de 650 a 1.200 DM en su equivalente en moneda nacional.

Artículo 1036

Se castigará con una multa de 650 a 19.000 DM en su equivalente en moneda nacional a la sociedad comercial u otra persona jurídica que:

1) No organice la supervisión de las obras que apunten a garantizar la seguridad de la navegación (artículo 82, inciso 1);

2) No adopte las medidas necesarias para que exista una vigilancia permanente de la seguridad de la navegación (artículo 82, inciso 2);

3) No retire de la vía navegable, a solicitud del organismo competente, la embarcación dañada, varada o hundida que obstruya la navegación o atente contra la seguridad de ésta, o que represente un peligro de contaminación (artículo 99, primer párrafo).

La persona física perteneciente a la sociedad comercial o persona jurídica que sea responsable de las infracciones mencionadas en el primer párrafo de este artículo también incurrirá en una multa de 300 a 1.200 DM en su equivalente en moneda nacional.

Artículo 1037

La sociedad comercial o persona jurídica que cometa cualquiera de las infracciones que se indican a continuación incurrirá en una multa de 500 a 15.000 DM en su equivalente en moneda nacional:

1) Si no lleva un registro de los datos importantes que es preciso conocer para la seguridad de la navegación (artículo 82, inciso 3);

2) Si no mantiene el puerto en condiciones que garanticen la seguridad de la navegación (artículo 92);

3) Si no presenta para su aprobación los documentos técnicos con arreglo a los cuales el buque está siendo construido o reconstruido (artículo 112).

La persona física perteneciente a la sociedad comercial o persona jurídica que sea responsable de las infracciones mencionadas en el primer párrafo de este artículo también incurrirá en una multa de 300 a 1.200 DM en su equivalente en moneda nacional.

DECIMOTERCERA PARTE. AUTORIZACIONES, DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y DEFINITIVAS

Artículo 1038

Si con posterioridad a la entrada en vigor de la Ley del Dominio Público Marítimo y Acuático y de Puertos (“Diario Oficial” —*Sluzbeni list*— Nos. 19/74, 30/75, 17/77 y 18/81) existiera algún derecho real o cualquier otra pretensión sobre el dominio marítimo, adquirido en virtud de un título y un modo de adquirir jurídicamente válidos, y siempre y cuando ese derecho existiera a la fecha de entrada en vigor de la presente Ley, el funcionario público legalmente competente iniciará el trámite judicial de expropiación del derecho real invocado respecto de la instalación de que se trate, en el entendido que el propietario anterior tendrá derecho a utilizar dicha instalación en carácter de concesión sin pagar canon alguno hasta que el monto del canon establecido por el uso del dominio marítimo haya igualado el monto de la indemnización que correspondiera pagarle por la expropiación de su derecho real sobre la instalación.

Las disposiciones del artículo anterior no se aplicarán a instalaciones de índole cultural, humanitaria, religiosa, histórica o que revistan algún otro tipo de interés público. La parte del dominio marítimo en la que estén ubicadas dichas instalaciones serán excluidas del uso público por decisión del Gobierno de la República de Croacia, y de tal manera que el uso público de las zonas adyacentes del dominio marítimo se limite lo menos posible.

Si el propietario de una determinada parte del dominio marítimo o el titular de un derecho real sobre el dominio marítimo no puede probar su justo título ni el modo de adquisición de su derecho, el funcionario judicial competente pedirá que el bien objeto de tal derecho sea declarado parte del dominio marítimo mediante un procedimiento judicial ordinario. La persona afectada no tendrá derecho a reclamar indemnización por daños y perjuicios, pero podrá retirar las instalaciones y estructuras nuevas construidas, siempre que por sus características sea posible retirarlas sin causar daños al dominio marítimo.

Artículo 1039

Después de la entrada en vigor de la presente Ley, la Oficina de Asuntos Marítimos del Condado en cuyo territorio esté ubicada la parte del dominio marítimo de que se trate publicará tres veces en los diarios oficiales y en los principales periódicos diarios, así como en los tableros de anuncios de las Comunas en cuyo territorio esté situada la parte del dominio marítimo en cuestión, una intimación dirigida a todos los usuarios del dominio marítimo que hayan adquirido el derecho a utilizarlo de conformidad con la Ley del Dominio Público Marítimo y Acuático y de Puertos (“Diario Oficial” —*Narodne novine*—, Nos. 19/74, 39/75, 17/77 y 18/81) para que, dentro de los seis meses siguientes a la fecha de publicación del tercer aviso en el “Diario Oficial”, comuniquen la resolución en virtud de la cual se les otorgó el derecho al uso del dominio marítimo.

Las resoluciones relativas al derecho de uso del dominio marítimo que no se comuniquen dentro del plazo establecido quedarán sin efecto.

Los concesionarios que comuniquen las resoluciones mencionadas en el primer párrafo de este artículo deberán aportar pruebas del derecho de uso del dominio marítimo que hayan adquirido, su alcance y el título legal de adquisición. Si un concesionario no presenta pruebas válidas, se considerará que no ha adquirido el derecho al uso del dominio marítimo.

El concedente (es decir, la autoridad) que otorgue la concesión de uso del dominio marítimo sustituirá la resolución sobre el derecho al uso del dominio marítimo por una resolución y un contrato de concesión, de conformidad con la presente Ley.

Artículo 1040

Las resoluciones que hayan otorgado derechos de uso del dominio marítimo antes de la entrada en vigor de la presente Ley que contravengan las normas de la reglamentación especial relativa a la protección del medio ambiente quedarán sin efecto al cabo de un período de dos años, de acuerdo con el programa que elabore el Ministerio en el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de esta Ley. Las estructuras construidas al amparo de dichas resoluciones se retirarán del dominio marítimo, con cargo a los ingresos percibidos por concepto de canon de las concesiones.

Artículo 1041

El Gobierno de la República de Croacia, sin perjuicio de sus facultades para aprobar normas reglamentarias en aplicación de las disposiciones de la presente Ley, reglamentará, en el plazo de un año a partir de la fecha de entrada en vigor de esta Ley:

- 1) Las condiciones para el arribo y la permanencia en las aguas interiores y el mar territorial de la República de Croacia de embarcaciones menores y yates extranjeros que tengan fines deportivos o de recreo;
- 2) El acceso de buques de guerra y de exploración extranjeros a las aguas interiores y el mar territorial de la República de Croacia, su paso por dichas aguas y su permanencia en ellas;
- 3) Las condiciones que deben cumplir los puertos;
- 4) El estado de los puertos o de los sectores de los puertos que estén destinados al tráfico internacional o que se utilicen exclusivamente con fines militares, y sus límites.

Artículo 1042

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.

Artículo 1043

El Ministro a cargo del Ministerio competente en asuntos marítimos, además de estar autorizado para dictar los reglamentos previstos en esta Ley, deberá, en un plazo de tres años contados a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente Ley, aprobar normas relativas a:

- 1) El número mínimo necesario de tripulantes encargados de garantizar la seguridad de la navegación que deben tener obligatoriamente los buques de navegación marítima de la marina mercante de la República de Croacia;
- 2) La forma de exhibir y enarbolar el pabellón de la marina mercante de la República de Croacia;
- 3) La señalización de las vías navegables, las aguas interiores y el mar territorial de la República de Croacia;
- 4) La capacitación, los oficios, los requisitos y la forma de obtener los certificados de idoneidad de los tripulantes de los buques de la marina mercante de la República de Croacia;

- 5) Los certificados especiales de los tripulantes de los buques de la marina mercante de la República de Croacia y el programa de exámenes para obtener dichos certificados;
- 6) La prevención de abordajes en el mar;
- 7) La inscripción de buques en los registros correspondientes, y los datos que deben anotarse en el folio A del libro principal del registro de buques, el archivo de documentos y los libros auxiliares que deben llevarse en relación con los libros del registro de buques, y los formularios tipo de esos documentos y libros;
- 8) Los documentos y libros que deben tener los buques de la marina mercante de la República de Croacia; los requisitos y formas de su emisión; el contenido, la forma y el modo de anotar datos en esos documentos, y su archivo;
- 9) La adjudicación de nombres y signos distintivos a los buques, y el registro del nombre de los buques;
- 10) Las libretas de navegación y los permisos de enrolamiento de los tripulantes;
- 11) El resultado de los viajes de prueba;
- 12) La investigación de los accidentes sufridos por los buques;
- 13) La categoría comercial de los buques de navegación marítima;
- 14) El practicaje obligatorio en determinadas zonas de las aguas interiores y el mar territorial de la República de Croacia;
- 15) La prohibición de navegar en los canales Pelješac y Kolocep y partes del Srednji kanal, el mar Murter y el Zirjanski kanal;
- 16) Los requisitos exigidos a las empresas comerciales que prestan servicios de practicaje;
- 17) La capacitación, los certificados y demás requisitos y obligaciones exigidos a los prácticos;
- 18) Las señales de identificación de los prácticos;
- 19) La forma de identificar a los buques y las embarcaciones menores de los prácticos y las señales alfabéticas del practicaje;
- 20) El monto de los derechos de practicaje;
- 21) La capacitación, los exámenes y demás requisitos exigidos a los inspectores de seguridad de la navegación;
- 22) La forma de inscribir embarcaciones menores en el registro de embarcaciones menores, o el formulario de inscripción de dichas embarcaciones, las condiciones y formas en que debe comprobarse la navegabilidad de las embarcaciones menores, y el modo de adjudicar nombres y signos distintivos a dichas embarcaciones;
- 23) El examen de idoneidad profesional y la expedición de certificados a los tripulantes de los buques de la marina mercante;
- 24) La instalación y la señalización de puentes de pontones y las condiciones de navegación por las aberturas de dichos puentes;
- 25) El procedimiento aplicable en caso de nacimientos, defunciones, descubrimiento de recién nacidos abandonados, otorgamiento de declaraciones de última voluntad y testamentos, y el procedimiento que debe seguirse en relación con las pertenencias de las personas fallecidas a bordo;
- 26) La navegación en la entrada del puerto de Šibenik, el pasaje por los estrechos de Pašman, Mali Zdrrelac y Vela Vrata, y en la región del Cabo Marlera;
- 27) La navegación en los ríos Neretva y Zrmanja;

- 28) La competencia de las capitanías de puerto en lo relativo a la expedición de libretas de navegación a los marinos;
- 29) La competencia de las capitanías de puerto en lo que respecta a los registros de buques;
- 30) La dotación mínima de personal calificado que se requiere para manejar una estructura flotante en el mar;
- 31) Las condiciones y la forma en que debe mantenerse el orden en los puertos y otros sectores de las aguas interiores y el mar territorial de la República de Croacia, y los límites de la navegación de los buques y embarcaciones menores fuera de los puertos;
- 32) Las clases de playas aptas para baños y las condiciones a las que deben ajustarse;
- 33) Los criterios para determinar el monto de las tarifas portuarias;
- 34) El funcionamiento del servicio meteorológico en los buques de navegación marítima;
- 35) La navegación en el mar territorial y las aguas interiores de la República de Croacia;
- 36) El cumplimiento de las obligaciones y las guardias de vigilancia de los tripulantes de los buques de navegación marítima de la marina mercante de la República de Croacia;
- 37) La seguridad de la navegación y la protección de la vida humana en el mar;
- 38) La práctica de actividades submarinas en las aguas interiores y el mar territorial de la República de Croacia;
- 39) El monto de los derechos que deben pagar las embarcaciones extranjeras para que se les autorice a realizar actividades de comercio de cabotaje en las aguas interiores y el mar territorial de la República de Croacia;
- 40) Las condiciones y la forma en que deben cargarse y descargarse los materiales peligrosos, mercancías a granel y otro tipo de cargas en los puertos, y el modo de evitar la propagación de hidrocarburos derramados;
- 41) Los requisitos exigidos a quienes deseen prestar servicios de agencias marítimas;
- 42) Las condiciones en que las personas físicas y jurídicas extranjeras pueden realizar actividades de exploración, investigación, fotografía y estudio del mar, el lecho del mar o su subsuelo, en las aguas interiores y el mar territorial de la República de Croacia;
- 43) Las condiciones en que las personas físicas y jurídicas extranjeras pueden llevar a cabo trabajos de investigación científica en la zona económica de la República de Croacia;
- 44) Los derechos que deben abonar los yates y embarcaciones menores extranjeros que tengan fines deportivos o de recreo por el uso de los dispositivos de seguridad de la navegación.

Artículo 1044

Dentro del año siguiente a la entrada en vigor de la presente Ley, el Ministro a cargo del Ministerio competente en asuntos marítimos, de común acuerdo con el Ministro de Defensa, reglamentará:

- 1) El uso de las vías navegables por buques de guerra extranjeros, buques tanque extranjeros, buques nucleares extranjeros y todo otro buque extranjero que transporte material nuclear u otros materiales peligrosos o nocivos durante su paso inocente por el mar territorial de la República de Croacia.

El Ministro a cargo del Ministerio competente en asuntos marítimos, de común acuerdo con el Ministro de Defensa, el Ministro del Interior, el Ministro de Agricultura y Forestación y el Ministro de Salud, dictará:

- 1) Normas relativas a la manipulación de materiales peligrosos en los puertos.

El Ministro de Agricultura y Protección del Medio Ambiente, de común acuerdo con el Ministro, aprobará:

- 1) Normas relativas al vertimiento de desechos en el mar.

Artículo 1045

Dentro de los dos años siguientes a la entrada en vigor de la presente Ley, de común acuerdo con el Ministro a cargo del Ministerio competente en asuntos marítimos,

- 1) El Ministro de Salud aprobará:
 - a) Normas relativas a la comprobación de la aptitud física de los tripulantes de los buques de navegación marítima;
 - b) Normas relativas al equipo y el contenido mínimos de los dispensarios de los buques;
- 2) El Ministro del Interior dictará:
 - a) El decreto relativo a la delimitación de las zonas de exclusión en las aguas interiores croatas.

El Gobierno de la República de Croacia elaborará un plan de acción para el caso de que se produzca una contaminación repentina del mar de la República de Croacia.

Artículo 1046

En las normas referidas en los artículos 1043, 1044 y 1045, el Ministro a cargo del Ministerio competente en asuntos marítimos establecerá las infracciones marítimas correspondientes y las multas aplicables a dichas infracciones.

Artículo 1047

Las embarcaciones menores autorizadas a transportar más de 12 pasajeros que se hayan inscripto en el registro de embarcaciones menores antes de la entrada en vigor de la presente Ley deberán inscribirse en el registro de buques dentro de los tres años siguientes a la entrada en vigor de esta Ley.

Artículo 1048

Mientras no se aprueben las normas referidas en los artículos 1041, 1043, 1044 y 1045 de la presente Ley, se seguirán aplicando, con respecto a la navegación marítima, las normas que se indican a continuación, a menos que sean contrarias a las disposiciones de la presente Ley:

- 1) Las normas relativas a las condiciones que deben cumplir los puertos abiertos al tráfico internacional y las vías navegables sujetas al régimen de navegación internacional o bilateral (“Diario Oficial”, No. 53/91);
- 2) Las normas que rigen el arribo y la permanencia en las aguas costeras del mar territorial, los ríos y los lagos de la República de Croacia de embarcaciones menores y yates extranjeros que tengan fines deportivos o de recreo (“Diario Oficial”, No. 31/92);
- 3) Las normas relativas al acceso de buques de guerra y de investigación extranjeros a las aguas costeras del mar territorial, su paso por dichas aguas y su permanencia en ellas (“Diario Oficial”, No. 52/91);
- 4) La resolución relativa a la designación de los puertos abiertos al tráfico internacional (“Diario Oficial”, No. 53/91);
- 5) Las normas relativas al número mínimo necesario de tripulantes encargados de garantizar la seguridad de la navegación que deben tener obligatoriamente los buques de navegación marítima de la marina mercante de la República de Croacia (“Diario Oficial”, No. 34/92);

- 6) Las normas que rigen la forma de exhibir y enarbolar los colores nacionales de la marina mercante de la República de Croacia, y de exhibir los signos distintivos de los buques de navegación marítima de la marina mercante de la República de Croacia (“Diario Oficial”, No. 16/92);
- 7) Las normas relativas a la señalización de las vías navegables en las aguas costeras del mar territorial (“Diario Oficial”, No. 53/91);
- 8) Las normas que rigen los oficios, los requisitos para adquirir los oficios y los certificados de idoneidad de los tripulantes de los buques de la marina mercante (“Diario Oficial”, No. 53/91);
- 9) Las normas relativas a los certificados especiales de los tripulantes de los buques de navegación marítima y el programa de exámenes para obtener dichos certificados (“Diario Oficial”, No. 53/91);
- 10) Las normas referentes a la prevención de abordajes en el mar (“Diario Oficial”, No. 53/91);
- 11) Las normas relativas a la inscripción de los buques en los registros correspondientes, los datos que deben anotarse en el folio A del libro principal del registro de buques, el archivo de documentos, los libros auxiliares que deben llevarse en relación con los registros de buques, y los formularios tipo de esos documentos y libros (“Diario Oficial”, No. 53/91);
- 12) Las normas referentes al contenido y la forma de llevar los libros y documentos de los buques de la marina mercante, y a los formularios tipo de esos libros y documentos (“Diario Oficial”, No. 53/91);
- 13) Las normas relativas al nombre, el signo distintivo y otras formas de identificación de los buques, y al registro del nombre de los buques (“Diario Oficial”, No. 53/91);
- 14) Las normas relativas a la libreta de navegación de los marinos, la libreta de embarque y el permiso de enrolamiento (“Diario Oficial”, No. 53/91);
- 15) Las normas referentes a los viajes de prueba de los buques (“Diario Oficial”, No. 53/91);
- 16) Las normas que rigen la investigación de los accidentes sufridos por los buques (“Diario Oficial”, No. 53/91);
- 17) Las normas que establecen la capacitación y demás requisitos exigidos a los prácticos en el caso del practicaje marítimo (“Diario Oficial”, No. 31/74);
- 18) Las normas relativas a las señales de identificación y el distintivo de llamada de los prácticos en el caso del practicaje marítimo (“Diario Oficial”, No. 31/74);
- 19) Las normas relativas a los exámenes de idoneidad profesional de los inspectores de seguridad de la navegación (“Diario Oficial”, No. 2/81);
- 20) Las normas aplicables a las embarcaciones menores (“Diario Oficial”, Nos. 39/91 y 76/92);
- 21) Las normas relativas a los exámenes de idoneidad profesional y la expedición de certificados a los tripulantes de los buques de la marina mercante (“Diario Oficial”, No. 11/84);
- 22) Las normas que regulan la instalación y la señalización de puentes de pontones y las condiciones de navegación por las aberturas de dichos puentes (“Diario Oficial”, Nos. 41/80, 10/89 y 18/90);
- 23) Las normas que rigen el procedimiento aplicable en caso de nacimientos, defunciones, descubrimiento de recién nacidos abandonados, otorgamiento de declaraciones de última voluntad y testamentos, y el procedimiento que debe seguirse en relación con las pertenencias de las personas fallecidas a bordo de los buques (“Diario Oficial”, No. 41/80);
- 24) Las normas que establecen la cantidad mínima y el tipo de instalaciones y equipo que deben tener las estructuras flotantes existentes en el mar y las aguas interiores (“Diario Oficial”, No. 11/70);
- 25) Las normas que establecen la dotación mínima de personal calificado que deben tener las estructuras flotantes existentes en el mar y las aguas interiores (“Diario Oficial”, Nos. 11/70 y 15/70);

26) Las normas relativas al mantenimiento de la ley y el orden en los puertos y otras partes de las zonas costeras del mar territorial y en las vías navegables de las aguas interiores (“Diario Oficial”, Nos. 23/75, 31/84, 10/89 y 18/90);

27) Las normas que rigen la manipulación de materiales peligrosos en los puertos (“Diario Oficial”, Nos. 2/82 y 55/85);

28) Las normas relativas a la creación y el funcionamiento del registro de la propiedad del dominio marítimo (“Diario Oficial”, No. 1/76);

29) El decreto relativo a las categorías comerciales de los buques de navegación marítima (“Diario Oficial”, No. 53/91);

30) El decreto que establece el practicaje obligatorio en determinadas zonas de las aguas costeras del mar territorial (“Diario Oficial”, No. 53/91);

31) El decreto que prohíbe la navegación en los canales Pelješac y Kolocep, partes del Srednji kanal, el mar Murter y el Zirjanski kanal (“Diario Oficial”, No. 53/91);

32) El decreto relativo a la forma de identificar a los buques y embarcaciones menores de los prácticos y al distintivo de llamada de los prácticos (“Diario Oficial”, Nos. 31/74 y 18/90);

33) El decreto relativo a la navegación en la entrada del puerto de Šibenik, en el Estrecho de Pašman, en los pasajes Mali Zdrelac y Vela Vrata, y en la región del Cabo Marlera (“Diario Oficial”, Nos. 47/79, 10/89 y 18/90);

34) El decreto relativo a la navegación en los ríos Neretva, Zrmanja y Sava (“Diario Oficial”, Nos. 25/80, 21/85, 10/89 y 18/90);

35) El decreto que establece la competencia de las capitanías de puerto o sus delegaciones en lo relativo a la expedición de libretas de embarque o libretas de navegación a los marinos (“Diario Oficial”, No. 43/81);

36) El decreto que establece la competencia de las capitanías de puerto o sus delegaciones en lo que respecta a los registros de buques (“Diario Oficial”, No. 43/81);

37) El decreto relativo al uso de las vías navegables por buques de guerra extranjeros, buques tanque extranjeros y buques nucleares extranjeros, o por otros buques extranjeros que transporten materiales peligrosos o nocivos durante su paso inocente por el mar territorial (“Diario Oficial”, No. 53/91);

38) El decreto que establece las zonas de exclusión en las aguas interiores croatas (“Diario Oficial”, No. 53/91);

39) La instrucción relativa a los registros que deben llevar las estructuras flotantes y al formulario tipo del certificado de seguridad de dichas estructuras (“Diario Oficial”, No. 12/70).

Artículo 1049

La validez de los documentos y libros expedidos a un buque por el Registro de Naves de Croacia en nombre de la República de Croacia sobre la base de una inspección técnica realizada con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley no se extenderá más allá de la fecha de vencimiento de dichos documentos y libros.

Artículo 1050

Hasta que comience a regir la Ley de Sociedades Comerciales (“Diario Oficial”, No. 11/93), las disposiciones de la presente Ley que se refieran a sociedades o empresas comerciales se aplicarán a las sociedades constituidas de conformidad con las disposiciones de la Ley de Empresas (“Diario Oficial”, Nos. 53/91 y 58/93).

Artículo 1051

Las disposiciones de los artículos 267 a 404 de la presente Ley comenzarán a aplicarse un año después de la entrada en vigor de esta Ley.

Hasta que comience a aplicarse lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo regirán las disposiciones de los artículos 239 a 377 de la Ley de Navegación en el Mar y las Aguas Interiores.

Artículo 1052

Las disposiciones de los artículos 1018 a 1022 de la Ley de Navegación en el Mar y las Aguas Interiores regirán hasta la entrada en vigor de la Ley Penal de la República de Croacia.

Artículo 1053

En la fecha de entrada en vigor de la presente Ley quedarán derogadas:

- 1) La Ley de Aguas Costeras y Plataforma Continental (“Diario Oficial”, No. 53/91);
- 2) La Ley del Dominio Público Marítimo y Acuático y de Puertos (“Diario Oficial”, Nos. 9/74, 39/75, 17/77 y 18/81), en la parte que se refiere al dominio marítimo, con excepción de los artículos 67, 68, 69, 71, 73, 76, 77 y 79, los que perderán su validez cuando se aprueben las normas mencionadas en el artículo 1043 de la presente Ley;
- 3) La Ley de Navegación en el Mar y las Aguas Interiores (“Diario Oficial”, No. 53/91) en lo que respecta a la navegación marítima;
- 4) La Ley de Practicaje (“Diario Oficial”, No. 15/74), con excepción de los párrafos segundo y tercero del artículo 4 y de los artículos 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 y 18, los que quedarán derogados cuando se aprueben las normas mencionadas en el artículo 1043 de la presente Ley. Las personas físicas y jurídicas que estuvieran realizando actividades de practicaje costero a la fecha de entrada en vigor de la presente Ley, podrán continuar sus actividades hasta que se aprueben las normas pertinentes mencionadas en el artículo 1043 de esta Ley;
- 5) La Ley de Seguridad de la Navegación en el Mar y las Aguas Interiores (“Diario Oficial”, No. 55/90 —texto revisado), con excepción de los artículos 13, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 y 24, los párrafos segundo, tercero, cuarto y quinto del artículo 40, los artículos 42, 43, 44, 45 y 46, los párrafos tercero y cuarto del artículo 51, y los artículos 53, 54, 55, 56, 57, 58 y 59, los que quedarán derogados en la fecha de aprobación de las normas referidas en el artículo 1043 de la presente Ley;
- 6) La Ley relativa a la comprobación de la aptitud de las estructuras flotantes para su uso en el mar y las aguas interiores (“Diario Oficial”, No. 18/69), con excepción de los artículos 15, 16, 17 y 18, los que quedarán derogados cuando se aprueben las normas mencionadas en el artículo 1043 de la presente Ley;
- 7) El artículo 12 de la Ley de Designación de Actividades incluidas en la Esfera de Competencia de los Gobiernos Autónomos Locales y las Unidades Administrativas.

Las demás disposiciones de las Leyes mencionadas en los incisos 2 a 7 del primer párrafo de este artículo quedarán sin efecto cuando se aprueben las normas pertinentes referidas en el artículo 1043 de la presente Ley.

Artículo 1054

Se deja sin efecto el artículo ... (véase el “Diario Oficial” —*Narodne Novine*—, No. 74/94 de la República de Croacia).

Artículo 1055

A menos que se disponga otra cosa en la presente Ley, las relaciones cuyo origen sea anterior a la entrada en vigor de esta Ley se regirán por las normas que estaban en vigor en el momento en que surgieron dichas relaciones.

Artículo 1056

La presente Ley entrará en vigor a los 15 días de la fecha de su publicación en el “Diario Oficial”.

Clase: 342-01/93-01/04

Zagreb, 27 de enero de 1994

Cámara de Diputados del Parlamento de la República de Croacia

Presidente de la Cámara de Diputados del Parlamento

Stjepan Mesic, m.p.

2. HONDURAS

[Original: español]

Decreto Ejecutivo No. PCM 007-2000, de 21 de marzo de 2000²

El Presidente Constitucional de la República en Consejo de Ministros:

Considerando: Que el Soberano Congreso Nacional, emitió la Ley de los Espacios Marítimos de Honduras, mediante Decreto Legislativo 172-99, de fecha 30 de octubre de 1999, el cual aparece publicado en el Diario Oficial *La Gaceta*, con el número 29.054, de 23 de diciembre de 1999, la que faculta al Poder Ejecutivo para el establecimiento de las Líneas de Base rectas que resulten apropiadas,

Considerando: Que es necesario establecer dichas Líneas de Base con el objeto de determinar los Espacios Marítimos de Honduras conforme a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982, y conforme a la Ley de los Espacios Marítimos de Honduras, a efecto de permitir a la República el establecimiento de Límites Marítimos con los Estados vecinos, tanto en el Mar Caribe como el Océano Pacífico,

Por tanto,

En ejercicio de las facultades que le otorgan los artículos 245, numerales 1, 2 y 11 y 252 de la Constitución de la República, y artículos 11, 17 y 22, numerales 9, 10, 116 y 117, de la Ley General de la Administración Pública, y 16, numeral 1, de la Ley de los Espacios Marítimos de Honduras,

Decreta:

Artículo 1

Que las líneas de base rectas en el Mar Caribe y en el Océano Pacífico, que servirán para delimitar el Mar Territorial, la Zona Contigua, la Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental, se determinan de la manera siguiente:

Las líneas de base rectas para la delimitación de los Espacios Marítimos a las que se refiere el artículo 3 de la Ley de los Espacios Marítimos de Honduras, son las siguientes:

A. En las costas atlánticas del Mar Caribe: Desde el último monumento del límite terrestre entre Honduras y Guatemala en la margen derecha de la boca del río Motagua, denominado Estación 233, con coordenadas referidas al Datum de Ocotepeque, Punto 1, latitud Norte 15°43'28".80 y la longitud Oeste

² *La Gaceta*, Diario Oficial de la República de Honduras, año CXXIV, Tegucigalpa, 29 de marzo de 2000, No. 29.135.

88°13'24".59, hasta el punto 2, parte septentrional de Punta Caballos, con coordenadas: latitud Norte 15°51'50" y latitud Oeste 87°57'00";

Desde el Punto 3 con coordenadas: latitud Norte 15°55'25" y longitud Oeste 87°43'25", localizado al oeste de la desembocadura del río Ulúa, hasta el punto 4, parte septentrional de Punta Sal, con coordenadas: latitud Norte 15°55'50" y longitud Oeste 87°35'55";

Desde el Punto anterior hasta un faro en ruinas situado en el extremo occidental de la Isla de Utila, Punto 5, con coordenadas: latitud Norte 16°05'23" y longitud Oeste 86°59'22";

Desde el Punto 6, localizado en Blackish Point, con coordenadas: latitud Norte 16°07'18" y longitud Oeste 86°56'05", en la misma Isla de Utila, hasta el Punto 7, en la parte occidental de la Isla de Roatán conocido como Half Moon, con coordenadas: latitud Norte 16°18'19" y longitud Oeste 86°35'45";

Desde el Punto 8, parte oriental de la misma Isla de Roatán, denominado Red Cliff, con coordenadas: latitud Norte 16°25'48" y longitud Oeste 86°11'52", hasta el Punto 9 en la Isla de Morat, con coordenadas: latitud Norte 16°26'17" y longitud Oeste 86°11'14";

Desde el Punto 9, hasta el punto 10 en la Isla de Barbareta denominado Trunk Turtle Beach, con coordenadas: latitud Norte 16°26'48" y longitud Oeste 86°08'40";

Desde el Punto 10, hasta el punto 11, en la Isla de Guanaja conocido como Black Point, con coordenadas: latitud Norte 16°30'51" y longitud Oeste 85°51'48";

Desde el Punto 12, Black Rock Point, en la misma Isla de Guanaja, con coordenadas: latitud Norte 16°29'53" y longitud Oeste 85°48'55", hasta el Punto 13, coincidente con la Estación de Triangulación denominada Camarón, en Cabo Camarón, con coordenadas: latitud Norte 15°59'09" y longitud Oeste 85°01'32";

Desde el Punto anterior, hasta el Punto 14, en Punta Patuca al oeste de la desembocadura del río Patuca, con coordenadas: latitud Norte 15°48'58" y longitud Oeste 84°18'20";

Desde el Punto anterior, hasta el Punto 15, en la margen izquierda de la desembocadura del río Cruta, con coordenadas: latitud Norte 15°15'15" y longitud Oeste 83°23'28";

Desde el Punto en la margen izquierda a otro punto en la margen derecha de la desembocadura del mismo río Cruta, Punto 16, con coordenadas: latitud Norte 15°14'59" y longitud Oeste 83°23'07";

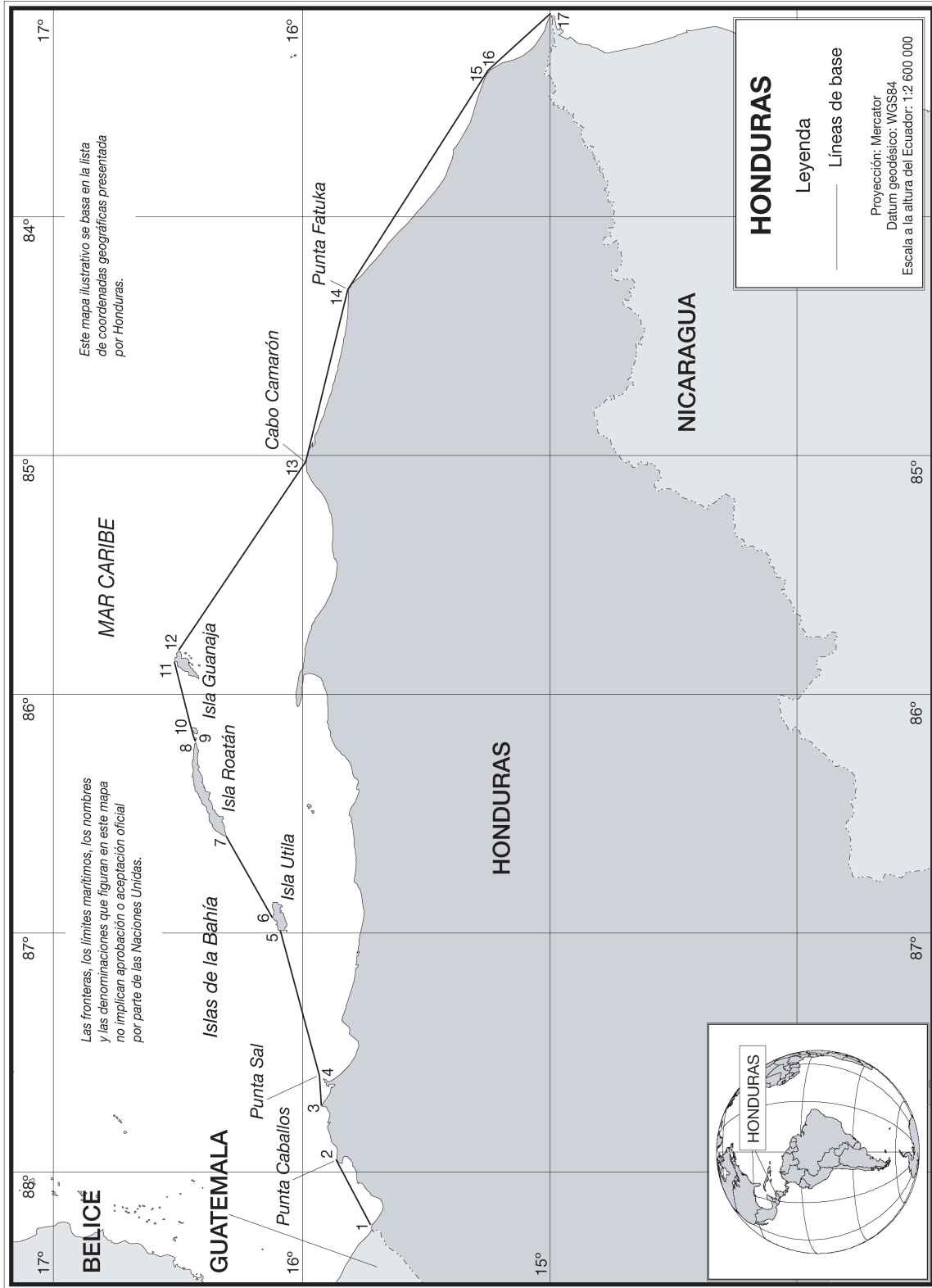
Desde el Punto en la margen derecha del río Cruta hasta el Punto 17, final del Límite Terrestre entre Honduras y Nicaragua en la desembocadura del río Coco Wanks o Segovia en el Cabo de Gracias a Dios, con coordenadas: latitud Norte 14°59'.8 y longitud Oeste 83°08'.9;

B. En el Océano Pacífico la línea de base recta es el segmento proporcional que corresponde a Honduras en la línea de base común a los tres Estados ribereños del Golfo de Fonseca, que a su vez es parte de la línea de cierre o bocana de dicho Golfo, en Punta Amapala en El Salvador, y Punta Cosiguina en Nicaragua, todo de acuerdo a los términos de la Sentencia dictada por la Corte Internacional de Justicia, de 11 de septiembre de 1992, que dirimió el diferendo Terrestre, Insular y Marítimo, entre las Repúblicas de Honduras y El Salvador.

El Mar territorial y demás espacios marítimos hondureños se medirán a partir del segmento de línea correspondiente a Honduras.

Artículo 2

Las líneas mencionadas aparecen trazadas en el Mapa General de Honduras, escala 1:1.000.000, que se adjuntan al que se le dará la debida publicidad, de conformidad con las normas del Derecho Internacional actualmente en vigor.



© División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, Oficina de Asuntos Jurídicos, Naciones Unidas, 2000.

Artículo 3

En aquellos segmentos de línea de costa continental en donde no se consideró el trazo de línea de base recta, la línea de base coincidirá con la línea de Bajamar.

Artículo 4

En las Islas bajo soberanía hondureña situadas en el Mar Caribe, tales como las Islas del Cisne y las Islas Cayo Gorda y Cayo Sur, los espacios marítimos nacionales correspondientes tendrán como línea de base la línea de Bajamar a lo largo de la costa, a partir de la cual se medirán dichos espacios marítimos.

Artículo 5

Con excepción de la estación 233, todas las coordenadas de los extremos de línea de base recta, están referidas al Datum Norteamericano de 1927.

Artículo 6

Instruir a la Secretaría de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores, para que en cumplimiento del numeral 1 del artículo 16 de la Ley de los Espacios Marítimos de Honduras, proceda a informar al Soberano Congreso Nacional el contenido del presente Decreto.

Artículo 7

De conformidad al numeral 2 del artículo 16 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, se depositará en poder del Secretario General de dicha Organización un ejemplar del Mapa y la lista de Coordenadas Geográficas que contiene las Líneas de Base establecidas en el presente Decreto.

Artículo 8

El presente Decreto entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial *La Gaceta*.

Dado en Casa Presidencial, Tegucigalpa, municipio del Distrito Central, a los veintiún días del mes de marzo del dos mil.

Comuníquese y publíquese.

Líneas de base rectas de Honduras

<i>Punto No.</i>	<i>Datum</i>	<i>Nombre</i>	<i>Latitud</i>	<i>Longitud</i>	<i>Observaciones</i>
1	*	Barra del río Motagua	15°43'28".80 N	88°13'24".59 W	
2	**	Punta Caballos	15°51'50" N	87°57'00" W	
3	**	Barra del río Ulúa	15°55'25" N	87°43'25" W	
4	**	Punta Sal	15°55'50" N	87°35'55" W	
5	**	Faro Isla de Utila	16°05'23" N	86°59'22" W	
6	**	Blackish Point	16°07'18" N	86°56'05" W	Isla de Utila
7	**	Half Moon	16°18'19" N	86°35'45" W	Isla de Roatán

<i>Punto No.</i>	<i>Datum</i>	<i>Nombre</i>	<i>Latitud</i>	<i>Longitud</i>	<i>Observaciones</i>
8	**	Red Cliff	16°25'48" N	86°11'52" W	Isla de Roatán
9	**	Morat	16°26'07" N	86°11'14" W	Isla de Morat
10	**	Trunk Turtle Beach	16°26'48" N	86°08'40" W	Isla de Barbareta
11	**	Black Point	16°30'51" N	85°51'48" W	Isla de Guanaja
12	**	Black Rock Point	16°29'53" N	85°48'55" W	Isla de Guanaja
13	**	Cabo Camarón	15°59'09" N	85°01'32" W	
14	**	Punta Patuca	15°48'58" N	84°18'20" W	
15	**	Barra del Río Cruta	15°15'15" N	83°23'28" W	
16	**	Barra del Río Cruta	15°14'59" N	83°23'07" W	
17	**	Boca del Río Coco	14°59'.8 N	83°08'.9 W	Talweg Río Coco

* Datum Ocotepaque

** Datum Norteamericano de 1927

3. ESPAÑA

Lista de coordenadas geográficas que constituye la delimitación hecha por España de la Zona de Protección Pesquera establecida mediante el Decreto 1313/1997, de 11 de agosto de 1997³

La Misión Permanente de España ... tiene el honor de referirse a su Nota No. 448 de 9 de junio de 1998, por la que se depositaba la lista de coordenadas geográficas que constituye la delimitación hecha por España de la Zona de Protección Pesquera establecida mediante el Decreto 1313/1997, de 11 de agosto.

A este respecto, y advertidos una serie de errores técnicos en la citada lista, las autoridades españolas han procedido a subsanar dichos errores en base al principio de equidistancia, por lo que se hace necesario llevar a cabo el depósito de esta lista una vez corregida, aneja a la presente Nota.

Las modificaciones efectuadas afectan a doce coordenadas geográficas, a saber dos nuevos puntos 1 y 62, así como la refundición de los antiguos puntos 11 al 20 en seis puntos. Por todo ello, quedan sin efecto las antiguas coordenadas números 17, 18, 19 y 20, lo que hace que se produzca una nueva numeración de las coordenadas.

Dicho depósito se realiza a efectos de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 75 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y todos los puntos señalados en la citada lista están referidos al Datum Postdam.

Relación de puntos

Punto No. 1:	latitud 42° 32' 42" Norte	longitud 003° 24' 42" Este
Punto No. 2:	latitud 42° 44' 95" Norte	longitud 003° 51' 65" Este
Punto No. 3:	latitud 42° 43' 25" Norte	longitud 004° 08' 45" Este

³ Comunicación hecha por la Misión Permanente de España ante las Naciones Unidas en la nota verbal No. 256 de fecha 13 de abril de 2000.

Punto No. 4:	latitud 42° 40' 95" Norte	longitud 004° 11' 90" Este
Punto No. 5:	latitud 42° 27' 00" Norte	longitud 004° 32' 90" Este
Punto No. 6:	latitud 41° 56' 50" Norte	longitud 004° 58' 75" Este
Punto No. 7:	latitud 41° 53' 00" Norte	longitud 005° 00' 60" Este
Punto No. 8:	latitud 41° 34' 75" Norte	longitud 005° 14' 65" Este
Punto No. 9:	latitud 41° 29' 50" Norte	longitud 005° 19' 75" Este
Punto No. 10:	latitud 41° 15' 50" Norte	longitud 005° 56' 00" Este
Punto No. 11:	latitud 41° 05' 25" Norte	longitud 005° 56' 00" Este
Punto No. 12:	latitud 40° 48' 25" Norte	longitud 005° 02' 50" Este
Punto No. 13:	latitud 40° 28' 25" Norte	longitud 006° 13' 00" Este
Punto No. 14:	latitud 40° 00' 00" Norte	longitud 006° 17' 00" Este
Punto No. 15:	latitud 39° 28' 00" Norte	longitud 006° 15' 00" Este
Punto No. 16:	latitud 39° 00' 25" Norte	longitud 006° 08' 00" Este
Punto No. 17:	latitud 38° 47' 50" Norte	longitud 006° 03' 20" Este
Punto No. 18:	latitud 38° 41' 15" Norte	longitud 005° 49' 70" Este
Punto No. 19:	latitud 38° 26' 70" Norte	longitud 005° 18' 00" Este
Punto No. 20:	latitud 38° 23' 05" Norte	longitud 004° 43' 80" Este
Punto No. 21:	latitud 38° 22' 75" Norte	longitud 004° 34' 15" Este
Punto No. 22:	latitud 38° 19' 80" Norte	longitud 004° 24' 65" Este
Punto No. 23:	latitud 38° 17' 75" Norte	longitud 004° 20' 25" Este
Punto No. 24:	latitud 38° 15' 15" Norte	longitud 004° 13' 90" Este
Punto No. 25:	latitud 38° 13' 15" Norte	longitud 004° 08' 05" Este
Punto No. 26:	latitud 38° 01' 35" Norte	longitud 003° 21' 95" Este
Punto No. 27:	latitud 37° 59' 50" Norte	longitud 003° 14' 40" Este
Punto No. 28:	latitud 37° 58' 90" Norte	longitud 003° 08' 50" Este
Punto No. 29:	latitud 37° 58' 65" Norte	longitud 002° 54' 70" Este
Punto No. 30:	latitud 37° 58' 65" Norte	longitud 002° 46' 05" Este
Punto No. 31:	latitud 37° 55' 00" Norte	longitud 002° 37' 95" Este
Punto No. 32:	latitud 37° 42' 95" Norte	longitud 002° 10' 70" Este
Punto No. 33:	latitud 37° 38' 25" Norte	longitud 001° 52' 15" Este
Punto No. 34:	latitud 37° 36' 50" Norte	longitud 001° 37' 80" Este
Punto No. 35:	latitud 37° 36' 25" Norte	longitud 001° 32' 00" Este
Punto No. 36:	latitud 37° 36' 05" Norte	longitud 001° 29' 40" Este
Punto No. 37:	latitud 37° 36' 20" Norte	longitud 000° 47' 10" Este



© División de Asuntos Océánicos y del Derecho del Mar, Oficina de Asuntos Jurídicos, Naciones Unidas, 2000.

Punto No. 38:	latitud 37° 25' 80" Norte	longitud 000° 36' 00" Este
Punto No. 39:	latitud 37° 10' 40" Norte	longitud 000° 17' 55" Este
Punto No. 40:	latitud 36° 59' 90" Norte	longitud 000° 00' 25" Este
Punto No. 41:	latitud 36° 50' 05" Norte	longitud 000° 19' 60" Oeste
Punto No. 42:	latitud 36° 48' 85" Norte	longitud 000° 36' 50" Oeste
Punto No. 43:	latitud 36° 46' 10" Norte	longitud 000° 28' 45" Oeste
Punto No. 44:	latitud 36° 44' 50" Norte	longitud 000° 37' 40" Oeste
Punto No. 45:	latitud 36° 43' 25" Norte	longitud 000° 43' 15" Oeste
Punto No. 46:	latitud 36° 41' 75" Norte	longitud 000° 52' 00" Oeste
Punto No. 47:	latitud 36° 34' 95" Norte	longitud 000° 59' 70" Oeste
Punto No. 48:	latitud 36° 33' 65" Norte	longitud 001° 02' 25" Oeste
Punto No. 49:	latitud 36° 28' 20" Norte	longitud 001° 11' 90" Oeste
Punto No. 50:	latitud 36° 26' 55" Norte	longitud 001° 15' 65" Oeste
Punto No. 51:	latitud 36° 23' 25" Norte	longitud 001° 22' 00" Oeste
Punto No. 52:	latitud 36° 17' 15" Norte	longitud 001° 32' 50" Oeste
Punto No. 53:	latitud 36° 05' 30" Norte	longitud 001° 50' 90" Oeste
Punto No. 54:	latitud 35° 57' 40" Norte	longitud 002° 02' 80" Oeste
Punto No. 55:	latitud 35° 56' 40" Norte	longitud 002° 04' 10" Oeste
Punto No. 56:	latitud 35° 53' 80" Norte	longitud 002° 05' 65" Oeste
Punto No. 57:	latitud 35° 54' 50" Norte	longitud 002° 12' 00" Oeste
Punto No. 58:	latitud 36° 31' 42" Norte	longitud 002° 10' 20" Oeste

B. Comunicaciones de Estados

1. ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

Nota verbal de fecha 6 de abril de 2000 dirigida a la Secretaría de las Naciones Unidas por la Misión de los Estados Unidos ante las Naciones Unidas

La Misión Permanente de los Estados Unidos de América ante las Naciones Unidas saluda atentamente a [la Secretaría de] las Naciones Unidas y tiene el honor de comunicar que el Gobierno de los Estados Unidos de América ha estudiado cuidadosamente la nota verbal de fecha 30 de noviembre de 1999 de la Sección de Intereses de la República Islámica del Irán, la cual, a solicitud del Representante Permanente del Gobierno del Pakistán, se distribuyó como documento del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas el 22 de diciembre de 1999⁴.

En su nota verbal, la República Islámica del Irán protesta por “la entrada de buques de guerra de los Estados Unidos en las aguas territoriales de la República Islámica del Irán ... en clara violación de los

⁴ Documento S/1999/1274; se reproduce *infra* en la página 105.

principios de las leyes y normas internacionales”. En la nota verbal se alega que a las 12.25 horas del 19 de septiembre de 1999, un buque de guerra de los Estados Unidos penetró en aguas territoriales iraníes en el punto 29-47N/49-47E y, haciendo caso omiso de las advertencias y las comunicaciones de radio de las fuerzas iraníes estacionadas en la región, “persiguió un buque comercial iraní”.

Tras analizar cuidadosamente los hechos y las circunstancias que rodearon el presunto incidente, los Estados Unidos han llegado a la conclusión de que el buque de guerra estadounidense en cuestión estaba realizando operaciones lícitas como parte de la Fuerza Multinacional de Interceptación, en apoyo de las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas; navegaba en aguas internacionales en el momento del incidente, y no penetró en las aguas territoriales o interiores de la República Islámica del Irán.

A las 11 horas del 19 de septiembre de 1999, en la posición 29-49.8N/ 49-50.0E, un buque de guerra de los Estados Unidos que realizaba operaciones de la Fuerza Multinacional de Interceptación interceptó y abordó un buque mercante con pabellón de Belice, ante la sospecha de que participaba en una operación comercial prohibida con el Iraq, en contravención de las sanciones económicas impuestas por el Consejo de Seguridad. Se descubrió que este buque mercante transportaba una carga prohibida de aproximadamente 1.130 toneladas métricas de gas-oil de origen supuestamente iraquí, y en consecuencia fue desviado de su ruta con arreglo a los procedimientos normales de la Fuerza. El buque de guerra estadounidense no recibió ninguna advertencia ni comunicación por radio de fuerzas iraníes estacionadas en la región, y no persiguió a ningún buque mercante iraní.

Los Estados Unidos desean recordar que hay buques de guerra estadounidenses desplegados en el Golfo Pérsico y en el Golfo de Omán como parte de la Fuerza Multinacional de Interceptación, autorizados para ello por la resolución 665 (1990) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, relativa al Iraq.

En la resolución 665 (1990) se exhorta a los Estados Miembros que están desplegando fuerzas marítimas en la región a que utilicen las medidas que sean necesarias, bajo la autoridad del Consejo de Seguridad, para detener a todo el transporte marítimo que entre y salga a fin de inspeccionar y verificar sus cargamentos y destinos y asegurar la aplicación estricta de las disposiciones relativas al transporte marítimo establecidas en la resolución 661 (1990).

Los Estados Unidos respaldan decididamente estas operaciones de la Fuerza Multinacional de Interceptación y seguirán llevándolas a cabo en apoyo del régimen de sanciones económicas previsto en las resoluciones 661 (1990), 665 (1990), 687 (1991), 986 (1995) y en las demás resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad. Las operaciones de los buques de guerra estadounidenses desplegados en el Golfo Pérsico y en el Golfo de Omán se ajustan en forma debida a las normas del derecho internacional.

En lo que respecta a las coordenadas del buque de guerra estadounidense en el momento de interceptar al buque mercante con pabellón de Belice, los Estados Unidos desean recordar que el derecho internacional consuetudinario y convencional, plasmado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982, reconoce a los Estados ribereños el derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas medidas a partir de líneas de base determinadas de conformidad con el derecho internacional. Más allá de este límite, todas las naves, incluidos los buques de guerra, se encuentran en aguas internacionales en ejercicio de la libertad de navegación en alta mar, derecho reconocido internacionalmente.

Los Estados Unidos desean recordar asimismo que, de conformidad con la norma de derecho internacional consuetudinario y convencional recogida en el párrafo 1 del artículo 7 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, existen únicamente dos circunstancias geográficas concretas en las que un Estado ribereño puede elegir, como método para trazar la línea de base desde la que ha de medirse el mar territorial, el de líneas de base rectas que unan los puntos apropiados: en los lugares en

que la costa tenga profundas aberturas y escotaduras, o en los que haya una franja de islas a lo largo de la costa situada en su proximidad inmediata. En el caso de la línea de la costa iraní no se cumplen ninguna de estas dos condiciones geográficas. La línea de la costa iraní es mayormente lisa y raras veces penetra profundamente o tiene franjas de islas.

En consecuencia, con arreglo a la norma de derecho internacional consuetudinario y convencional plasmada en el artículo 5 de la Convención, la línea de base que corresponde aplicar en prácticamente toda la costa iraní en el Golfo Pérsico y el Golfo de Omán, incluida la parte de la costa más cercana al lugar en que el buque de guerra estadounidense interceptó al buque mercante de pabellón de Belice el 19 de septiembre de 1999, es la línea de base normal, es decir, la línea de bajamar a lo largo de toda la costa.

Los Estados Unidos recuerdan además que el Gobierno de la República Islámica del Irán, en una nota verbal de fecha 22 de mayo de 1994 dirigida a las Naciones Unidas (publicada en el *Boletín del Derecho del Mar* No. 26, págs. 27 a 31, octubre de 1994), justificó su aplicación del criterio de las líneas de base rectas diciendo que el trazado de sus líneas de base no se apartaba “de una manera apreciable de la dirección general de la costa”.

El Gobierno de la República Islámica del Irán adujo asimismo que, al determinar sus líneas de base rectas, tenía derecho a considerar “los intereses económicos propios de la región de que se trata”. Sin embargo, los Estados Unidos desean señalar que, a menos que se cumplan previamente las condiciones geográficas específicas establecidas en el párrafo 1 del artículo 7 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, esos criterios adicionales para el trazado de las líneas de base rectas no son aplicables. Por lo tanto, los Estados Unidos consideran que los argumentos con que la República Islámica del Irán pretende justificar su uso de las líneas de base rectas no tienen un fundamento de derecho internacional, y que la línea de base que corresponde aplicar en prácticamente toda la costa iraní en el Golfo Pérsico y el Golfo de Omán (incluida la parte de la costa más cercana al lugar de interceptación en este caso) es la línea de base normal, es decir, la línea de bajamar a lo largo de la costa.

Las coordenadas del buque de guerra estadounidense el 19 de septiembre de 1999 que indica el Gobierno de la República Islámica del Irán (29-47N/49-47E) están ubicadas en aguas internacionales, a una distancia de aproximadamente 5,6 millas aguas afuera del límite de 12 millas marinas del mar territorial del Irán, medido a partir de la línea de base normal (línea de bajamar). El buque de guerra de los Estados Unidos, en el momento en que efectivamente interceptó al buque mercante con pabellón de Belice (29-49.8N/ 49-50.0E), estaba en aguas internacionales, a una distancia de aproximadamente 3,5 millas aguas afuera del límite de 12 millas marinas del mar territorial del Irán, medido a partir de la línea de base normal (línea de bajamar). En consecuencia, los Estados Unidos consideran que el 19 de septiembre de 1999 su buque de guerra estaba lícitamente realizando operaciones de la Fuerza Multinacional de Interceptación, en ejercicio del derecho internacionalmente reconocido de libre navegación en aguas internacionales, y no penetró en aguas territoriales o interiores del Irán.

Los Estados Unidos reafirman el derecho y el deber de todas las naciones que despliegan fuerzas marítimas en la región de llevar a cabo las operaciones de la Fuerza Multinacional de Interceptación en apoyo de las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Los Estados Unidos reafirman también su derecho a ejercer las libertades de navegación internacionalmente reconocidas. Por lo tanto, es previsible que los buques de guerra estadounidenses continúen realizando sus operaciones normales en esa región. Los Estados Unidos reiteran la protesta que formularon en 1994 (publicada en el *Boletín del Derecho del Mar* No. 25, págs. 100 a 102, junio de 1994) con respecto a las reivindicaciones marítimas excesivas del Gobierno de la República Islámica del Irán, y declaran que seguirán ejerciendo sus libertades de navegación de conformidad con el derecho internacional.

El Gobierno de los Estados Unidos de América pide que las Naciones Unidas distribuyan la presente nota como parte del próximo *Boletín del Derecho del Mar*.

2. REPÚBLICA ISLÁMICA DEL IRÁN

Carta de fecha 21 de diciembre de 1999 dirigida al Secretario General por el Representante Permanente de la República Islámica del Irán ante las Naciones Unidas⁵

Siguiendo instrucciones de mi Gobierno, tengo el honor de transmitir una copia de una nota verbal con su apéndice, de fecha 30 de noviembre de 1999, de la Sección de Intereses de la República Islámica del Irán en Washington, D.C., dirigida a la Embajada del Pakistán, para ser transmitida al Departamento de Estado de los Estados Unidos en relación con la violación del territorio de la República Islámica del Irán por las fuerzas militares de los Estados Unidos de América en la región del Golfo Pérsico (véase el anexo).

Le agradecería que tuviera a bien hacer distribuir esta carta y su anexo como documento del Consejo de Seguridad.

(Firmado) Hadi NEJAD HOSSEINIAN
Embajador
Representante Permanente

Anexo

Nota verbal de fecha 30 de noviembre de 1999 dirigida a la Embajada del Pakistán en Washington, D.C., por la Sección de Intereses de la República Islámica del Irán en Washington, D.C.

La Sección de Intereses de la República Islámica del Irán en Washington, D.C., saluda atentamente a la Embajada del Pakistán y tiene el honor de transmitir el mensaje adjunto recibido del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Islámica del Irán (véase el apéndice). Se solicita respetuosamente que el texto sea transmitido al Departamento de Estado de los Estados Unidos y que se informe a nuestra oficina de su respuesta.

Apéndice

De acuerdo con la información recibida del Gobierno de la República Islámica del Irán, el 19 de septiembre de 1999 un buque de guerra de los Estados Unidos, cuyas coordenadas eran N4922 y E2945 y un radio de 2 millas en torno a Boyuyeh número 6 y la entrada de Khor-e-Moussa, estaba realizando operaciones. A las 12.25 horas dicho buque de guerra, cuyas coordenadas eran N2947 y E4947, penetró en las aguas de la República Islámica del Irán y, haciendo caso omiso de las advertencias y las comunicaciones de radio de las fuerzas iraníes estacionadas en la región, persiguió a un buque comercial iraní.

El Gobierno de la República Islámica del Irán protesta enérgicamente por la entrada de buques de guerra de los Estados Unidos en las aguas territoriales de la República Islámica del Irán, lo cual es una clara violación de los principios de las leyes y normas internacionales. El Gobierno de la República Islámica del Irán exige que cesen esos actos ilegales y que no se vuelvan a repetir.

C. Tratados

1. *Protocolo entre el Gobierno de la República de Turquía y el Gobierno de Georgia sobre la confirmación de los límites marítimos entre ambos países en el Mar Negro*

El Gobierno de la República de Turquía y el Gobierno de Georgia, en adelante denominados “las Partes”,

Teniendo en cuenta las relaciones de buena vecindad entre las Partes,

⁵ Documento S/1999/1274.

Deseosas de confirmar los límites marítimos entre ellas mediante su adhesión a los siguientes acuerdos celebrados entre la ex Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y la República de Turquía:

- Protocolo entre el Gobierno de la República de Turquía y el Gobierno de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas relativo a la determinación de la frontera marítima entre las aguas territoriales soviéticas y turcas en el Mar Negro, firmado el 17 de abril de 1973;
- Acuerdo entre el Gobierno de la República de Turquía y el Gobierno de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas relativo a la delimitación de la plataforma continental entre ambos países en el Mar Negro, firmado el 23 de junio de 1978;
- Protocolos y demás documentos pertinentes entre el Gobierno de la República de Turquía y el Gobierno de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas con respecto a la delimitación de la frontera marítima, firmado el 11 de septiembre de 1980;
- Canje de Cartas entre el Gobierno de la República de Turquía y el Gobierno de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, de fechas 23 de diciembre de 1986 y 6 de febrero de 1987 respectivamente, confirmando el límite de la zona económica exclusiva, como el límite de la plataforma continental fijado anteriormente,

y otros Acuerdos de delimitación conexos celebrados entre el Gobierno de la República de Turquía y el Gobierno de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas,

Han convenido en confirmar, de acuerdo con los instrumentos jurídicos antes mencionados, los límites marítimos entre las aguas territoriales de Turquía y de Georgia en el Mar Negro.

El presente Protocolo será ratificado de conformidad con la legislación nacional de cada Parte Contratante y entrará en vigor en la fecha de intercambio de los instrumentos de ratificación por vía diplomática.

HECHO en Tbilisi el 14 de julio de 1997 en los idiomas turco, georgiano e inglés, siendo los tres textos igualmente auténticos.

(Firmado)
Por el Gobierno
de la República de Turquía

(Firmado)
Por el Gobierno
de Georgia

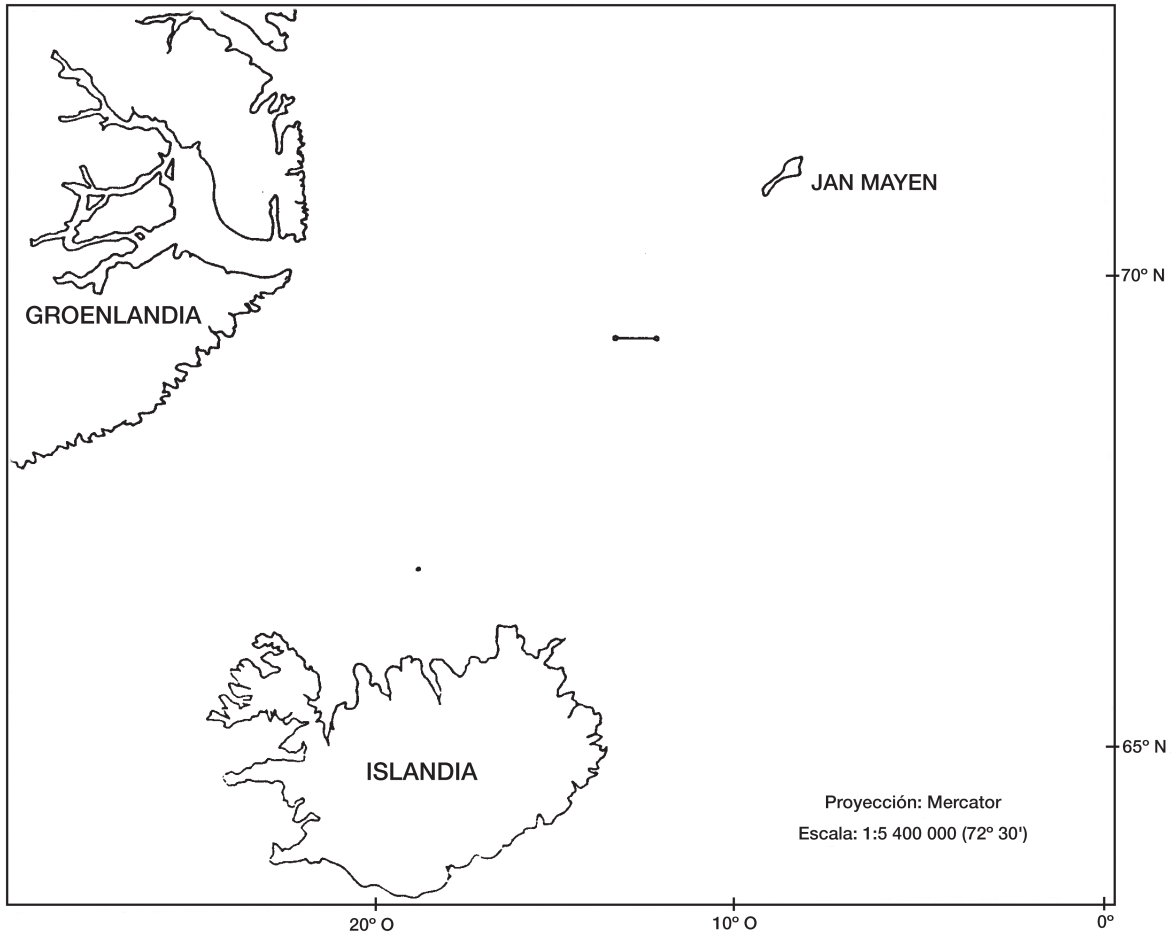
2. *Protocolo Adicional del Acuerdo de 28 de mayo de 1980 entre Noruega e Islandia sobre cuestiones relativas a la pesca y la plataforma continental y del Acuerdo complementario de 22 de octubre de 1981 sobre la plataforma continental entre Jan Mayen e Islandia*

El Gobierno del Reino de Noruega y el Gobierno de la República de Islandia, en lo sucesivo denominados las Partes,

Refiriéndose al Acuerdo celebrado entre las Partes el 28 de mayo de 1980 sobre cuestiones relativas a la pesca y la plataforma continental y al Acuerdo complementario de 22 de octubre de 1981 sobre la plataforma continental entre Jan Mayen e Islandia,

Refiriéndose además a las consultas celebradas entre el Reino de Noruega, la República de Islandia y el Reino de Dinamarca con respecto a la delimitación definitiva de la zona marítima ubicada entre Jan Mayen, Islandia y Groenlandia, que dieron lugar a un acuerdo sobre la determinación del punto 1 que se describe en el artículo 1 *infra*, en el que confluyen las líneas divisorias de los tres Estados,

Han acordado lo siguiente:



Artículo 1

La línea divisoria entre las partes de la plataforma continental correspondientes a cada una de las Partes y entre las zonas de pesca en ese sector estará compuesta, entre otras, por una línea geodésica recta trazada entre los puntos que se indican a continuación:

Punto 1:	69° 35' 00" N	13° 16' 00" W
Punto 2:	69° 34' 42" N	12° 09' 24" W

Dichos puntos se definen en función de su latitud y longitud geográficas de conformidad con el Sistema Geodésico Mundial 1984 (WGS = 84).

La línea divisoria que une los puntos referidos se ha dibujado, con fines ilustrativos, en el mapa adjunto al presente Protocolo Adicional.

Artículo 2

El presente Protocolo Adicional entrará en vigor cuando cada Parte haya notificado por escrito a la otra de que se han cumplido los procedimientos necesarios y cuando el Gobierno del Reino de Dinamarca haya comunicado por escrito a ambas Partes que se ha confirmado la determinación del punto 1

descrito en el artículo 1. La fecha de entrada en vigor será el día en que se hayan cumplido estas condiciones.

HECHO en Helsinki el 11 de noviembre de 1997 en dos versiones originales en los idiomas noruego e islandés, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Por el Gobierno
del Reino de Noruega

Por el Gobierno
de la República de Islandia

3. *Protocolo Adicional del Acuerdo de 18 de diciembre de 1995 entre el Reino de Noruega y el Reino de Dinamarca sobre la delimitación de la plataforma continental en la zona ubicada entre Jan Mayen y Groenlandia y la línea divisoria entre las zonas de pesca en ese sector*

El Gobierno del Reino de Noruega y el Gobierno del Reino de Dinamarca, en lo sucesivo denominados las Partes,

Refiriéndose al Acuerdo de 18 de diciembre de 1995 sobre la delimitación de la plataforma continental en la zona ubicada entre Jan Mayen y Groenlandia y la línea divisoria entre las zonas de pesca en ese sector,

Refiriéndose además a las consultas celebradas entre el Reino de Noruega, el Reino de Dinamarca y la República de Islandia con respecto a la delimitación definitiva de las aguas marítimas entre Jan Mayen, Groenlandia e Islandia, que dieron lugar a un acuerdo sobre la determinación del punto que se describe en el artículo 1 *infra*, en el que confluyen las líneas divisorias de los tres Estados,

Han acordado lo siguiente:

Artículo 1

A partir del punto 4 que se describe en el artículo 1 del Acuerdo de 18 de diciembre de 1995, la línea divisoria entre las partes de la plataforma continental correspondientes a cada una de las Partes y entre las zonas de pesca en ese sector continúa como una línea geodésica recta hasta el punto que se describe a continuación:

Punto 5: 69° 35' 00" N 13° 16' 00" W

Dicho punto se define en función de su latitud y longitud geográficas de conformidad con el Sistema Geodésico Mundial 1984 (WGS = 84).

La línea divisoria que une el punto 4 ya mencionado con el punto 5 antes referido se ha trazado, con fines ilustrativos, en el mapa adjunto al presente Protocolo Adicional.

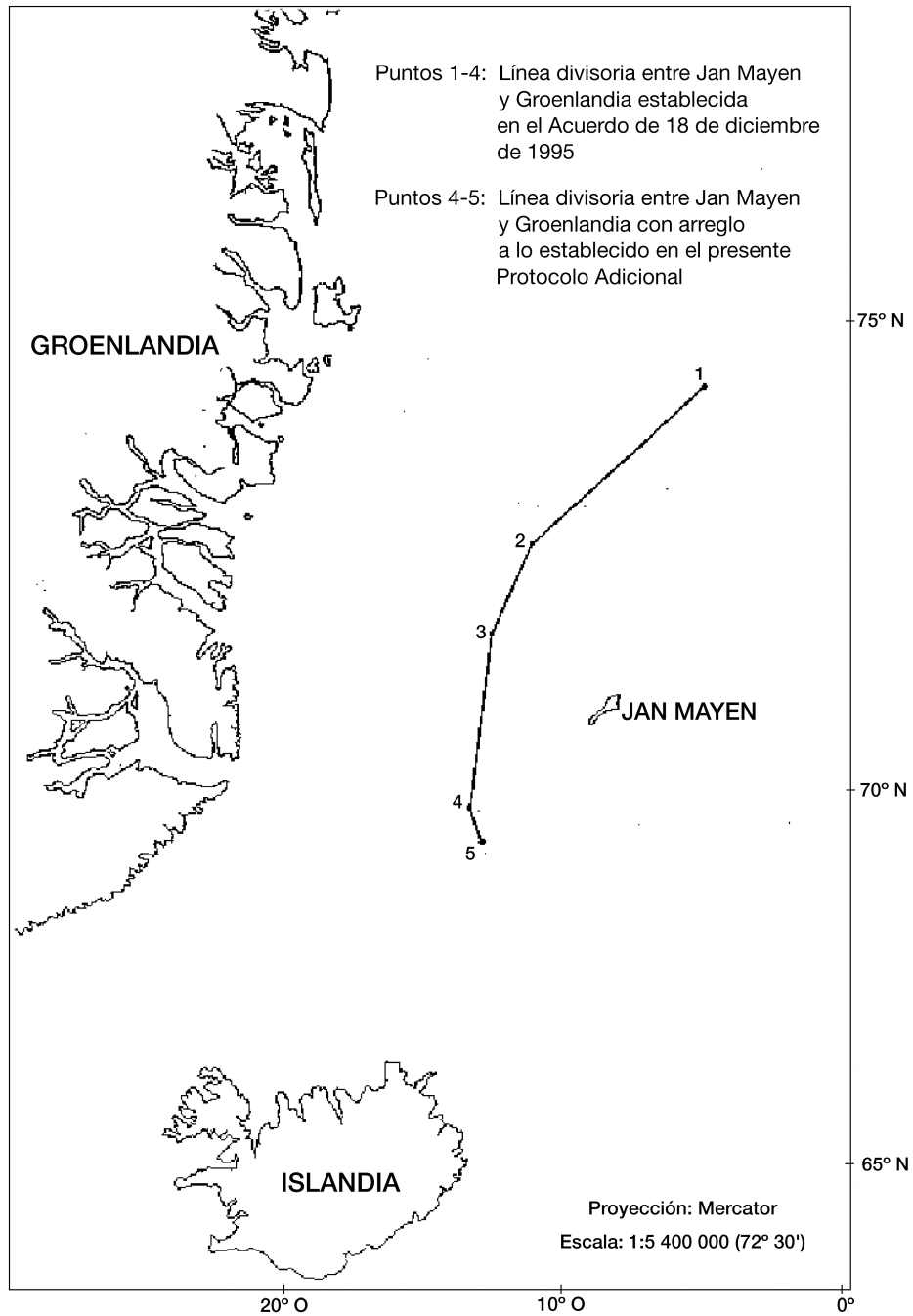
Artículo 2

El presente Protocolo Adicional entrará en vigor cuando cada Parte haya notificado por escrito a la otra Parte de que se han cumplido los procedimientos necesarios y cuando el Gobierno de la República de Islandia haya comunicado por escrito a ambas Partes que se ha confirmado la determinación del punto descrito en el artículo 1. La fecha de entrada en vigor será el día en que se hayan cumplido estas condiciones.

HECHO en Helsinki el 11 de noviembre de 1997 en dos versiones originales, en los idiomas noruego y danés, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Por el Gobierno
del Reino de Noruega

Por el Gobierno
del Reino de Dinamarca



III. OTRAS INFORMACIONES

Corrección al Boletín No. 41 (1999)

Página 46, punto 40, *debe decir:*

40	– 03° 54' 17.8"	166° 54' 37.1"
	– 03° 54' 18.1"	166° 55' 30.7"
	– 03° 54' 18.1"	166° 56' 24.4"
	– 03° 54' 17.8"	166° 57' 18.0"
	– 03° 54' 17.4"	166° 58' 11.7"
	– 03° 54' 16.7"	166° 59' 05.3"
	– 03° 54' 15.7"	166° 59' 59.0"
	– 03° 54' 14.5"	167° 00' 52.6"
	– 03° 54' 13.1"	167° 01' 46.3"
	– 03° 54' 11.4"	167° 02' 39.9"
	– 03° 54' 09.5"	167° 03' 33.5"
	– 03° 54' 07.3"	167° 04' 27.4"
	– 03° 54' 04.9"	167° 05' 20.7"
	– 03° 54' 02.3"	167° 06' 14.3"

Página 46, punto 41, primera línea, *debe decir:*

41	– 03° 53' 59.4"	167° 07' 07.9"
----	-----------------	----------------

