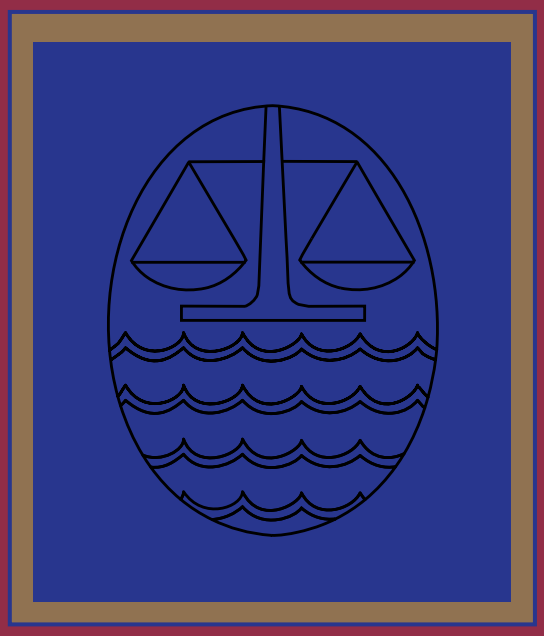
Boletín No. 61

Derecho del Mar

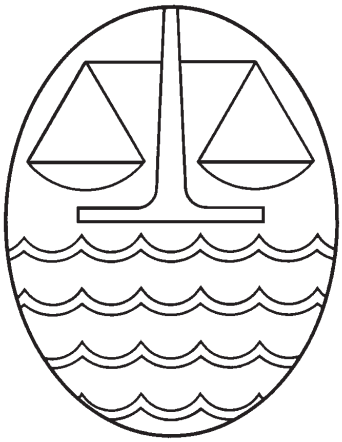


División de Asuntos Oceánicos
y del Derecho del Mar
Oficina de Asuntos Jurídicos

Naciones Unidas

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

Derecho *del* Mar



Boletín No. 61

Naciones Unidas
Nueva York, 2007

N O T A

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 los países, territorios, ciudades o zonas, 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 o decisiones adoptadas por los Estados no entraña el reconocimiento por parte de las Naciones Unidas de la validez de estas medidas y decisiones.

*

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

ISBN-10 92-1-333376-5
ISBN-13 978-92-1-333376-1

Copyright © Naciones Unidas, 2006

ÍNDICE

Página

I. CONVENCIÓN 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 2006 1

2. Listas cronológicas de ratificaciones de la Convención y los Acuerdos conexos y de las adhesiones y sucesiones a dichos documentos, al 31 de julio de 2006

a) La Convención. 10

b) Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención 12

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 13

3. Declaraciones de los Estados

República de Corea

Declaración formulada con arreglo al artículo 298, 18 de abril de 2006 14

Palau

Declaración formulada con arreglo al artículo 298, 27 de abril de 2006 15

Eslovenia

Declaración formulada en ocasión de la adhesión al 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, 15 de junio de 2006. 15

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

A. LEGISLACIÓN NACIONAL

1. Lituania: Resolución No. 1597 sobre la aprobación de los limites del mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental de la República de Lituania y la atribución de competencia para dictar los actos jurídicos necesarios a determinados Ministerios e instituciones gubernamentales, 6 de diciembre de 2004 19

2. Eslovenia: Código Marítimo (PZ), 2001 (Partes V a VII) 24

3. Kenya: Proclamación del Presidente de la República de Kenya, 9 de junio de 2005 115

4. Italia: Ley 61 sobre el establecimiento de una zona de protección ecológica más allá del límite del mar territorial, 8 de febrero de 2006. 117

Páginas

B. TRATADOS

Parte dispositiva del laudo del Tribunal Arbitral constituido con arreglo al artículo 287, y de conformidad con el Anexo VII, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en el asunto de un arbitraje entre Barbados y la República de Trinidad y Tabago, 11 de abril de 2006 119

III. OTRAS INFORMACIONES

Conferencia del Caribe sobre Delimitación Marítima. Tercera reunión plenaria. México, D.F., 27 y 28 de septiembre de 2005. 127

I. CONVENCIÓN 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 2006*

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 (en vigor desde el 11 de diciembre de 2001)	
	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	157 (🗋 35)	149 (🗋 56)	79	123	59 (🗋5)	58 (🗋26)
Afganistán	✍					
Albania		23 de junio de 2003 (a)		23 de junio de 2003 (p)		
Alemania		🗋14 de octubre de 1994 (a)	✍	14 de octubre de 1994	✍	🗋19 de diciembre de 2003
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)		
Argentina	🗋	🗋1 de diciembre de 1995	✍	1 de diciembre de 1995	✍	
Armenia		9 de diciembre de 2002 (a)		9 de diciembre de 2002 (a)		

* El presente cuadro consolidado, que brinda una información rápida y no oficial de referencia en relación con la participación en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y los dos Acuerdos de aplicación, ha sido elaborado por la División de Asuntos Oceánicos y de Derecho del Mar de la Oficina de Asuntos Jurídicos. Para la información oficial sobre la situación de dichos tratados, se ruega consultar la publicación titulada *Multilateral Treaties deposited with the Secretary-General* (http://untreaty.un.org/).

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 (en vigor desde el 11 de diciembre de 2001)	
	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
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	✍	🗋19 de diciembre de 2003
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	✍	🗋27 de julio de 2001		27 de julio de 2001 (a)	✍	
Barbados	✍	12 de octubre de 1993	✍	28 de julio de 1995 (ps)		22 de septiembre de 2000 (a)
Belarús	🗋					
Bélgica	🗋	🗋13 de noviembre de 1998	✍	13 de noviembre de 1998	✍	🗋19 de diciembre de 2003
Belice	✍	13 de agosto de 1983		21 de octubre de 1994 (ps)	✍	14 de julio de 2005
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		31 de enero de 2005 (a)		
Brasil	🗋	🗋22 de diciembre de 1988	✍		✍	8 de marzo de 2000
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	✍	25 de enero de 2005	✍	25 de enero de 2005	✍	
Burundi	✍					
Cabo Verde	🗋	🗋10 de agosto de 1987	✍			
Camboya	✍					

Camerún	✎	19 de noviembre de 1985	✎	28 de agosto de 2002		
Canadá	✎	🗋 7 de noviembre de 2003	✎	7 de noviembre de 2003	✎	🗋 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		25 de septiembre de 2002 (a)
Colombia	✎					
Comoras	✎	21 de junio de 1994				
Comunidad Europea	🗋	🗋1 de abril de 1998 (cf)	✎	1 de abril de 1998 (cf)	🗋	🗋19 de diciembre de 2003
Congo	✎					
Costa Rica	🗋	21 de septiembre de 1992		20 de septiembre de 2001 (a)		18 de junio de 2001 (a)
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		17 de octubre de 2002 (a)		
Dinamarca	✎	🗋16 de noviembre de 2004	✎	16 de noviembre de 2004	✎	🗋19 de diciembre de 2003
Djibouti	✎	8 de octubre de 1991				
Dominica	✎	24 de octubre de 1991				
Ecuador						
Egipto	✎	🗋26 de agosto de 1983	✎		✎	
El Salvador	✎					
Emiratos Árabes Unidos	✎					
Eritrea						
Eslovaquia	✎	8 de mayo de 1996	✎	8 de mayo de 1996		15 de junio de 2006
Eslovenia		🗋16 de junio de 1995 (s)	✎	16 de junio de 1995		🗋15 de junio de 2006 (a)
España	🗋	🗋15 de enero de 1997	✎	15 de enero de 1997	✎	🗋19 de diciembre de 2003
Estados Unidos de América			✎		✎	🗋21 de agosto de 1996
Estonia		🗋26 de agosto de 2005 (a)		🗋26 de agosto de 2005 (a)		
Etiopía	✎					
Ex República Yugoslava de Macedonia		19 de agosto de 1994 (s)		19 de agosto de 1994 (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 (en vigor desde el 11 de diciembre de 2001)	
	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
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	✎	🗋19 de diciembre de 2003
Francia	🗋	🗋11 de abril de 1996	✎	11 de abril de 1996	🗋	🗋19 de diciembre de 2003
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	✎	🗋19 de diciembre de 2003
Guatemala	✎	🗋11 de febrero de 1997		11 de febrero de 1997 (p)		
Guinea	🗋	6 de septiembre de 1985	✎	28 de julio de 1995 (ps)		16 de septiembre de 2005 (a)
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		28 de julio de 2003 (a)		
Hungría	✎	🗋5 de febrero de 2002		5 de febrero de 2002 (a)		
India	✎	🗋29 de junio de 1995	✎	29 de junio de 1995		🗋19 de agosto de 2003 (a)
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		19 de diciembre de 2003
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)				19 de marzo de 2003
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		19 de diciembre de 2003
Jamahiriya 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)		13 de julio de 2004 (a)
Kirguistán						
Kiribati		24 de febrero de 2003 (a)		24 de febrero de 2003 (a)		15 de septiembre de 2005 (a)
Kuwait		2 de mayo de 1986		2 de agosto de 2002 (a)		
Lesotho						
Letonia		23 de diciembre de 2004 (a)		23 de diciembre de 2004 (a)		16 de septiembre de 2005
Líbano		5 de enero de 1995		5 de enero de 1995 (p)		
Liberia						
Liechtenstein						
Lituania		12 de noviembre de 2003 (a)		12 de noviembre de 2003 (a)		
Luxemburgo		5 de octubre de 2000		5 de octubre de 2000		19 de diciembre de 2003
Madagascar		22 de agosto de 2001		22 de agosto de 2001 (p)		
Malasia		14 de octubre de 1996		14 de octubre de 1996 (p)		
Malawi						
Maldivas		7 de septiembre de 2000		7 de septiembre de 2000		30 de diciembre de 1998
Malí		16 de julio de 1985				
Malta		20 de mayo de 1993		26 de junio de 1996		11 de noviembre de 2001 (a)
Marruecos						
Mauricio		4 de noviembre de 1994		4 de noviembre de 1994 (p)		25 de marzo de 1997 (a)

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 (en vigor desde el 11 de diciembre de 2001)	
	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
Mauritania	✍	17 de julio de 1996	✍	17 de julio de 1996 (p)	✍	
México	✍	18 de marzo de 1983		10 de abril de 2003 (a)		
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 Zelandia	✍	19 de julio de 1996	✍	19 de julio de 1996	✍	18 de abril de 2001
Omán	🗋	🗋17 de agosto de 1989		26 de febrero de 1997 (a)		
Países Bajos	✍	🗋28 de junio de 1996	✍	28 de junio de 1996	🗋	🗋19 de diciembre de 2003
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		🗋14 de marzo de 2006
Portugal	✍	🗋3 de noviembre de 1997	✍	3 de noviembre de 1997	✍	🗋19 de diciembre de 2003
Qatar	🗋	9 de diciembre de 2002		9 de diciembre de 2002 (p)		
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del norte		🗋25 de julio de 1997 (a)	✍	25 de julio de 1997	✍	🗋10 de diciembre de 2001 🗋19 de diciembre de 2003[4]
República Árabe Siria						
República Centroafricana	✍					
República Checa	✍	🗋21 de junio de 1996	✍	21 de junio de 1996		
República de Corea	✍	29 de enero de 1996	✍	29 de enero de 1996	✍	
República Democrática del Congo	✍	17 de febrero de 1989				
República Democrática Popular Lao	✍	5 de junio de 1998	✍	5 de junio de 1998 (p)		
República de Moldova						
República Dominicana	✍					
República Popular Democrática de Corea	✍					
República Unida de Tanzanía	✍	🗋30 de septiembre de 1985	✍	25 de junio de 1998		
Rumania	🗋	🗋17 de diciembre de 1996		17 de diciembre de 1996 (a)		
Rwanda	✍					
Saint Kitts y Nevis	✍	7 de enero de 1993				
Samoa	✍	14 de agosto de 1995	✍	14 de agosto de 1995 (p)	✍	25 de octubre de 1996
San Marino						
Santa Lucía	✍	27 de marzo de 1985			✍	9 de agosto de 1996
Santa Sede						
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
Serbia y Montenegro	4	🗋12 de marzo de 2001 (s)	✍	28 de julio 1995 (ps)[4]		
Seychelles	✍	16 de septiembre de 1991	✍	15 de diciembre de 1994	✍	20 de marzo de 1998

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 (en vigor desde el 11 de diciembre de 2001)	
	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
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		14 de agosto de 2003 (a)
Sudán	🗋	23 de enero de 1985	✎			
Suecia	🗋	🗋25 de junio de 1996	✎	25 de junio de 1996	✎	🗋19 de diciembre de 2003
Suiza	✎		✎			
Suriname	✎	9 de julio de 1998		9 de julio de 1998 (p)		
Swazilandia	✎		✎			
Tailandia	✎					
Tayikistán						
Timor Leste						
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	✎	24 de mayo de 2002		
Turkmenistán						
Turquía						
Tuvalu	✎	9 de diciembre de 2002		9 de diciembre de 2002 (p)		
Ucrania	🗋	🗋26 de julio de 1999	✎	26 de julio de 1999	✎	27 de febrero de 2003
Uganda	✎	9 de noviembre de 1990	✎	28 de julio de 1995 (ps)	✎	
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, República Bolivariana de						
Viet Nam	✎	🗋25 de julio de 1994		27 de abril de 2006		
Yemen	🗋	🗋21 de julio de 1987				
Zambia	✎	7 de marzo 1983	✎	28 de julio 1995 (ps)		
Zimbabwe	✎	24 de febrero 1993	✎	28 de julio 1995 (ps)		
TOTALES	157 (🗋 35)	149 (🗋 56)	79	123	59 (🗋 5)	58 (🗋 26)

[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 conformidad 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.

[4] Para más detalles, véase el Capítulo XXI de la publicación titulada *Multilateral Treaties deposited with the Secretary-General*. http://untreaty.un.org/ENGLISH/bible/englishinternetbible/partI/chapterXXI/treaty 9.

2. LISTAS CRONOLÓGICAS DE LAS RATIFICACIONES DE LA CONVENCIÓN Y LOS ACUERDOS CONEXOS Y DE LAS ADHESIONES Y SUCESIONES A DICHOS INSTRUMENTOS, AL 31 DE MARZO DE 2006

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 Tanzanía (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. Nigeria (14 de agosto de 1986)
30. Guinea-Bissau (25 de agosto de 1986)
31. Paraguay (26 de septiembre de 1986)
32. Yemen (21 de julio de 1987)
33. Cabo Verde (10 de agosto de 1987)
34. Santo Tomé y Príncipe (3 de noviembre de 1987)
35. Chipre (12 de diciembre de 1988)
36. Brasil (22 de diciembre de 1988)
37. Antigua y Barbuda (2 de febrero de 1989)
38. República Democrática del Congo (17 de febrero de 1989)
39. Kenya (2 de marzo de 1989)
40. Somalia (24 de julio de 1989)
41. Omán (17 de agosto de 1989)
42. Botswana (2 de mayo de 1990)
43. Uganda (9 de noviembre de 1990)
44. Angola (5 de diciembre de 1990)
45. Granada (25 de abril de 1991)
46. Micronesia (Estados Federados de) (29 de abril de 1991)
47. Islas Marshall (9 de agosto de 1991)
48. Seychelles (16 de septiembre de 1991)
49. Djibouti (8 de octubre de 1991)
50. Dominica (24 de octubre de 1991)
51. Costa Rica (21 de septiembre de 1992)
52. Uruguay (10 de diciembre de 1992)
53. Saint Kitts y Nevis (7 de enero de 1993)
54. Zimbabwe (24 de febrero de 1993)
55. Malta (20 de mayo de 1993)
56. San Vicente y las Granadinas (1º de octubre de 1993)
57. Honduras (5 de octubre de 1993)
58. Barbados (12 de octubre de 1993)
59. Guyana (16 de noviembre de 1993)
60. Bosnia y Herzegovina (12 de enero de 1994)
61. Comoras (21 de junio de 1994)
62. Sri Lanka (19 de julio de 1994)
63. Viet Nam (25 de julio de 1994)
64. ex República Yugoslava de Macedonia (19 de agosto de 1994)
65. Australia (5 de octubre de 1994)
66. Alemania (14 de octubre de 1994)

67. Mauricio (4 de noviembre de 1994)
68. Singapur (17 de noviembre de 1994)
69. Sierra Leona (12 de diciembre de 1994)
70. Líbano (5 de enero de 1995)
71. Italia (13 de enero de 1995)
72. Islas Cook (15 de febrero de 1995)
73. Croacia (5 de abril de 1995)
74. Bolivia (28 de abril de 1995)
75. Eslovenia (16 de junio de 1995)
76. India (29 de junio de 1995)
77. Austria (14 de julio de 1995)
78. Grecia (21 de julio de 1995)
79. Tonga (2 de agosto de 1995)
80. Samoa (14 de agosto de 1995)
81. Jordania (27 de noviembre de 1995)
82. Argentina (1º de diciembre de 1995)
83. Nauru (23 de enero de 1996)
84. República de Corea (29 de enero de 1996)
85. Mónaco (20 de marzo de 1996)
86. Georgia (21 de marzo de 1996)
87. Francia (11 de abril de 1996)
88. Arabia Saudita (24 de abril de 1996)
89. Eslovaquia (8 de mayo de 1996)
90. Bulgaria (15 de mayo de 1996)
91. Myanmar (21 de mayo de 1996)
92. China (7 de junio de 1996)
93. Argelia (11 de junio de 1996)
94. Japón (20 de junio de 1996)
95. República Checa (21 de junio de 1996)
96. Finlandia (21 de junio de 1996)
97. Irlanda (21 de junio de 1996)
98. Noruega (24 de junio de 1996)
99. Suecia (25 de junio de 1996)
100. Países Bajos (28 de junio de 1996)
101. Panamá (1º de julio de 1996)
102. Mauritania (17 de julio de 1996)
103. Nueva Zelandia (19 de julio de 1996)
104. Haití (31 de julio de 1996)
105. Mongolia (13 de agosto de 1996)
106. Palau (30 de septiembre de 1996)
107. Malasia (14 de octubre de 1996)
108. Brunei Darussalam (5 de noviembre de 1996)
109. Rumania (17 de diciembre de 1996)
110. Papua Nueva Guinea (14 de enero de 1997)
111. España (15 de enero de 1997)
112. Guatemala (11 de febrero de 1997)
113. Pakistán (26 de febrero de 1997)
114. Federación de Rusia (12 de marzo de 1997)
115. Mozambique (13 de marzo de 1997)
116. Islas Salomón (23 de junio de 1997)
117. Guinea Ecuatorial (21 de julio de 1997)
118. Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (25 de julio de 1997)
119. Chile (25 de agosto de 1997)
120. Benin (16 de octubre de 1997)
121. Portugal (3 de noviembre de 1997)
122. Sudáfrica (23 de diciembre de 1997)
123. Gabón (11 de marzo de 1998)
124. Comunidad Europea (1º de abril de 1998)
125. República Democrática Popular Lao (5 de junio de 1998)
126. Suriname (9 de julio de 1998)
127. Nepal (2 de noviembre de 1998)
128. Bélgica (13 de noviembre de 1998)
129. Polonia (13 de noviembre de 1998)
130. Ucrania (26 de julio de 1999)
131. Vanuatu (10 de agosto de 1999)
132. Nicaragua (3 de mayo de 2000)
133. Maldivas (7 de septiembre de 2000)
134. Luxemburgo (5 de octubre de 2000)
135. Serbia y Montenegro (12 de marzo de 2001)
136. Bangladesh (27 de julio de 2001)
137. Madagascar (22 de agosto de 2001)
138. Hungría (5 de febrero de 2002)
139. Armenia (9 de diciembre de 2002)
140. Qatar (9 de diciembre de 2002)
141. Tuvalu (9 de diciembre de 2002)

142. Kiribati (24 de febrero de 2003)
143. Albania (23 de junio de 2003)
144. Canadá (7 de noviembre de 2003)
145. Lituania (12 de noviembre de 2003)
146. Dinamarca (16 de noviembre de 2004)
147. Letonia (23 de diciembre de 2004)
148. Burkina Faso (25 de enero de 2005)
149. Estonia (26 de agosto de 2005)

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. República Checa (21 de junio de 1996)
57. Finlandia (21 de junio de 1996)
58. Irlanda (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)
73. España (15 de enero de 1997)
74. Guatemala (11 de febrero de 1997)
75. Omán (26 de febrero de 1997)
76. Pakistán (26 de febrero de 1997)
77. Federación de Rusia (12 de marzo de 1997)
78. Mozambique (13 de marzo de 1997)
79. Islas Salomón (23 de junio de 1997)
80. Guinea Ecuatorial (21 de julio de 1997)
81. Filipinas (23 de julio de 1997)
82. Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (25 de julio de 1997)
83. Chile (25 de agosto de 1997)
84. Benin (16 de octubre de 1997)
85. Portugal (3 de noviembre de 1997)
86. Sudáfrica (23 de diciembre de 1997)
87. Gabón (11 de marzo de 1998)
88. Comunidad Europea (1º de abril de 1998)
89. República Democrática Popular Lao (5 de junio de 1998)
90. República Unida de Tanzanía (25 de junio de 1998)
91. Suriname (9 de julio de 1998)
92. Nepal (2 de noviembre de 1998)
93. Bélgica (13 de noviembre de 1998)
94. Polonia (13 de noviembre de 1998)
95. Ucrania (26 de julio de 1999)
96. Vanuatu (10 de agosto de 1999)
97. Nicaragua (3 de mayo de 2000)
98. Indonesia (2 de junio de 2000)
99. Maldivas (7 de septiembre de 2000)
100. Luxemburgo (5 de octubre de 2000)
101. Bangladesh (27 de julio de 2001)
102. Madagascar (22 de agosto de 2001)
103. Costa Rica (20 de septiembre de 2001)
104. Hungría (5 de febrero de 2002)
105. Túnez (24 de marzo de 2002)
106. Camerún (28 de agosto de 2002)
107. Kuwait (2 de agosto de 2002)
108. Cuba (17 de octubre de 2002)
109. Armenia (9 de diciembre de 2002)
110. Qatar (9 de diciembre de 2002)
111. Tuvalu (9 de diciembre de 2002)
112. Kiribati (24 de febrero de 2003)
113. México (10 de abril de 2003)
114. Albania (23 de junio de 2003)
115. Honduras (28 de julio de 2003)
116. Canadá (7 de noviembre de 2003)
117. Lituania (12 de noviembre de 2003)
118. Dinamarca (16 de noviembre de 2004)
119. Letonia (23 de diciembre de 2004)
120. Botswana (31 de enero de 2005)
121. Burkina Faso (25 de enero de 2005)
122. Estonia (26 de agosto de 2005)
123. Vietnam (27 de abril de 2006)

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)
2. Santa Lucía (9 de agosto de 1996)
3. Estados Unidos de América (21 de agosto de 1996)
4. Sri Lanka (24 de octubre de 1996)
5. Samoa (25 de octubre de 1996)
6. Fiji (12 de diciembre de 1996)
7. Noruega (30 de diciembre de 1996)
8. Nauru (10 de enero de 1997)
9. Bahamas (16 de enero de 1997)
10. Senegal (30 de enero de 1997)
11. Islas Salomón (13 de febrero de 1997)
12. Islandia (14 de febrero de 1997)

13. Mauricio (25 de marzo de 1997)
14. Micronesia (Estados Federados de) (23 de mayo de 1997)
15. Federación de Rusia (4 de agosto de 1997)
16. Seychelles (20 de marzo de 1998)
17. Namibia (8 de abril de 1998)
18. Irán (República Islámica del) (17 de abril de 1998)
19. Maldivas (30 de diciembre de 1998)
20. Islas Cook (1º de abril de 1999)
21. Papua Nueva Guinea (4 de junio de 1999)
22. Mónaco (9 de junio de 1999)
23. Canadá (3 de agosto de 1999)
24. Uruguay (10 de septiembre de 1999)
25. Australia (23 de diciembre de 1999)
26. Brasil (8 de marzo de 2000)
27. Barbados (22 de septiembre de 2000)
28. Nueva Zelandia (18 de abril de 2001)
29. Costa Rica (18 de junio de 2001)
30. Malta (11 de noviembre de 2001)
31. Reino Unido (19 de diciembre de 2001)[1]
32. Chipre (25 de septiembre de 2002)
33. Ucrania (27 de febrero de 2003)
34. Islas Marshall (19 de marzo de 2003)
35. Sudáfrica (14 de agosto de 2003)
36. India (19 de agosto de 2003)
37. Unión Europea (19 de diciembre de 2003)
38. Austria (19 de diciembre de 2003)
39. Bélgica (19 de diciembre de 2003)
40. Dinamarca (19 de diciembre de 2003)
41. Finlandia (19 de diciembre de 2003)
42. Francia (19 de diciembre de 2003)
43. Alemania (19 de diciembre de 2003)
44. Grecia (19 de diciembre de 2003)
45. Irlanda (19 de diciembre de 2003)
46. Italia (19 de diciembre de 2003)
47. Luxemburgo (19 de diciembre de 2003)
48. Países Bajos (19 de diciembre de 2003)
49. Portugal (19 de diciembre de 2003)
50. España (19 de diciembre de 2003)
51. Suecia (19 de diciembre de 2003)
52. Kenya (13 de julio de 2004)
53. Belice (14 de julio de 2005)
54. Kiribati (15 de septiembre de 2005)
55. Guinea (16 de septiembre de 2005)
56. Liberia (16 de septiembre de 2005)
57. Polonia (14 de marzo de 2006)
58. Eslovenia (15 de junio de 2006)

[1] Para más detalles, véase el capítulo XXI de la publicación titulada *Multilateral Treaties deposited with the Secretary-General*. http://untreaty.un, org/ENGLISH/bible/englishinternetbible/partI/chapterXXI/treaty9.asp

3. DECLARACIONES DE LOS ESTADOS

REPÚBLICA DE COREA

DECLARACIÓN FORMULADA CON ARREGLO AL ARTÍCULO 298
18 DE ABRIL DE 2006

1. De conformidad con el párrafo 1 del artículo 298 de la Convención, la República de Corea no acepta ninguno de los procedimientos previstos en la sección 2 de la Parte XV de la Convención con respecto a todas las categorías de controversias a que se hace referencia en los apartados *a*), *b*) y *c*) del párrafo 1 del artículo 298 de la Convención.

2. La presente declaración surtirá efecto de inmediato.

3. Nada de lo contenido en la presente declaración afectará el derecho de la República de Corea a presentar una solicitud ante una corte o un tribunal, a que se hace referencia en el artículo 287 de la Convención, para que se le permita intervenir en los procedimientos de cualquier controversia entre otros Estados Partes, en caso de que considere que tiene un interés jurídico que puede ser afectado por la decisión que se adopte en dicha controversia.

PALAU

DECLARACIÓN CON ARREGLO AL ARTÍCULO 298

27 DE ABRIL DE 2006

El Gobierno de la República de Palau declara con arreglo al apartado *a*) del párrafo 1 del artículo 298 de la Convención de las Naciones Unidas de 1982 sobre el Derecho del Mar que no acepta procedimientos obligatorios que entrañen decisiones vinculantes en relación con la delimitación y/o la interpretación de límites marítimos.

ESLOVENIA

DECLARACIÓN FORMULADA CON OCASIÓN DE LA ADHESIÓN AL 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. 15 DE JUNIO DE 2006

La República de Eslovenia declara con ocasión del depósito del instrumento de adhesión al Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas de 10 de diciembre de 1982 sobre el Derecho del Mar relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios que en su calidad de Estado miembro de la Comunidad Europea ha transferido a la Comunidad la competencia relacionada con las cuestiones siguientes reguladas por el Acuerdo:

I. Asuntos respecto de los cuales la Comunidad tiene competencia exclusiva

1. Los Estados miembros han transferido competencia a la Comunidad con respecto a la conservación y el ordenamiento de los recursos vivos del mar. Por lo tanto, en esta esfera, incumbe a la Comunidad adoptar las normas y reglamentaciones pertinentes (que ejecutarán los Estados miembros) y dentro de su competencia celebrar los compromisos externos con terceros Estados o con organizaciones competentes. Esta competencia se aplica en relación con las aguas bajo jurisdicción nacional de pesca y a la alta mar.

2. La Comunidad tiene la competencia reglamentaria otorgada con arreglo al derecho internacional al Estado del pabellón de una embarcación para determinar las medidas de conservación y ordenamiento de los recursos pesqueros marinos aplicables a las embarcaciones que enarbolen el pabellón de los Estados miembros y a asegurar que los Estados miembros adopten disposiciones que permitan la aplicación de dichas medidas.

3. No obstante, las medidas aplicables con respecto a los capitanes y demás oficiales de embarcaciones pesqueras, por ejemplo, la denegación, el retiro o la suspensión de autorizaciones para desempeñarse como tales, son de competencia de los Estados miembros de conformidad con su legislación nacional. Las medidas relativas al ejercicio de jurisdicción por el Estado del pabellón sobre sus embarcaciones en la alta mar, en particular disposiciones tales como las relativas a la toma y la cesión del control de embarcaciones pesqueras por Estados distintos del Estado del pabellón, la cooperación internacional con respecto a la ejecución, y la recuperación del control de sus embarcaciones, son de competencia de los Estados miembros de conformidad con el derecho de la Comunidad.

II. Asuntos respecto de los cuales la Comunidad y sus Estados miembros tienen competencia

La Comunidad tiene competencia compartida con sus Estados miembros respecto de los siguientes asuntos regidos por este Acuerdo: necesidades de los Estados en desarrollo, investigación científica, medidas del Estado del puerto y medidas adoptadas con respecto a quienes no son miembros de organizaciones regionales de pesca y no son Partes en el Acuerdo. Las siguientes disposiciones del Acuerdo se aplican tanto a la Comunidad como a sus Estados miembros:

Disposiciones generales: (artículos 1, 4 y 34 a 50)

Solución de controversias: (Parte VIII).

Declaración interpretativa

1. La República de Eslovenia entiende que las expresiones "particularidades geográficas", "características propias de la subregión o región", "factores socioeconómicos, geográficos y medioambientales", "características naturales de ese mar" u otras expresiones análogas empleadas en referencia a una región geográfica no perjudican los derechos y deberes de los Estados con arreglo al derecho internacional.

2. La República de Eslovenia entiende que ninguna disposición de este Acuerdo puede interpretarse de manera que se oponga al principio de libertad de la alta mar, reconocido por el derecho internacional.

3. La República de Eslovenia entiende que la expresión "los Estados cuyos nacionales en la alta mar" no establece ningún nuevo motivo para fundar la jurisdicción en la nacionalidad de las personas que se dedican a pescar en la alta mar en lugar de en el principio de la jurisdicción del Estado del pabellón.

4. El Acuerdo no otorga a ningún Estado el derecho a mantener o aplicar medidas unilaterales durante el período de transición a que se refiere el párrafo 3 del artículo 21. Posteriormente, si no se ha llegado a un acuerdo, los Estados sólo actuarán de conformidad con las disposiciones previstas en los artículos 21 y 22 del Acuerdo.

5. En lo tocante a la aplicación del artículo 21, la República de Eslovenia entiende que cuando el Estado del pabellón declara que se propone ejercer su autoridad, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19, respecto de un buque pesquero que enarbole su pabellón, las autoridades del Estado que realiza la inspección no podrán pretender ejercer ninguna otra autoridad con arreglo a lo dispuesto en el artículo 21 respecto de dicho buque.

Cualquier controversia relacionada con esta cuestión deberá resolverse de conformidad con los procedimientos previstos en la Parte VIII del Acuerdo. Ningún Estado podrá invocar una controversia de este tipo para mantener el control sobre un buque que no enarbole su pabellón. Además, la República de Eslovenia considera que la palabra "ilícitas" empleada en el párrafo 18 del artículo 21 del Acuerdo debe interpretarse a la luz de la totalidad del Acuerdo, y en particular, de sus artículos 4 y 35.

6. La República de Eslovenia reitera que todos los Estados deben abstenerse en sus relaciones de la amenaza o el uso de la fuerza de conformidad con los principios generales del derecho internacional, la Carta de las Naciones Unidas y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Además, la República de Eslovenia subraya que el uso de la fuerza a que se hace referencia en el artículo 22 constituye una medida excepcional que debe basarse en el más estricto acatamiento del principio de proporcionalidad y cualquier abuso al respecto generará la responsabilidad internacional del Estado que realice la inspección. Todo caso de incumplimiento será resuelto por medios pacíficos y de conformidad con los procedimientos de solución de controversias aplicables. Además, la República de Eslovenia con-

sidera que los términos y condiciones pertinentes para el abordaje y la inspección deberían detallarse de conformidad con los principios pertinentes de derecho internacional en el marco de los correspondientes arreglos y organizaciones regionales y subregionales de ordenación de la pesca.

7. La República de Eslovenia entiende que en la aplicación de lo dispuesto en los párrafos 6, 7 y 8 del artículo 21 el Estado del pabellón puede fundarse en los requisitos establecidos en su sistema jurídico con arreglo a los cuales las autoridades judiciales tienen discrecionalidad para decidir si corresponde o no el enjuiciamiento a la luz de todos los hechos de cada caso. Las decisiones que tome el Estado del pabellón sobre la base de dichos requisitos no se interpretarán como falta de respuesta o de adopción de medidas.

Confirmación de las declaraciones formuladas por la Comunidad Europea

La República de Eslovenia confirma por el presente acto las declaraciones formuladas por la Comunidad Europea con ocasión de la ratificación del Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios.

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

A. LEGISLACIÓN NACIONAL

1. LITUANIA

RESOLUCIÓN NO. 1597 SOBRE LA APROBACIÓN DE LOS LIMITES DEL MAR TERRITORIAL, LA ZONA CONTIGUA, LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA Y LA PLATAFORMA CONTINENTAL DE LA REPÚBLICA DE LITUANIA Y LA ATRIBUCIÓN DE COMPETENCIA PARA DICTAR LOS ACTOS JURÍDICOS NECESARIOS A DETERMINADOS MINISTERIOS E INSTITUCIONES GUBERNAMENTALES[1]

6 DE DICIEMBRE DE 2004
VILNA

De conformidad con las normas y principios universalmente reconocidos del derecho internacional del mar, consagrados en la Convención de las Naciones Unidas de 1982 sobre el Derecho del Mar (*Valstybės Žinios* (Gaceta Oficial) No. 107-4786, 2003), y con el fin de ejercer su soberanía sobre el mar territorial y sus derechos de soberanía respecto de la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental, el Gobierno de la República de Lituania ha resuelto:

1. Establecer dentro del sistema geodésico mundial 1984 (WGS 84) :

1.1. Las coordenadas de los puntos de viraje (Anexo 1) de los límites del mar territorial de la República de Lituania (Anexo 4), trazados con líneas rectas (líneas loxodrómicas);

1.2. Las coordenadas de los puntos de viraje (Anexo 2) de los límites coincidentes de la zona económica exclusiva y la plataforma continental de la República de Lituania (Anexo 4), trazados con líneas rectas (líneas loxodrómicas);

1.3. Las coordenadas de los puntos de viraje (Anexo 3) del límite de la zona contigua de la República de Lituania (Anexo 4), trazado con líneas rectas (líneas loxodrómicas).

2. Asignar a los ministerios que se indican a continuación la competencia para determinar la necesidad de dictar (y, cuando proceda, preparar) las leyes y reglamentaciones necesarias para cumplir con las normas internacionales relativas a la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental de la República de Lituania con arreglo a lo previsto en los tratados internacionales de la República de Lituania y crear un sistema jurídico uniforme que comprenda la prevención de las infracciones y la responsabilidad civil o penal, antes del 31 de marzo de 2005:

2.1. Ministerio de Medio Ambiente: con respecto a la construcción y operación de instalaciones y cables o tuberías en el mar, la conservación de los recursos vivos del mar, la prospección, la exploración y la explotación de los recursos, la preservación del medio ambiente marino, la prevención y reducción de la contaminación, el vertimiento de desechos y otros elementos dentro de la zona económica exclusiva y en la plataforma continental;

[1] FUENTE: http://www.lrv.lt/main en.php. Las listas de coordenadas geográficas de puntos que figuran en los anexos de la resolución fueron depositados ante el Secretario General de las Naciones Unidas con arreglo a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar mediante una nota verbal de fecha 8 de marzo de 2006 del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Lituania.

2.2. Ministerio de Medio Ambiente y Ministerio de Educación y Ciencia: con respecto a la investigación científica marina en la zona económica exclusiva;

2.3. Ministerio de Defensa Nacional y Ministerio del Interior: con respecto a las operaciones de salvamento, el derecho de persecución;

2.4. Ministerio de Cultura: con respecto a la protección del patrimonio cultural, las emisiones radioeléctricas no autorizadas (la transmisión de emisiones sonoras de radio o de televisión para el público en general) en la zona económica exclusiva;

2.5. Ministerio de Transporte y Comunicaciones: con respecto a la seguridad del sobrevuelo y la navegación, la reglamentación del tráfico marítimo, la protección de los instrumentos de navegación;

2.6. Ministerio de Transporte y Comunicaciones, y el Servicio Nacional de Tierras dependiente del Ministerio de Agricultura: con respecto a las actividades de relevamiento hidrográfico;

2.7. Ministerio de Salud Pública: con respecto a la prevención de las violaciones de las reglamentaciones sanitarias en la zona contigua;

2.8. Ministerio de Agricultura: con respecto a las actividades pesqueras en la zona económica exclusiva.

3. Determinar la cesación de la vigencia de la resolución del Gobierno No. 1292, de 30 de octubre de 2000, relativa a la aprobación de los puntos de la costa del Mar Báltico para la determinación de los límites del mar territorial de la República de Lituania (*Valstybės Žinios* (Gaceta Oficial), No. 94-2938, 2000).

4. La presente resolución permanecerá en vigor hasta la adopción de las leyes relativas a los límites del mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental de la República de Lituania.

Primer Ministro Interino
Algirdas BRAZAUSKAS

Ministro de Relaciones Exteriores
Antanas VALIONIS

ANEXO 1 A LA RESOLUCIÓN NO. 1597 DE 6 DE DICIEMBRE DE 2004 DEL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE LITUANIA

Coordenadas de los puntos de viraje de los límites del mar territorial de la República de Lituania

CUADRO 1. LÍNEA DE BASE NORMAL EN LA COSTA DEL MAR BÁLTICO (*Límite interior del mar territorial*)

	Coordenadas geográficas de los puntos	
Punto No.	*Latitud Norte*	*Longitud Este*
1	56° 04,148’	21° 03,858’
2	55° 55,246’	21° 02,689’
3	55° 43,631’	21° 04,562’
4	55° 37,780’	21° 06,398’
5	55° 32,545’	21° 05,913’
6	55° 23,165’	21° 02,078’
7	55° 16,850’	20° 57,223’

CUADRO 2. LÍMITE DEL ESTADO CON LA FEDERACIÓN DE RUSIA
(Límite meridional del mar territorial)

	Coordenadas geográficas de los puntos	
Punto No.	*Latitud Norte*	*Longitud Este*
7	55° 16,850’	20° 57,223’
14	55° 23,040’	20° 39,227’

CUADRO 3. LÍMITE DEL ESTADO CON LA REPÚBLICA DE LETONIA
(Límite septentrional del mar territorial)

	Coordenadas geográficas de los puntos	
Punto No.	*Latitud Norte*	*Longitud Este*
1	56° 04, 148’	21° 03,858’
8	56° 02, 725’	20° 42,583’

CUADRO 4. LÍMITE EXTERIOR DEL MAR TERRITORIAL
(Límite del Estado)

	Coordenadas geográficas de los puntos	
Punto No.	*Latitud Norte*	*Longitud Este*
8	56° 02,725’	20° 42,583’
9	55° 54,934’	20° 41,361’
10	55° 43,507’	20° 43,333’
11	55° 38,142’	20° 45,228’
12	55° 33,896’	20° 44,911’
13	55° 27,330’	20° 42,325’
14	55° 23,040’	20° 39,227’

ANEXO 2 A LA RESOLUCIÓN NO. 1597 DE 6 DE DICIEMBRE DE 2004 DEL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE LITUANIA

Coordenadas de los puntos de viraje de los límites coincidentes de la zona económica exclusiva y la plataforma continental de la República de Lituania

CUADRO 1. LÍMITE DE LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA Y LA PLATAFORMA CONTINENTAL ENTRE LA REPÚBLICA DE LITUANIA Y LA FEDERACIÓN DE RUSIA

	Coordenadas geográficas de los puntos	
Punto No.	*Latitud Norte*	*Longitud Este*
14	55° 23,040’	20° 39,227’
22	55° 38,175’	19° 55,466’
23	55° 55,420’	19° 02,805’
24	55° 55,921’	19° 01,268’

CUADRO 2. LÍMITE DE LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA Y LA PLATAFORMA CONTINENTAL ENTRE LA REPÚBLICA DE LITUANIA Y EL REINO DE SUECIA

	Coordenadas geográficas de los puntos	
Punto No.	*Latitud Norte*	*Longitud Este*
24	55° 55,921’	19° 01,268’
25	55° 57,300’	19° 03,983’
26	55° 58,867’	19° 04,817’
27	56° 02,433’	19° 05,600’
28	56° 02,725’	19° 05,783’

CUADRO 3. LÍMITE DE LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA Y LA PLATAFORMA CONTINENTAL ENTRE LA REPÚBLICA DE LITUANIA Y LA REPÚBLICA DE LETONIA

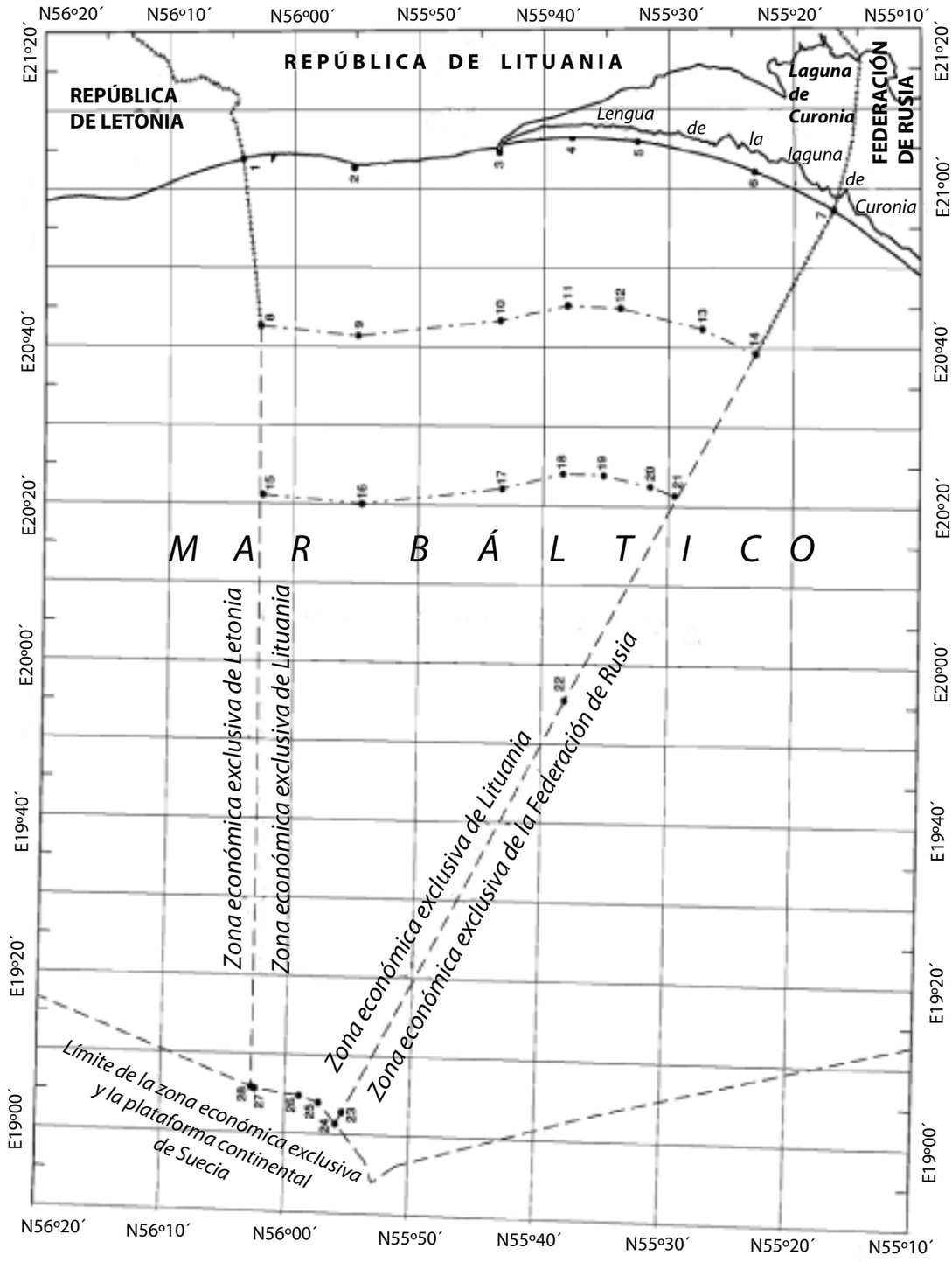
	Coordenadas geográficas de los puntos	
Punto No.	*Latitud Norte*	*Longitud Este*
8	56° 02, 725’	20° 42,583’
28	56° 02, 725’	19° 05,783’

ANEXO 3 A LA RESOLUCIÓN NO. 1597 DE 6 DE DICIEMBRE DE 2004 DEL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE LITUANIA

Coordenadas de los puntos de viraje del límite de la zona contigua de la República de Lituania

	Coordenadas geográficas de los puntos	
Punto No.	*Latitud Norte*	*Longitud Este*
15	56° 02,504’	20° 21,152’
16	55° 54,560’	20° 20,040’
17	55° 43,321’	20° 22,107’
18	55° 38,443’	20° 24,052’
19	55° 35,188’	20° 23,885’
20	55° 31,443’	20° 22,504’
21	55° 29,486’	20° 21,371’

ANEXO 4 A LA RESOLUCIÓN NO. 1597 DE 6 DE DICIEMBRE DE 2004
DEL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE LITUANIA



2. ESLOVENIA

CÓDIGO MARÍTIMO (PZ), 2001[1]

QUINTA PARTE. EL ARMADOR

SECCIÓN I – RESPONSABILIDAD DEL ARMADOR

Artículo 382

El armador será responsable de las obligaciones que surjan en relación con la navegación y la utilización de un buque, a menos que en la presente Ley se disponga lo contrario.

Artículo 383

El armador y el salvador podrán limitar su responsabilidad por reclamaciones marítimas de conformidad con las disposiciones de la presente parte de la Ley.

A los efectos de la presente sección de la Ley, el propietario, el fletador y el propietario-fletador también se considerarán armadores.

Se entenderá por "salvador" la persona que ofrece servicios directamente relacionados con el salvamento o el rescate.

En caso de reclamaciones con arreglo al artículo 385 de esta Ley contra las personas por cuyas acciones, omisiones o errores sea responsable el armador o el salvador, dichas personas podrán limitar su responsabilidad de conformidad con las disposiciones de la presente parte de la Ley.

La persona que asegure contra la responsabilidad frente a las reclamaciones respecto de las cuales se pueda limitar la responsabilidad de conformidad con las disposiciones de la presente Ley tendrá derecho a los mismos beneficios que la parte asegurada con arreglo a la presente Ley.

En ningún caso la referencia a la limitación de responsabilidad implicará una admisión de responsabilidad.

Artículo 384

En los casos en que el capitán, otros tripulantes u otras personas que trabajen para el armador sean responsables por las reclamaciones con arreglo al artículo 385 de la presente Ley, podrán limitar su responsabilidad de conformidad con los artículos 388 a 394 de la presente Ley.

Artículo 385

Habida cuenta de las excepciones mencionadas en los artículos 386 y 387 de la presente Ley, se podrá limitar la responsabilidad frente a las siguientes reclamaciones, independientemente de los fundamentos de la responsabilidad:

[1] Original: esloveno. Traducción inglesa proporcionada por Eslovenia. Texto transmitido mediante notas verbales de fechas 24 y 27 de febrero de 2006 dirigidas al Secretario General de las Naciones Unidas por la Misión Permanente de Eslovenia ante las Naciones Unidas. Las Partes I a IV del Código Marítimo se publicaron en el *Boletín del Derecho del Mar* No. 60. Las Partes VIII a XI del Código Marítimo se publicarán en futuras ediciones del *Boletín del Derecho del Mar*.

1. Por las reclamaciones provenientes de muerte, lesiones físicas, pérdidas o daños a los bienes (incluidos los daños a las instalaciones portuarias, dársenas, vías marítimas de acceso y señales de navegación) que hayan ocurrido en el buque o en relación directa con la utilización del buque o durante el salvamento, así como las reclamaciones provenientes de los daños posteriores conexos;

2. Las reclamaciones provenientes de los daños que se hayan causado como resultado de una demora en el transporte marítimo de mercancías, pasajeros y su equipaje;

3. Las reclamaciones provenientes de otros daños causados por violaciones de derechos extracontractuales en relación directa con la utilización del buque o con el salvamento;

4. Las reclamaciones hechas valer por otras personas, salvo las que sean responsables de los daños, emergentes de las medidas de prevención y mitigación de los daños respecto de los cuales la persona responsable pueda limitar la responsabilidad de conformidad con la presente parte de la Ley y por los daños que posteriormente surjan como resultado de esas medidas.

La responsabilidad respecto de las reclamaciones mencionadas en los párrafos anteriores se podrá limitar en caso de demanda fundada en un contrato, una acción por responsabilidad extracontractual, una acción de repetición o una garantía. Sin embargo, la limitación de la responsabilidad no podrá aplicarse a las reclamaciones mencionadas en el numeral 4 del párrafo anterior en la medida en que la responsabilidad corresponda a un reembolso en cumplimiento de un contrato con la persona responsable.

Artículo 386

La presente parte de la Ley no se aplicará a las reclamaciones siguientes:

1. Las reclamaciones provenientes del salvamento, o las contribuciones a la avería gruesa;

2. Las reclamaciones provenientes de los daños mencionados en la Sección V de la Parte Séptima de la presente Ley;

3. Las reclamaciones regidas por una convención internacional o una ley nacional que regule o prohíba la limitación de la responsabilidad por daños nucleares;

4. Las reclamaciones del personal del armador o el salvador cuyas funciones estén estrechamente relacionadas con el buque o el salvamento, incluidas las reclamaciones de sus herederos, sucesores en derechos y otras personas que tengan derecho a formular esas reclamaciones.

Artículo 387

El armador perderá el derecho a la limitación de responsabilidad mencionada en el artículo 388 de la presente Ley si causa daños intencionalmente o por negligencia grave.

El armador no podrá limitar la responsabilidad por los daños emergentes de la muerte o las lesiones físicas a las personas empleadas por el armador.

Artículo 388

Los límites de responsabilidad respecto de las reclamaciones (salvo las mencionadas en el artículo 389 de la presente Ley) que se originen en un mismo evento se calcularán de la forma siguiente:

1. En el caso de las reclamaciones provenientes de muerte y lesiones físicas:

a) 333.000 DEG si se trata de un buque de menos de 500 toneladas;

b) Si se trata de un buque de más de 500 toneladas, se añadirán las sumas siguientes a la suma indicada en el apartado *a*):

— Por cada tonelada entre 501 y 3.000: 333 DEG

— Por cada tonelada entre 3.001 y 30.000: 333 DEG

— Por cada tonelada entre 30.001 y 70.000: 250 DEG

— Por cada tonelada que supere las 70.000: 167 DEG;

2. En el caso de las demás reclamaciones:

a) 167.000 DEG si se trata de un buque de menos de 500 toneladas;

b) Si se trata de un buque de más de 500 toneladas, se añadirán las sumas siguientes a la suma indicada en el apartado *a*):

— Por cada tonelada entre 501 y 30.000: 167 DEG.

— Por cada tonelada de 30.001 a 70.000: 125 DEG.

— Por cada tonelada que supere las 70.000: 83 DEG.

Cuando la suma mencionada en el numeral 1 del párrafo anterior sea insuficiente para satisfacer todas las reclamaciones mencionadas en dicho párrafo, los fondos mencionados en el numeral 2 del mismo párrafo se utilizarán para satisfacer el saldo pendiente, el cual competirá proporcionalmente con las reclamaciones mencionadas en el numeral 2.

La limitación de la responsabilidad del salvador que no realice el trabajo de salvamento desde un buque, o lo realice exclusivamente sobre el buque que es objeto de una operación de salvamento, se calcularán tomando como base un tonelaje bruto de 1.500.

A los efectos de la presente parte de la Ley, se utilizará el tonelaje bruto del buque, calculado sobre la base del Apéndice I de la Convención internacional sobre arqueo de buques (1969).

Artículo 389

En caso de reclamaciones provenientes de la muerte o lesiones físicas de pasajeros a bordo de un buque que se originen en un mismo evento, el armador será responsable por la suma de 46.666 DEG multiplicada por la cantidad de pasajeros que el buque pueda transportar con arreglo a la lista de navegación, pero no más allá de 25 millones de DEG.

Las reclamaciones mencionadas en el párrafo anterior comprenden todas las reclamaciones planteadas por una persona que viaje en un buque o por cuya cuenta se realice un viaje de conformidad con un contrato de pasaje o que, con la aprobación del armador, acompañe a un vehículo o a animales vivos de conformidad con un contrato de fletamento.

Artículo 390

Los límites de la responsabilidad determinados sobre la base del artículo 388 de la presente Ley se aplicarán a la suma de todas las reclamaciones que se originen en un mismo evento, contra las personas siguientes:

1. La persona o las personas mencionadas en el primer párrafo del artículo 383 de la presente Ley y todos aquellos por quienes sean responsables, o

2. El propietario del buque que realiza el salvamento desde ese buque, el salvador o los salvadores que realicen dicho trabajo de salvamento, y las personas por quienes sean responsables, o

3. El salvador o los salvadores que sólo realicen el salvamento fuera del buque o sólo desde el buque al que se está salvando, y las personas por quienes sean responsables.

Los límites de responsabilidad mencionados en el artículo 389 de la presente Ley se aplicarán a la suma de todas las reclamaciones que surjan de un mismo evento, contra la persona o las personas mencionadas en el primer párrafo del artículo 383 de la presente Ley en relación con el buque mencionado en el artículo 388 de la presente Ley, y/o contra las personas por quienes sean responsables.

Artículo 391

Las personas que puedan ser responsables por las reclamaciones mencionadas en la presente parte de la Ley deberán establecer un fondo de limitación de la responsabilidad.

Los recursos del fondo cubrirán las sumas correspondientes mencionadas en los artículos 388 y 389 de la presente Ley más los intereses devengados desde el surgimiento de la responsabilidad hasta el establecimiento del fondo.

El fondo se utilizará para satisfacer las reclamaciones con respecto a las cuales se pueda invocar la limitación de responsabilidad.

El fondo podrá establecerse depositando la suma en efectivo o mediante otra forma adecuada de garantía.

Cuando se establezca un fondo para una de las personas mencionadas en los numerales 1, 2 o 3 del primer párrafo del artículo 390 de la presente Ley o en el párrafo segundo del mismo artículo, o para su asegurador, se considerará que ha sido establecido para todas las personas mencionadas en los numerales 1, 2 o 3 del primer párrafo o en el párrafo segundo del artículo 390.

Artículo 392

Las reclamaciones de los acreedores serán satisfechas con cargo al fondo en proporción a la cantidad establecida.

La persona responsable y/o su asegurador que, antes de la distribución de los recursos del fondo, satisfaga en todo o en parte alguna de las reclamaciones mencionadas en la presente parte de la Ley, ocupará, en relación con el fondo, la posición del acreedor cuya reclamación haya sido satisfecha hasta la suma que se haya pagado.

Artículo 393

Las reclamaciones de los acreedores en cuyo beneficio se haya establecido un fondo de limitación de la responsabilidad sólo podrán satisfacerse con cargo a dicho fondo.

Luego del establecimiento de un fondo de conformidad con el artículo 391 de la presente Ley, se deberán liberar los buques u otros bienes pertenecientes a las personas en cuyo beneficio se haya establecido dicho fondo, si han sido detenidos o incautados a causa de las reclamaciones que puedan satisfacerse con cargo al fondo. En los casos en que el fondo se haya formado en el extranjero, un tribunal esloveno podrá liberar esos bienes si los intereses del acreedor están protegidos de manera apropiada.

La liberación de los bienes será obligatoria si el fondo ha sido establecido:

1. En el puerto en el que ocurrió el evento dañoso o, si éste ocurrió fuera del puerto, en el puerto siguiente;

2. En el puerto de desembarque, por las reclamaciones provenientes de muerte o lesiones físicas;

3. En el puerto de descarga, por las reclamaciones provenientes de mercancías dañadas;

4. En el país en que el buque fue detenido.

Las disposiciones de los párrafos primero y segundo sólo se aplicarán en los casos en que el acreedor pueda hacer valer reclamaciones contra el fondo ante el tribunal que está administrando el fondo, si las reclamaciones pueden efectivamente satisfacerse con cargo a dicho fondo.

Artículo 394

Lo dispuesto en los artículos 382 a 422 de la presente Parte de la Ley se aplicarán también a las lanchas, en cuyo caso, a fin de calcular la cuantía del límite de responsabilidad, las lanchas serán tratadas como buques de 500 toneladas (brutas).

Artículo 395

Lo dispuesto en los artículos 382 a 422 de la presente Parte de la Ley se aplicarán también a las embarcaciones militares, en cuyo caso la capacidad de dichas embarcaciones será determinada sobre la base de su desplazamiento. La tonelada a que se hace referencia en el artículo 388 de la presente Ley equivale a dos toneladas de desplazamiento.

Sección II — Procedimientos para la limitación de la responsabilidad del armador

Artículo 396

Para limitar la responsabilidad del armador se seguirá un procedimiento civil no contencioso ante un juez competente en razón de la materia del tribunal de distrito de Koper.

El tribunal mencionado en el párrafo anterior será competente si el buque o la lancha de que se trata, con respecto a la cual se esté tramitando un procedimiento de limitación de la responsabilidad del armador, está matriculado en el registro de buques de Eslovenia; en caso de que dicho buque o lancha sea de un país extranjero, el tribunal mencionado en el párrafo anterior será competente si el buque o la lancha ha sido detenido en el mar territorial de la República de Eslovenia, o, cuando no haya sido detenido, si el dinero destinado a establecer un fondo de limitación de la responsabilidad ha sido depositado a la orden de un tribunal de la República de Eslovenia.

Artículo 397

El procedimiento de limitación de la responsabilidad del armador se iniciará a petición de la persona que tenga derecho a limitar su propia responsabilidad con arreglo a las disposiciones de la presente Ley.

La petición de iniciación del procedimiento de limitación de la responsabilidad del armador deberá contener, además de los datos generales que deben incluirse en toda solicitud, los siguientes:

1. Una descripción del evento que da lugar a la reclamación respecto de la cual se solicita la limitación de responsabilidad;

2. Los fundamentos de la limitación de responsabilidad y el monto de la limitación;

3. La forma en que el solicitante se propone establecer un fondo de limitación de la responsabilidad (depósito en efectivo u otra garantía adecuada);

4. Una lista de todos los acreedores conocidos y de sus oficinas registradas o lugares de residencia;

5. El tipo y los montos probables de las reclamaciones de los acreedores conocidos.

La solicitud de limitación de la responsabilidad del armador deberá estar acompañada de los documentos relativos al tonelaje del buque de conformidad con el artículo 388 de la presente Ley.

Artículo 398

Si el tribunal determina que no se han cumplido las condiciones prescritas en la presente Ley para que el solicitante pueda limitar su responsabilidad, dictará una decisión desestimando la petición.

Si el tribunal determina que no será posible utilizar libremente en beneficio de los acreedores los recursos del fondo de limitación de la responsabilidad propuesto, desestimará la petición.

Artículo 399

Si el tribunal determina que la petición de que se siga el procedimiento para la limitación de la responsabilidad del armador contiene una solicitud formulada de conformidad con las disposiciones de la presente Ley relativas a las condiciones para la limitación de la responsabilidad del armador, y que los recursos del fondo propuesto podrán ser utilizados libremente en beneficio de los acreedores, dictará una decisión permitiendo el establecimiento de un fondo de limitación de la responsabilidad.

En la decisión mencionada en el párrafo anterior, el tribunal dispondrá que el solicitante presente, dentro de 15 días, pruebas de que ha depositado los recursos aprobados para establecer el fondo de limitación de la responsabilidad a la orden del tribunal y que ha depositado la cantidad determinada necesaria para sufragar los costos devengados por el procedimiento o en relación con él.

Si el solicitante no cumple lo dispuesto en el párrafo segundo del presente artículo, el tribunal dictará una decisión revocatoria de la decisión que determinó el establecimiento de un fondo de limitación de la responsabilidad.

En dicha decisión el tribunal notificará al solicitante las consecuencias del incumplimiento de lo dispuesto en el párrafo tercero del presente artículo.

Artículo 400

Se entenderá que el fondo de limitación de la responsabilidad ha quedado establecido el día en que el solicitante presente al tribunal las pruebas de que ha cumplido lo dispuesto en el párrafo segundo del artículo anterior.

La decisión que compruebe que ha quedado establecido un fondo de limitación de la responsabilidad deberá ser dictada por el tribunal dentro de las 24 horas de haber recibido las pruebas mencionadas en el párrafo anterior.

La decisión mencionada en el párrafo anterior se publicará en el *Diario Oficial de la República de Eslovenia*, en la sección de avisos del tribunal y, en caso necesario, en otra forma adecuada.

La decisión se entregará al solicitante y a todos los acreedores a cuyas reclamaciones se aplique la limitación de responsabilidad y cuya oficina registrada o lugar de residencia sea de conocimiento del tribunal.

Artículo 401

La decisión que determine el establecimiento de un fondo de limitación de la responsabilidad deberá contener los datos siguientes:

1. El nombre, el puerto de matrícula y la nacionalidad del buque y/o las marcas y el lugar de matrícula de la lancha;

2. El título o nombre, la oficina registrada, el nombre personal, la residencia permanente y la nacionalidad del solicitante;

3. El evento al que se aplique un límite de responsabilidad del armador;

4. La cuantía del fondo de limitación de la responsabilidad y la fecha en que se estableció el fondo;

5. Una invitación a los acreedores para que registren ante el tribunal las reclamaciones que con arreglo a las disposiciones de la presente Ley deban satisfacerse con cargo al fondo de limitación de la responsabilidad dentro de 90 días de la publicación de la decisión en el *Diario Oficial de la República de*

Eslovenia, independientemente de si ya se ha iniciado un proceso civil respecto de dichas reclamaciones o si se ha dictado resolución definitiva, con indicación de las consecuencias de no actuar en la forma prescrita en el artículo 412 de la presente Ley;

6. El lugar y el día y la hora de la audiencia en la que se examinarán las reclamaciones.

Artículo 402

Si se ha iniciado un procedimiento de ejecución o un procedimiento cautelar en relación con las reclamaciones que deban satisfacerse con cargo al fondo de limitación de la responsabilidad con arreglo a las disposiciones de la presente Ley contra una persona que, con arreglo a las disposiciones de la presente Ley, pueda limitar su responsabilidad o a quien se aplique el fondo de limitación de la responsabilidad, el tribunal de la ejecución, mediante una decisión, suspenderá, a su pedido, el procedimiento ejecutivo o el procedimiento cautelar en relación con las reclamaciones, y anulará todas las actuaciones cumplidas en el procedimiento.

La parte a cuya petición el tribunal suspenda un procedimiento de ejecución o un procedimiento cautelar relativo a reclamaciones deberá pagar los costos del procedimiento suspendido y, a pedido de la contraparte, también pagará los costos de la contraparte.

Una vez que se haya establecido el fondo de limitación de la responsabilidad, no se podrá ya presentar una demanda de procedimiento ordinario de ejecución o un procedimiento cautelar en relación con reclamaciones que con arreglo a las disposiciones de la presente Ley deban ser satisfechas con cargo al fondo de limitación de la responsabilidad.

Artículo 403

Los acreedores cuyas reclamaciones estén expresadas en moneda extranjera deberán registrarlas por su equivalente en tolares, calculado utilizando el tipo de cambio medio del Banco de Eslovenia del día en que se estableció el fondo de limitación de la responsabilidad.

Para las reclamaciones registradas en plazo (numeral 5 del artículo 401 de la presente Ley), los intereses legales sobre los atrasos correrán desde el día en que se estableció el fondo de limitación de la responsabilidad, y para las demás, desde el día en que se registraron.

Artículo 404

Las reclamaciones registradas serán verificadas en la audiencia de verificación de las reclamaciones.

El solicitante y todos los acreedores que hayan registrado sus reclamaciones antes de la audiencia señalada para examinar las reclamaciones podrán participar en la audiencia como partes.

El tribunal podrá celebrar la audiencia aun cuando no asistan las partes.

En la audiencia, el tribunal invitará a las partes presentes a que hagan declaraciones sobre las reclamaciones registradas y sobre los fundamentos de la limitación de la responsabilidad del solicitante.

Artículo 405

No se considerará que el acreedor, por el hecho de haber registrado una reclamación, otorga al solicitante el derecho a satisfacer la reclamación registrada con cargo al fondo de limitación de la responsabilidad.

Un acreedor no podrá impugnar las reclamaciones de otro acreedor por alegar que no podrán satisfacerse con cargo al fondo de limitación de la responsabilidad porque el evento del cual surgió la reclamación fue causado por el armador en forma intencional o por negligencia grave (primer párrafo del artículo 387 de la presente Ley).

Se considerará que la persona que se propone establecer un fondo de limitación de la responsabilidad y los acreedores han reconocido la existencia de una reclamación registrada y que ésta puede satisfacerse con cargo al fondo de limitación de la responsabilidad si no la impugnan por escrito o verbalmente en la audiencia de verificación de las reclamaciones antes del final de dicha audiencia.

Artículo 406

Si el acreedor presenta objeciones a la limitación de responsabilidad del solicitante respecto de sus reclamaciones y el solicitante las acepta, el tribunal, mediante una decisión, dispondrá que el acreedor, dentro de los 30 días de la notificación de la decisión, debe iniciar un proceso contra el solicitante, a fin de establecer que su reclamación no es una de las reclamaciones que deban satisfacerse con cargo al fondo de limitación de la responsabilidad.

Si el acreedor no procede de conformidad con la decisión del tribunal dentro del plazo mencionado en el párrafo anterior o desiste del juicio, se considerará que ha retirado su declaración de que la responsabilidad del solicitante no está limitada con respecto a sus reclamaciones.

Artículo 407

Si el acreedor impugna la existencia o la cuantía de una reclamación presentada por otro acreedor o el derecho a que su reclamación sea satisfecha con cargo al fondo de limitación de la responsabilidad, el tribunal, mediante una decisión, dispondrá que el acreedor cuya reclamación haya sido impugnada debe iniciar un proceso a fin de determinar su reclamación o la cuantía de ésta o el derecho a que sea satisfecha con cargo al fondo de limitación de la responsabilidad, contra el solicitante y todos los acreedores que impugnen su reclamación o la cuantía de ésta, dentro de 30 días de la notificación de la decisión.

Si los acreedores impugnan la reclamación de otro acreedor que haya sido determinada mediante sentencia definitiva en un proceso civil contra el solicitante, el tribunal, mediante una decisión, dispondrá que el acreedor o los acreedores que están impugnando dicha reclamación deben iniciar, dentro de 30 días, un proceso a fin de establecer que la reclamación no existe.

Si los acreedores respecto de los cuales el tribunal ha dispuesto que deben iniciar un proceso dentro del plazo indicado en el párrafo primero y en el párrafo anterior no proceden de conformidad con la decisión del tribunal o desisten del proceso, se considerará que en los casos mencionados en el párrafo primero del presente artículo la reclamación no ha sido registrada en absoluto, y en los casos mencionados en el párrafo anterior, que las reclamaciones no han sido impugnadas.

Artículo 408

Si el solicitante impugna la existencia o la cuantía de la reclamación de un acreedor, el tribunal, mediante una decisión, dispondrá que el acreedor, dentro de 30 días de la notificación de la decisión, inicie un proceso contra el solicitante a fin de determinar la existencia o la cuantía de su reclamación.

El solicitante no podrá impugnar la reclamación del acreedor si la existencia y la cuantía de su reclamación han sido determinadas en un proceso civil entre él y el acreedor, o en un proceso civil celebrado con arreglo al párrafo primero del artículo anterior.

Si el acreedor a quien el tribunal ha indicado que debe iniciar un proceso civil no lo inicia dentro del plazo fijado en el párrafo primero del presente artículo, o si desiste del proceso que haya iniciado, se considerará que la reclamación no ha sido registrada en absoluto.

Artículo 409

Los procesos mencionados en los artículos 406, 407 y 408 de la presente Ley sólo se aplicarán a las reclamaciones que hayan sido controvertidas en la audiencia de verificación de las reclamaciones.

Las sentencias definitivas dictadas en los procesos civiles previstos en los artículos 406, 407 y 408 de la presente Ley surtirán efectos jurídicos contra todas las partes en el procedimiento de limitación de la responsabilidad del armador.

Artículo 410

El tribunal competente en las controversias mencionadas en los artículos 406, 407 y 408 de la presente Ley será exclusivamente el tribunal ante el cual se está celebrando el procedimiento para la limitación de la responsabilidad del armador.

Artículo 411

Si el solicitante presenta pruebas plausibles de que una reclamación debe satisfacerse en el extranjero con cargo al fondo de limitación de la responsabilidad, el tribunal podrá, a petición del solicitante, ordenar que la suma necesaria para satisfacer dicha reclamación se retire del fondo en proporción a las demás reclamaciones registradas y los recursos del fondo de limitación de la responsabilidad.

La petición mencionada en el párrafo anterior se podrá presentar antes de la primera audiencia sobre la distribución de los recursos del fondo de limitación de la responsabilidad.

La suma retirada de conformidad con el párrafo primero del presente artículo será mantenida en un depósito especial durante 10 años a contar del día en que quede ejecutoriada la decisión sobre la distribución final de los recursos del fondo de limitación de la responsabilidad.

El tribunal podrá, antes del vencimiento del plazo mencionado en el párrafo anterior, ordenar que toda la suma retirada, o a parte de ella, sea reintegrada al depósito general del fondo de limitación de la responsabilidad si las circunstancias permiten concluir que ya no existen los supuestos (primer párrafo) sobre la base de los cuales se retiró dicha suma.

Después del vencimiento del plazo mencionado en el tercer párrafo del presente artículo, el tribunal reintegrará la suma retirada al depósito general del fondo de limitación de la responsabilidad.

Artículo 412

El tribunal convocará una nueva audiencia de verificación de las reclamaciones que se hubieran registrado después de la audiencia.

Los acreedores cuyas reclamaciones se verifiquen en la nueva audiencia prevista en el párrafo anterior no podrán impugnar las reclamaciones reconocidas anteriormente.

Los acreedores podrán registrar sus reclamaciones antes del final de la audiencia sobre la distribución de los recursos del fondo de limitación de la responsabilidad.

Las reclamaciones registradas después de la primera audiencia de distribución de los recursos del fondo de limitación de la responsabilidad no serán determinadas.

Los acreedores que registren sus reclamaciones después del plazo mencionado en el numeral 5 del artículo 401 de la presente Ley, si así lo piden el solicitante y otras partes en el procedimiento, deberán reembolsarles los costos del procedimiento devengados a causa del registro tardío. El tribunal podrá disponer que esos acreedores adelanten la suma necesaria para sufragar tales costos.

Artículo 413

Una vez terminado el procedimiento de verificación de las reclamaciones registradas, el tribunal determinará, mediante una decisión, cuáles son las reclamaciones que quedarán reconocidas, y por qué cuantía; en este caso también tendrá en cuenta las solicitudes escritas de las partes.

Artículo 414

Los recursos del fondo de limitación de la responsabilidad se distribuirán cuando quede ejecutoriada la decisión dictada con arreglo al artículo anterior.

El tribunal podrá, a petición de un acreedor, distribuir temporalmente una parte de los recursos del fondo de limitación de la responsabilidad a fin de pagar anticipadamente las reclamaciones verificadas, si el acreedor que formula esa petición presenta pruebas plausibles de que los procesos mencionados en los artículos 406, 407 y 408 de la presente Ley no terminarán en menos de seis meses.

La distribución de los recursos mencionados en el párrafo anterior comprenderá la parte del fondo de limitación de la responsabilidad que reste después de que se hayan retirado del total los recursos necesarios para satisfacer las reclamaciones impugnadas que se hayan retirado del total, por la cuantía en que habrían resultado satisfechas si su existencia se hubiese confirmado por la cuantía registrada.

Los recursos retirados del fondo de limitación de la responsabilidad con arreglo a los párrafos primero, segundo o tercero del artículo 411 de la presente Ley se distribuirán cuando quede definitivamente concluido el procedimiento de verificación de reclamaciones controvertidas al que estén vinculadas las sumas retiradas, en cuya oportunidad se tendrá en cuenta la distribución que se haya llevado a cabo con arreglo a los párrafos primero, segundo y tercero del presente artículo.

Artículo 415

El tribunal elaborará un proyecto de distribución de los recursos del fondo de limitación de la responsabilidad.

Cuando haya elaborado el proyecto de distribución de los recursos del fondo de limitación de la responsabilidad, el tribunal convocará una audiencia para examinarlo; invitará a dicha audiencia al solicitante y a los acreedores cuyas reclamaciones se hayan establecido y respecto de las cuales se haya determinado que deberán satisfacerse con cargo al fondo de limitación de la responsabilidad, así como a los acreedores cuyas reclamaciones sigan siendo controvertidas.

Junto con la invitación a la audiencia, el tribunal enviará una copia del proyecto de distribución.

Artículo 416

Si se necesita un perito para elaborar el proyecto de distribución de los recursos del fondo de limitación de la responsabilidad y el tribunal no cuenta con un perito, se podrá encomendar a un especialista ajeno al tribunal que elabore el proyecto.

Se aplicarán a los peritos mencionados en el párrafo anterior las disposiciones de la Ley de Procedimiento Civil relativas a los peritos.

Artículo 417

El solicitante y los acreedores mencionados en el artículo 415 de la presente Ley podrán participar en las audiencias en calidad de partes.

La ausencia de las partes en una audiencia no impedirá que ésta se lleve a cabo.

En la audiencia, el tribunal invitará a las partes a que presenten sus comentarios sobre el proyecto de distribución de los recursos del fondo de limitación de la responsabilidad y formulen sus objeciones.

La decisión que determine la distribución del fondo de limitación de la responsabilidad que se haya establecido será dictada por el tribunal sobre la base del resultado o del éxito del procedimiento, a cuyos efectos tendrá en cuenta las solicitudes escritas de las partes.

Artículo 418

El tribunal deberá dictar una orden disponiendo que se satisfagan las reclamaciones de los acreedores a quienes se aplique la decisión sobre la distribución dentro de los tres días siguientes al día en que haya quedado ejecutoriada la decisión sobre la distribución de los recursos del fondo de limitación de la responsabilidad, si no se han interpuesto recursos contra ella, o del día en que el tribunal de segunda instancia envíe su decisión al tribunal de primera instancia.

Artículo 419

El registro de una reclamación en el procedimiento de limitación de la responsabilidad del armador tendrá, con respecto a la suspensión del plazo de prescripción, el mismo efecto que la iniciación de un proceso en un procedimiento civil.

Con respecto a las reclamaciones impugnadas en el procedimiento de verificación de las reclamaciones, se considerará que el plazo de prescripción quedó suspendido desde el día en que la reclamación fue registrada hasta el final del plazo habilitado para la iniciación de un proceso con arreglo a lo dispuesto en los artículos 407 y 408 de la presente Ley y/o desde el día en que quede ejecutoriada la sentencia en que se haya establecido que la reclamación del acreedor no podrá satisfacerse con cargo al fondo de limitación de la responsabilidad.

El plazo de prescripción de las reclamaciones que con arreglo a la decisión sobre la distribución de los recursos del fondo de limitación de la responsabilidad deban ser satisfechas con cargo al fondo, volverá a correr cuando quede ejecutoriada la decisión sobre la distribución.

Artículo 420

El tribunal establecerá, en beneficio de las partes que seis meses después de haberse emitido las instrucciones de pago (artículo 418 de la presente Ley) no hayan logrado la satisfacción de sus reclamaciones, una cuenta especial de depósito con cargo a los recursos del fondo de limitación de la responsabilidad, de conformidad con las normas sobre el establecimiento de depósitos a la orden de un tribunal.

Artículo 421

Los recursos contra las decisiones dictadas en los procedimientos de limitación de la responsabilidad del armador podrán interponerse dentro de los ocho días de la notificación de la decisión.

Artículo 422

En un procedimiento para la limitación de la responsabilidad del armador todos los recursos extraordinarios que puedan interponerse contra las sentencias dictadas en procedimientos civiles podrán interponerse contra las decisiones judiciales definitivas que pongan fin al procedimiento seguido ante el tribunal.

SEXTA PARTE. CONTRATOS MARÍTIMOS

SECCIÓN I — CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN NAVAL

Artículo 423

Mediante un contrato de construcción naval, el astillero se obliga a construir un nuevo buque dentro de un plazo determinado, de conformidad con el diseño y la documentación técnica, y el cliente promete pagar el precio convenido por el nuevo buque que se ha construido.

Mediante un contrato de conversión o reparación de un buque, la parte que realiza las reparaciones promete convertir o reparar un buque existente dentro de un plazo determinado, y el cliente conviene en pagar a la parte que realiza el trabajo una suma convenida por el trabajo de conversión o reparación.

Las disposiciones de la presente Ley sobre contratos de construcción naval se aplicarán también, *mutatis mutandis*, a los contratos de conversión o reparación de un buque, con excepción de la recepción de un buque en un muelle, si se trata de una transacción independiente.

Artículo 424

El contrato de construcción naval y sus enmiendas y adiciones deberán redactarse por escrito.

No surtirán efecto jurídico alguno los contratos de construcción naval y sus enmiendas y adiciones que no se ajusten a lo dispuesto en el párrafo anterior.

Artículo 425

El astillero deberá construir el buque de conformidad con el contrato y con las normas de la profesión y de manera tal que se pueda expedir al buque un certificado de navegabilidad, según lo prescrito en la presente Ley, así como los demás documentos previstos en el contrato de construcción naval.

Si el buque habrá de matricularse en un registro de buques extranjero, el astillero deberá construirlo de conformidad con el contrato y las normas de la profesión y de manera tal que se puedan expedir al buque los documentos previstos en el contrato de construcción naval.

Artículo 426

Se considerará que un buque en construcción es propiedad del astillero, a menos que en el contrato de construcción naval se estipule lo contrario.

Artículo 427

El cliente tendrá derecho a supervisar la construcción del buque y a designar a estos efectos uno o varios supervisores. La designación y la remoción de un supervisor deberán ser notificadas por escrito al astillero.

Los gastos vinculados al trabajo del supervisor serán pagados por el cliente.

El astillero deberá permitir que el supervisor lleve a cabo la supervisión durante la construcción.

Si el supervisor determina que la ejecución de un trabajo determinado no se ajusta a lo dispuesto en el artículo 425 de la presente Ley, presentará inmediatamente una observación escrita al astillero.

Si el astillero no está de acuerdo con las observaciones formuladas por el supervisor, éste lo comunicará sin demora al cliente por escrito y solicitará que se inicie el procedimiento previsto para tales casos en el contrato.

Si el contrato no contiene disposiciones relativas al procedimiento mencionado en el párrafo anterior, o si las partes no aceptan los resultados del procedimiento mencionado en dicho párrafo, la controversia será resuelta por un tribunal.

Las disposiciones de los párrafos primero a quinto de este artículo no menoscabarán el derecho de la sociedad de clasificación a supervisar la construcción de un buque con arreglo a las disposiciones de la presente Ley relativas a la determinación de la navegabilidad de un buque.

Artículo 428

Cuando se fabriquen o compren partes o accesorios para el buque encargadas o compradas por el astillero a personas seleccionadas por el cliente, el astillero será responsable de los defectos que tengan

el trabajo realizado o las partes y accesorios comprados, a menos que pruebe que, aunque se hubiera actuado con el debido cuidado y diligencia, esos defectos no podían haber sido advertidos.

Artículo 429

El astillero no será responsable de las deficiencias de la construcción si puede probar que se produjeron porque actuó ejecutando determinado trabajo de conformidad con las exigencias del cliente y que le informó de que podían tener consecuencias negativas que el cliente podría haber previsto actuando con el debido cuidado y diligencia.

Si los materiales utilizados para construir el buque son suministrados por el cliente, el astillero deberá inspeccionarlos e informar al cliente sin demora de las deficiencias que tengan.

Si el astillero no procede de conformidad con lo dispuesto en el párrafo anterior, será responsable de las consecuencias perjudiciales que se produzcan como consecuencia de defectos en los materiales.

El astillero no será responsable con arreglo a lo dispuesto en el párrafo anterior si el cliente, a pesar de haber sido informado de que los materiales eran defectuosos, insistió en que el astillero utilizara los materiales para construir el buque.

Si el astillero no es también el diseñador, será responsable de las deficiencias en la construcción del buque que haya llevado a cabo de conformidad con el diseño y que, con el debido cuidado y diligencia, debería haber advertido.

El astillero no será responsable con arreglo a lo dispuesto en el párrafo anterior si el cliente, a pesar de haber sido informado por el astillero, exigió que el trabajo se llevara a cabo de conformidad con el diseño.

Si se está construyendo un buque esloveno, el astillero deberá notificar a la sociedad de clasificación que supervisa la construcción que el cliente, a pesar de su advertencia, insistió en que determinados trabajos se ejecutaran de manera contraria a las normas técnicas de construcción y a las normas de la profesión, que se incorporaron al buque materiales inferiores o que el trabajo se llevó a cabo según el diseño aunque ello determinaría que la construcción fuera defectuosa.

Artículo 430

El astillero tendrá derecho a retener el buque hasta que haya recibido el pago o una garantía adecuada por las reclamaciones provenientes del contrato de construcción naval.

Artículo 431

El astillero deberá, dentro de un plazo razonable y por su propia cuenta y riesgo, subsanar las deficiencias de las que sea responsable con arreglo a lo dispuesto en los artículos 425, 427 y 429 de la presente Ley.

Si las deficiencias no pueden ser subsanadas, el cliente podrá exigir una reducción proporcional en el precio.

Si la deficiencia que no se puede subsanar es sustancial, el cliente tendrá derecho a rescindir el contrato.

Las disposiciones de los párrafos primero a tercero del presente artículo no menoscabarán el derecho del cliente a una indemnización.

El hecho de que el cliente no haya formulado observaciones sobre el diseño empleado por el astillero ni en relación con los materiales utilizados y la forma de ejecución de los trabajos durante la construcción del buque no relevará al astillero de sus responsabilidades con arreglo a lo dispuesto en los párrafos primero a cuarto del presente artículo.

Artículo 432

El astillero será responsable de los vicios ocultos que se detecten dentro de un año de haber entregado el buque al cliente, a condición de que el cliente informe al astillero por escrito de los vicios inmediatamente después de haberlos detectado.

Artículo 433

Las responsabilidades del astillero con arreglo al artículo anterior caducarán después de un año contado a partir del día en que fue informado de los vicios de conformidad con el artículo anterior.

Sección II — Contratos de explotación de buques

1. *Disposiciones comunes*

Artículo 434

Los contratos de explotación de buques se dividen en contratos de transporte y fletamentos (arrendamientos).

Artículo 435

Se entenderá por contrato de transporte un contrato de fletamento por mar, un contrato de transporte de pasajeros por mar, un contrato de remolque en el mar, y otros contratos relacionados con contratos de transporte.

Artículo 436

Las disposiciones de la presente Ley relativas a determinado contrato de transporte se aplicarán también, *mutatis mutandis*, a otros contratos de transporte, a menos que en la presente Ley se disponga lo contrario.

Artículo 437

Las expresiones utilizadas en la presente sección de la Ley tendrán los significados siguientes:

1. Se entenderá por "fletador" la parte contratante que firme con el armador un contrato de fletamento, de transporte de pasajeros, de remolque o empuje de una embarcación, u otro contrato de transporte;

2. Se entenderá por "expedidor" el fletador, o una persona designada por él, que, con arreglo al contrato de fletamento, entregue las mercancías al armador para su transporte;

3. Se entenderá por "consignatario" la persona que tiene derecho a recibir la entrega de las mercancías del armador;

4. Se entenderá por "beneficiario" la persona que, con arreglo al contrato de fletamento, goza de determinados derechos con respecto al armador (fletador, expedidor, consignatario) ;

5. Se entenderá por "estadías" el tiempo normal especificado para la carga o descarga de las mercancías;

6. Se entenderá por "sobreestadías" el tiempo adicional empleado para la carga y descarga más allá de las estadías.

Artículo 438

Las disposiciones de este capítulo se aplicarán también a las siguientes embarcaciones:

1. Las embarcaciones militares;

2. Las lanchas.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el numeral 1 del párrafo anterior, no se aplicarán a los contratos de explotación de las embarcaciones militares las disposiciones siguientes:

1. Las disposiciones sobre fletamento por tiempo (artículos 442, 443, 570 y 572 de la presente Ley, y disposiciones aplicables a este contrato que figuran en el artículo 440 de la presente Ley) ;

2. Las disposiciones relativas al derecho del fletador a firmar un contrato de fletamento con otra persona (artículo 444 de la presente Ley) ;

3. Las disposiciones relativas al transporte de pasajeros y equipaje (artículos 586 a 621 de la presente Ley), con excepción de las disposiciones relativas a la responsabilidad del armador por la muerte y las lesiones físicas a los pasajeros, y lo dispuesto en el artículo 598 de la presente Ley;

4. Las disposiciones sobre fletamento de casco desnudo (artículos 643 a 657 de la presente Ley) ;

5. Lo dispuesto en los artículos 452 y 565 de la presente Ley.

2. *Contratos de transporte*

a) El transporte de mercancías

Disposiciones comunes sobre el transporte de mercancías

Artículo 439

Mediante un contrato de fletamento, el armador se obliga a transportar las mercancías y el fletador se obliga a pagar el flete.

Artículo 440

El fletamento podrá ser de todo el buque, de una parte de él o de una parte determinada del buque (contrato de fletamento), o para el transporte de artículos determinados (contrato de transporte).

Un contrato de fletamento podrá ser firmado por uno o varios viajes (fletamento por viaje o viajes) o por un plazo determinado (fletamento por tiempo).

Artículo 441

El contrato de fletamento deberá redactarse por escrito.

El contrato mencionado en el párrafo anterior que no se redacte por escrito no surtirá efecto jurídico alguno.

Respecto de los contratos de fletamento no mencionados en el párrafo primero del presente artículo, cada una de las partes podrá pedir que se redacte un documento escrito en el que conste el contrato celebrado.

Si la parte que está obligada a redactar el documento por escrito no cumple esa exigencia, la otra parte tendrá derecho a rescindir el contrato, a menos que haya comenzado la ejecución del contrato.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no menoscabará el derecho a indemnización de la parte que haya pedido el documento escrito.

Artículo 442

En un contrato de fletamento, el armador no será responsable ante el fletador por las obligaciones asumidas por el capitán en relación con el cumplimiento de las órdenes especiales del fletador.

Artículo 443

En los contratos de fletamento, el fletador no deberá disponer viajes que expongan al buque y a su tripulación a peligros que no pudieran haberse previsto en el momento en que se firmó el contrato, ni viajes que no quepa esperar que puedan terminarse sin exceder en gran medida el plazo por el cual se celebró el contrato.

Artículo 444

El fletador en un contrato de fletamento podrá firmar un contrato con otra persona sobre el transporte de mercancías en el buque que es objeto del contrato de fletamento.

El armador también será responsable ante terceros por las obligaciones emergentes del contrato mencionado en el párrafo anterior, de conformidad con las reglamentaciones cuya aplicación no puede ser excluida mediante acuerdo de partes, y con arreglo a las condiciones determinadas para ese tipo de transporte.

Si en el caso mencionado en el párrafo anterior se aumentan las obligaciones del armador, el fletador será responsable de ellas ante el armador.

Si la otra persona con quien se ha celebrado el contrato mencionado en el párrafo primero del presente artículo conocía el contrato de fletamento, el armador será responsable ante dicha persona sólo dentro de los límites del contrato de fletamento, así como de las reglamentaciones cuya aplicación no puede ser excluida mediante acuerdo de partes.

Artículo 445

El fletador que haya autorizado a otra persona en calidad de expedidor a entregar carga en nombre suyo al armador para su transporte será responsable ante el armador por las acciones u omisiones del expedidor dentro de los límites del contrato.

Artículo 446

El contrato de fletamento se extinguirá si se vuelve permanentemente imposible cumplir el contrato por razones de fuerza mayor.

Si un contrato de fletamento no puede ser cumplido por razones de fuerza mayor durante un largo plazo, o si no hay certeza acerca del tiempo que puede durar la fuerza mayor, cada una de las partes tendrá derecho a rescindir el contrato.

Cada una de las partes tendrá también derecho a rescindir el contrato cuando la seguridad del buque, su tripulación o la carga puedan estar en peligro por razones de fuerza mayor u otras circunstancias que no puedan ser evitadas o prevenidas y que no hayan podido ser previstas en el momento en el que se celebró el contrato y hayan de durar durante un plazo largo o sean de duración incierta.

Artículo 447

Si se extingue el contrato de fletamento o el fletador lo rescinde con arreglo al artículo anterior, el armador tendrá derecho a que se le reembolsen los gastos relacionados con el desembarque; si la razón de la extinción del contrato o de la rescisión del contrato surgió después de la partida del buque del puerto

de embarque, el armador tendrá derecho a que se le reembolse el flete en proporción a la parte del viaje realizada útilmente.

Con excepción del derecho del armador a ser reembolsado con arreglo al párrafo anterior, ninguna de las partes contratantes tendrá derecho a ningún otro reembolso de la otra parte.

Artículo 448

Si la imposibilidad de cumplimiento de un contrato de fletamento sólo comprende un plazo breve, las partes contratantes no podrán rescindir el contrato.

Artículo 449

Cuando se trate de un fletamento de todo el buque, el fletador podrá rescindir el contrato al terminar la carga, o al término de las sobreestadías si para entonces no se ha completado el embarque, a condición de que pague la mitad del flete convenido, el costo de las sobreestadías y los demás costos del armador no incluidos en el flete.

Las disposiciones del párrafo anterior se aplicarán también cuando el contrato de fletamento haya sido celebrado sólo por una parte del buque o por un espacio determinado, o, en caso de un contrato de transporte, si todos los fletadores rescinden el contrato.

En los casos mencionados en los párrafos primero y segundo del presente artículo, el fletador o los fletadores podrán rescindir el contrato al término del embarque o de las sobreestadías, así como durante el viaje mismo, si pagan todo el flete convenido, los gastos de sobreestadías y los demás gastos del armador que no estén incluidos en el flete.

Si se trata de un contrato de fletamento firmado sólo por una parte del buque o por un espacio determinado, o de un fletamento por artículos determinados, cualquiera de los fletadores podrá rescindir el contrato antes de que comience el embarque si paga todo el flete convenido, los gastos de sobreestadías y los demás gastos del armador que no estén incluidos en el flete.

Artículo 450

El fletador también podrá rescindir el contrato en los casos mencionados en el párrafo cuarto del artículo anterior después de que haya comenzado la carga si cumple las obligaciones estipuladas en este artículo; siempre que la carga pueda ser desembarcada sin poner en peligro al buque o a otra carga, que la descarga no cause una importante demora para la partida o una perturbación del orden de la navegación, que la descarga no cause daños a otros fletadores y que no existan razones convincentes que se opongan a la descarga.

Si el armador, por las razones citadas en el párrafo anterior, no acepta la rescisión del contrato, lo comunicará inmediatamente al fletador.

Artículo 451

Si, en caso de rescisión del contrato, ya se ha expedido un conocimiento de embarque, el fletador podrá rescindir el contrato si devuelve todos los originales del conocimiento de embarque al armador o da garantía por los daños que el armador pueda sufrir por no haberse devuelto todos los conocimientos de embarque originales.

Buques

Artículo 452

El armador deberá transportar la carga utilizando el buque que fue expresamente convenido o que posee las características convenidas.

Si las partes no han convenido expresamente en un buque determinado o en sus características con arreglo a lo dispuesto en el párrafo anterior, el armador deberá transportar la carga utilizando un buque que tenga las características habituales para realizar el transporte convenido.

Artículo 453

El armador deberá, con el debido cuidado y diligencia de un buen armador, en tiempo y para el comienzo del viaje, preparar al buque para la navegación, equipar al buque de manera apropiada, suministrar la tripulación, aprovisionar al buque con los suministros necesarios, y prepararlo de manera tal que la carga pueda ser embarcada, apilada, almacenada, transportada y desembarcada en el mismo estado en que se hallaba cuando fue aceptada para el transporte.

El armador deberá actuar con el debido cuidado y diligencia de un buen armador mencionado en el párrafo anterior durante toda la duración del viaje.

El armador deberá presentar pruebas de que actuó con el debido cuidado y diligencia mencionados en los párrafos primero y segundo del presente artículo.

Los acuerdos que se concierten en contravención de las disposiciones de los párrafos primero a tercero del presente artículo no surtirán efecto jurídico alguno.

Artículo 454

El espacio de un buque que no esté destinado al transporte de carga sólo podrá ser utilizado con tal fin con el acuerdo expreso de las partes contratantes, a menos que dicho acuerdo sea contrario a las reglamentaciones.

Artículo 455

El armador podrá, con el consentimiento del fletador, reemplazar al buque convenido por otro.

No se necesitará el consentimiento del fletador para el reemplazo de un buque si el transporte se realiza sobre la base de un contrato de transporte.

Artículo 456

El armador será responsable de la exactitud de la información sobre la capacidad de transporte del buque expresada en el contrato de fletamento, si la diferencia es mayor del 5%.

Artículo 457

Si se celebra un contrato de fletamento de todo un buque o de un espacio determinado dentro del buque y el espacio no es utilizado completamente, el armador no podrá utilizar dicho espacio sin el consentimiento del fletador.

Embarque de la carga

Artículo 458

El armador deberá traer el buque en el que ha de embarcarse la carga al puerto convenido.

Artículo 459

Si el buque, por razones de las cuales el fletador no sea responsable, no puede ser traído al puerto convenido, el fletador tendrá derecho, habida cuenta del objeto del contrato, a determinar el primer puerto adecuado al que el buque pueda llegar confiablemente para el embarque.

Artículo 460

El fletador deberá obtener un lugar en el puerto para el embarque de la carga.

Cuando se trate de buques de líneas regulares, el armador deberá obtener un lugar en el puerto para el embarque de la carga.

Artículo 461

El armador deberá traer el buque al lugar de embarque determinado con arreglo a lo dispuesto en el párrafo anterior por el fletador, si ello puede hacerse sin peligro alguno para el buque y si la carga puede embarcarse en ese lugar sin peligro alguno para el buque.

Si el lugar de embarque no reúne las condiciones mencionadas en el párrafo anterior, el armador deberá traer el buque lo más cerca posible de ese lugar, si ello puede hacerse sin poner en peligro al buque y si la carga puede ser embarcada en ese lugar sin peligro alguno para el buque.

Artículo 462

El armador podrá aceptar la carga en un fondeadero si hay acuerdo al respecto o si ello es acostumbrado en la zona de que se trate, y deberá aceptar la carga en un fondeadero si así lo ordena la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia.

Artículo 463

Si el fletador u otra persona tiene derecho con arreglo al contrato a determinar el puerto de embarque y el capitán no ha recibido tal orden dentro del plazo convenido o de un plazo razonable, o si la tarea aceptada no puede ser cumplida, procederá de la mejor manera posible según su criterio, teniendo en consideración los intereses de las partes respectivas.

Artículo 464

Si, con arreglo al contrato, el buque debe llegar a un puerto determinado antes de una fecha determinada, se considerará que ha llegado en tiempo si llegó al puerto o a su fondeadero en esa fecha.

Artículo 465

El capitán deberá notificar al fletador por escrito que el buque está disponible para el embarque (carta de disponibilidad).

La carta de disponibilidad deberá ser enviada a la dirección del fletador durante horas hábiles.

Si el capitán no tiene la dirección del fletador o si la carta de disponibilidad no puede ser entregada en esa dirección, la carta de disponibilidad deberá ser publicada en los medios públicos de información y colocada en el tablero de noticias de la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia.

Artículo 466

Cuando se trate de buques de líneas regulares no se utilizarán cartas de disponibilidad.

Cuando se trate de buques de líneas regulares, la carga será embarcada inmediatamente después de que el buque esté disponible para el embarque en el lugar convenido.

Artículo 467

El capitán podrá entregar una carta de disponibilidad si el buque está disponible para el embarque y en el lugar del puerto que se menciona en los artículos 458, 459, 461 y 462 de la presente Ley.

Se podrá entregar una carta de disponibilidad aun cuando el buque no haya sido traído al lugar mencionado en el párrafo anterior, si ello no puede hacerse por razones imputables al fletador.

Artículo 468

En la navegación marítima se considerará que la carga ha pasado a poder del armador cuando es puesta en las grúas.

Artículo 469

El capitán deberá impartir instrucciones al expedidor que esté embarcando la carga en el buque en estiba de manera de evitar los daños causados por el transporte de la carga en un buque.

Al embarcar la carga, el expedidor deberá cumplir las instrucciones del capitán relativas al plan de carga a bordo del buque y tendrá en cuenta las demás circunstancias relativas a la seguridad del buque, sus instalaciones y su equipo y la restante carga del buque, así como la prevención de la contaminación ambiental.

Artículo 470

La carga no podrá ser embarcada en cubierta sin un permiso especial por escrito del fletador, a menos que en este ramo de actividad sea acostumbrado que la carga se embarque en cubierta.

Artículo 471

La cantidad de carga presentada para su transporte podrá determinarse por número de unidades, por peso o por volumen, o de cualquier otra manera acostumbrada para ese tipo de carga.

En caso de duda, la cantidad de carga se determinará según la medida acostumbrada en el puerto de embarque.

Artículo 472

Se podrá entregar para su transporte una carga distinta de la convenida si ello no altera las condiciones de transporte en perjuicio del armador, no demora al buque ni pone en peligro la seguridad del buque o del resto de la carga, y si el fletador da al armador, si éste lo pide, garantía frente a las reclamaciones que puedan surgir en razón del reemplazo de la carga.

Si la carga convenida ya ha sido embarcada, los gastos generados por su desembarque y reemplazo por otra carga serán sufragados por el fletador.

Artículo 473

El fletador y/o el expedidor deberán impartir al armador instrucciones sobre la manipulación de la carga, si se trata de una carga que no es habitual en el comercio y si el capitán tiene que tomar medidas especiales al estibarla o transportarla.

Artículo 474

Si la carga es peligrosa, el fletador y/o el expedidor deberán informar al armador, aun cuando éste no lo pida, de la naturaleza del riesgo y de lo que debe hacerse para garantizar la seguridad.

Artículo 475

El armador no podrá aceptar para su transporte ninguna carga cuya importación, tránsito o exportación esté prohibido, ni podrá aceptar contrabando para transporte.

El armador no estará obligado a aceptar para su transporte ninguna carga que por su naturaleza sea peligrosa si en el momento de la celebración del contrato no se sabía o no se podía haber sabido que era peligrosa.

El armador no estará obligado a aceptar para su transporte una carga que por su condición o por la condición de su embalaje sea peligrosa para la tripulación, el buque, el medio ambiente y el resto de la carga con la que esté o pueda estar en contacto durante el transporte.

Artículo 476

El fletador será responsable ante el armador por los daños causados a las personas, el buque, la carga o el medio ambiente, y por cualquier otra clase de daños y costos causados por un embalaje defectuoso o inadecuado y por una deficiente o incorrecta descripción de la carga.

Artículo 477

El fletador será responsable ante el armador por los daños causados a las personas, al buque, a la carga o al medio ambiente, y cualquier otra clase de daños y gastos causados por las propiedades naturales y la condición de la carga, si el armador no tenía conocimiento de esas propiedades ni estaba obligado a conocerlas.

Artículo 478

Se aplicará lo dispuesto en los artículos 460, 465 y 468 de la presente Ley, a menos que en el puerto de embarque se apliquen diferentes prácticas.

Tiempo del embarque

Artículo 479

El armador deberá aceptar la carga para su transporte durante las horas hábiles del puerto.

Las horas hábiles del puerto serán fijadas de conformidad con la ley por la persona autorizada que esté a cargo de la explotación del puerto.

Artículo 480

Las estadías se iniciarán al comienzo de las horas hábiles de la mañana o de la tarde, si la carta de disponibilidad ha sido entregada al menos dos horas antes del final de las horas hábiles de la mañana o la tarde anterior.

La duración de las estadías será fijada por las reglamentaciones del puerto o con arreglo a lo dispuesto en las prácticas del puerto.

Las estadías se contarán por días hábiles y partes de días hábiles; un período ininterrumpido de 24 horas se contará como un día hábil.

No se contarán como días hábiles los domingos, los feriados nacionales y los demás días no hábiles del puerto, ni los períodos en que las condiciones meteorológicas u obstáculos imputables al buque impidan embarque.

Artículo 481

Las sobreestadías se iniciarán al terminar las estadías. La duración máxima de las sobreestadías será igual a la mitad de la duración de las estadías.

Las sobreestadías se contarán por días ininterrumpidos y partes de días sin intervalos.

Los períodos en los que no se puedan realizar trabajos a causa de un obstáculo imputable al buque no se contarán como sobreestadías.

Artículo 482

El armador tendrá derecho a un pago especial por sobreestadías.

Los pagos por sobreestadías se calcularán sobre la base de los pagos por sobreestadías correspondientes a otros buques análogos en el mismo puerto en la misma época y, si ello no es posible, de los pagos por sobreestadías correspondientes a otros buques análogos en el puerto más próximo en la misma época.

Los pagos por sobreestadías se harán anticipadamente por un día entero cada día. Si el embarque termina antes del final de un día que se haya pagado por anticipado, el armador deberá devolver una parte proporcional del pago.

Artículo 483

Si las sobreestadías no se pagan en la fecha debida, el buque podrá partir inmediatamente con la parte de la carga que se haya embarcado.

En los casos mencionados en el párrafo anterior, el armador mantendrá el derecho al cobro del total del flete, las sobreestadías y demás reclamaciones a que tenga derecho con arreglo al contrato.

Artículo 484

El buque podrá partir inmediatamente después del final de las sobreestadías con la parte de la carga que se haya embarcado.

En los casos mencionados en el párrafo anterior, el armador mantendrá su derecho al cobro del total del flete, las sobreestadías y demás reclamaciones a que tenga derecho con arreglo al contrato.

Artículo 485

Hasta el final de las estadías o las posibles sobreestadías, el armador no podrá negarse a embarcar la carga que esté lista a babor del buque, aun cuando el embarque y la estiba de dicha carga puedan demorar al buque más allá de la duración de las estadías o sobreestadías.

En los casos mencionados en el párrafo anterior, el armador tendrá derecho a un pago por la demora del buque más allá de las sobreestadías (sobreestadías excepcionales).

El pago por sobreestadías excepcionales será un 50% mayor que el de las sobreestadías.

El armador, además del pago por sobreestadías excepcionales, tendrá derecho a una indemnización por la demora del buque, si los daños son mayores que el pago por sobreestadías excepcionales.

Artículo 486

Cuando un buque zarpe con la parte embarcada de la carga a bordo porque las sobreestadías no fueron pagadas en el plazo debido (artículo 483 de la presente Ley) o porque las sobreestadías terminaron (artículo 484 de la presente Ley), el armador tendrá derecho a rescindir el contrato y desembarcar la carga si la parte embarcada de la carga a bordo no es suficiente garantía para sus reclamaciones con arreglo al contrato de transporte.

Cuando desembarque la carga, el armador deberá actuar con el debido cuidado y diligencia de un buen armador y tendrá en cuenta las circunstancias del caso.

Si el armador rescinde el contrato y desembarca la carga, mantendrá el derecho al flete completo y las sobreestadías y al reembolso de los gastos generados hasta el desembarque, si no están incluidos en el flete, y a otras reclamaciones a que tenga derecho con arreglo al contrato.

Artículo 487

Las disposiciones de la presente Ley relativas a estadías y sobreestadías no se aplicarán a la navegación de línea.

Cuando se trate de buques de líneas regulares, el expedidor deberá entregar la carga al ritmo con el cual el buque pueda aceptarla.

Artículo 488

Un buque de carga de línea regular no tendrá que esperar por el embarque más allá del plazo especificado en el plan de navegación, a menos que el obstáculo para el embarque sea imputable al buque.

Artículo 489

El fletador deberá entregar al capitán los documentos aduaneros y demás documentos necesarios para embarcar, transportar y desembarcar la carga a tiempo.

Si el fletador no ha entregado dichos documentos cuando comiencen las estadías o sobreestadías, y en los contratos de transporte en el momento fijado para la partida, el capitán tendrá derecho a desembarcar la carga.

En los casos descritos en el párrafo anterior, el armador mantendrá el derecho al flete completo y las sobreestadías y sobreestadías excepcionales, y/o a una indemnización por demorar al buque, y a una indemnización por los otros daños que se causen.

Artículo 490

Las disposiciones del párrafo primero del artículo 479 y de los artículos 480, 481, 482, 485, 487 y 488 de la presente Ley se aplicarán a menos que en el puerto de embarque se apliquen otras prácticas.

Documentos de transporte

Artículo 491

Después del embarque, el armador deberá expedir al fletador, a su pedido, un conocimiento de embarque.

Artículo 492

Si la carga ha sido entregada al armador antes del embarque, el fletador podrá pedir al armador un conocimiento de embarque por la carga aceptada en el que figure claramente la mención “conocimiento recibido para embarque”.

En lugar de expedir un conocimiento de embarque, el armador que emitió un conocimiento recibido para embarque podrá escribir "embarcado" en dicho conocimiento y estampar la fecha, con lo cual certificará que la carga ha sido embarcada.

Artículo 493

Si el armador expidió un conocimiento recibido para embarque, el fletador deberá devolverlo cuando reciba el conocimiento de embarque.

Artículo 494

Si la carga que debe ser transportada se embarca en varios buques, o comprende distintos tipos de mercancías, o la carga está dividida en varias partes, el armador y el fletador podrán pedir un conocimiento de embarque separado por cada buque utilizado, por cada tipo de mercancías o por cada parte de la carga.

Si la carga se embarca a granel, el fletador tendrá derecho a pedir un conocimiento de embarque separado por cada cantidad específica de carga.

Artículo 495

Los acuerdos de partes que sean contrarios a lo dispuesto en el artículo 491 y al párrafo primero del artículo 492 de la presente Ley no surtirán efecto jurídico alguno.

Artículo 496

El conocimiento de embarque podrá ser nominativo, a la orden o al portador.

Si el conocimiento de embarque a la orden no contiene el nombre de la persona a cuya orden debe entregar la carga el armador, ésta deberá ser entregada a la orden del fletador.

Artículo 497

El conocimiento de embarque nominativo se transferirá mediante cesión, el conocimiento de embarque a la orden mediante endoso, y el conocimiento de embarque al portador mediante entrega.

La forma y los efectos del endoso se regirán, *mutatis mutandis*, por las disposiciones sobre letras de cambio, con excepción de las disposiciones sobre recursos.

Artículo 498

El armador deberá expedir al fletador, a su pedido, varios originales del conocimiento de embarque y estampar en cada uno de los originales la cantidad de originales expedidos.

Artículo 499

Cada una de las partes podrá pedir varias copias del conocimiento de embarque para sus propias necesidades.

En cada una de las copias se indicará que se trata de una copia.

El fletador deberá, a pedido del armador, firmar una copia del conocimiento de embarque.

Artículo 500

El conocimiento de embarque deberá contener los datos siguientes:

1. El título y la oficina registrada o el nombre y la residencia permanente del armador que expide el conocimiento de embarque;

2. El nombre u otros datos sobre la identidad del buque;

3. El título y la oficina registrada o el nombre y la residencia permanente del fletador;

4. El título y la oficina registrada o el nombre y la residencia permanente del consignatario, o una mención de "a la orden" o "al portador";

5. El puerto de destino, o la indicación de cuándo o dónde se determinará dicho puerto;

6. La cantidad de carga por número de unidades, peso, volumen u otra unidad de medida, según el tipo de carga;

7. El tipo de carga y sus marcas;

8. La condición de la carga o del embalaje por la apariencia externa;

9. Las disposiciones sobre la forma de pago del flete;

10. La indicación de la cantidad de originales del conocimiento de embarque;

11. El lugar y la fecha en que se embarcó la carga y se expidió el conocimiento de embarque.

El conocimiento de embarque podrá contener también otros datos y condiciones de transporte.

Artículo 501

El conocimiento recibido para embarque deberá contener también los datos mencionados en el párrafo anterior, salvo los datos relativos a la identidad del buque y al lugar y la fecha de embarque.

Cuando el armador escriba "embarcado" en el conocimiento recibido para embarque, deberá también consignar los datos relativos a la identidad del buque y al lugar y la fecha de embarque.

Artículo 502

El conocimiento de embarque será firmado por el armador o su agente autorizado.

La firma podrá ser manuscrita, impresa como facsímil, perforada, estampada o reproducida en cualquier otra forma mecánica o electrónica.

Artículo 503

El conocimiento de embarque será extendido por el armador sobre la base de los datos escritos proporcionados por el fletador.

Artículo 504

Si el armador tiene motivos justificados para dudar de que los datos proporcionados por el fletador con respecto al tipo de la carga, sus marcas o la cantidad de carga por número de unidades, peso, volumen u otra unidad de medida sean exactos o completos y no existan posibilidades razonables de examinar si los datos son correctos en el momento del embarque, o si las marcas de la carga no son claras o no son suficientemente duraderas, el armador podrá consignar una cláusula al respecto en el conocimiento de embarque.

Artículo 505

La firma estampada por el fletador en el conocimiento de embarque o en la copia del conocimiento de embarque (artículo 502 de la presente Ley) no significará que el fletador esté de acuerdo con las cláusulas consignadas en el conocimiento de embarque por el armador con arreglo al artículo anterior de la presente Ley.

Artículo 506

Si el armador no consigna en el conocimiento de embarque una cláusula con arreglo a lo dispuesto en el artículo 504 de la presente Ley, en las relaciones entre él y otros tenedores legales y de buena fe del conocimiento de embarque, se considerará que el armador ha aceptado la carga en el estado descrito en el conocimiento de embarque.

Si el armador consigna en el conocimiento de embarque una cláusula con arreglo a lo dispuesto en el artículo 504 de la presente Ley, se presumirá que la carga ha sido aceptada tal como fue entregada al consignatario mientras un tenedor legal del conocimiento de embarque no pruebe lo contrario.

Artículo 507

Las condiciones escritas en el contrato de transporte y las condiciones generales fijadas por el armador sólo serán vinculantes para un tenedor legítimo del conocimiento de embarque que no sea el fletador, si en el conocimiento de embarque se hace referencia expresa a las condiciones.

Las condiciones verbales de un contrato de transporte no consignadas en el conocimiento de embarque no serán vinculantes para un tenedor legítimo del conocimiento de embarque que no sea el fletador, aun cuando en el conocimiento de embarque se haga referencia expresa a él.

Si en el conocimiento de embarque sólo se hace una referencia general a las condiciones del contrato de transporte y las condiciones generales del armador, el tenedor del conocimiento de embarque mencionado en el párrafo anterior del presente artículo no estará obligado por las disposiciones del contrato de transporte y las condiciones generales del armador que sean más estrictas que las condiciones acostumbradas para el tipo de transporte de que se trate.

Viaje

Artículo 508

Si en el contrato no se determina la duración del viaje, el armador estará obligado a completar el viaje dentro de un plazo razonable.

Artículo 509

Si en el contrato no se determina la ruta, el armador llevará a cabo el viaje por la ruta acostumbrada.

Artículo 510

Si un buque no puede, por cualquier razón, iniciar un viaje o continuar un viaje que ya haya comenzado, y si el obstáculo puede durar cierto tiempo o su duración es desconocida, el capitán deberá pedir instrucciones del fletador o a la persona que tenga derecho a decidir sobre la carga.

Si el capitán no puede proceder de conformidad con el párrafo anterior o cumplir las instrucciones recibidas, estará obligado, según las circunstancias, a desembarcar la carga, regresar con ella al puerto de partida o tomar medidas alternativas y, cuando lo haga, a tener en consideración los intereses del armador y el beneficiario de transporte.

Si, en los casos mencionados en los párrafos primero y segundo del presente artículo, el contrato de transporte se extingue por disposición de la ley o por rescisión, las disposiciones de la presente Ley que rigen las relaciones entre las partes contratantes en caso de terminación de un contrato se aplicarán, *mutatis mutandis*, a los derechos y obligaciones de las partes contratantes creadas como consecuencia de las acciones del capitán.

Si el contrato no se ha extinguido o si las instrucciones del fletador no pueden ser cumplidas, los daños que se causen a consecuencia de ello deberán ser soportados por la parte que sea responsable del

obstáculo o por cuya parte existan las razones del obstáculo. Si las razones del obstáculo fueran imputables a ambas partes, cada una de ellas partes deberá soportar sus propios daños.

Si ambas partes son responsables del obstáculo, compartirán los daños en proporción a sus responsabilidades.

Artículo 511

El fletador o el tenedor legal del conocimiento de embarque podrá, inmediatamente después de la iniciación del viaje, rescindir el contrato con arreglo a las condiciones mencionadas en el tercer párrafo del artículo 449 de la presente Ley y en los artículos 451 y 452 de la presente Ley.

Artículo 512

El armador que no cumpla la orden que haya recibido del beneficiario del transporte y que debería haber cumplido con arreglo a las disposiciones de la presente Ley será responsable ante el beneficiario por los daños causados.

El armador reembolsará al consignatario que sea tenedor legal del conocimiento de embarque si cumple una orden del fletador, aun cuando no se le hayan devuelto todos los originales del conocimiento de embarque.

La cuantía de los daños mencionados en los párrafos primero y segundo del presente artículo no podrá ser mayor que la suma que tendría que pagar el armador si fuera responsable de la pérdida de toda la carga.

Artículo 513

La obligación del armador de indemnizar por los daños con arreglo a las disposiciones del párrafo segundo del artículo anterior no afectará negativamente a su derecho de repetición en relación con el beneficiario de transporte.

Entrega de la carga al consignatario

Artículo 514

El armador entregará la carga al consignatario en el puerto de destino.

Artículo 515

Lo dispuesto en los artículos 459 a 463 de la presente Ley y en los artículos 465 a 468 de la presente Ley se aplicará al puerto de destino y a la entrega de la carga al consignatario.

Artículo 516

El armador deberá entregar la carga al tenedor autorizado del conocimiento de embarque o a una persona autorizada con arreglo al contrato de transporte.

Artículo 517

Si no se ha expedido ningún documento de transporte por la carga transportada, el consignatario podrá pedir que el armador le entregue la carga a él cuando el buque llegue al puerto de destino, a condición de que haya cumplido sus obligaciones emergentes del contrato.

El armador deberá cumplir los pedidos del consignatario mencionados en el párrafo anterior, a menos que surja algo diferente de la orden del fletador sobre la libre utilización de la carga que el armador deba cumplir.

Artículo 518

El tenedor autorizado del conocimiento de embarque podrá, inmediatamente después de la llegada de la carga al puerto, pedir que el armador le entregue la carga a él, a condición de que haya cumplido sus obligaciones emergentes del conocimiento de embarque.

El tenedor autorizado del conocimiento de embarque deberá, al aceptar la carga, devolver el conocimiento de embarque al armador.

Si la carga ha sido entregada en el puerto de destino a la persona que presentó uno de los varios originales del conocimiento de embarque, los demás originales dejarán de surtir efecto obligatorio respecto del armador.

Artículo 519

Si no se ha emitido un documento de transporte por la carga transportada, el consignatario podrá pedir que el armador le entregue la carga a él antes de que el buque llegue al puerto de destino, si ha sido autorizado a hacerlo por el fletador con arreglo a un contrato con el armador.

El tenedor legal del conocimiento de embarque tendrá, con sujeción a las condiciones mencionadas en el tercer párrafo del artículo 449 de la presente Ley y en los artículos 451 y 452 de la presente Ley, derecho a pedir que la carga se entregue antes de que el buque llegue al puerto de destino.

Artículo 520

El armador podrá pedir que la persona a quien le entregue la carga otorgue un recibo que acredite la recepción de la carga.

Artículo 521

Si la carga enumerada en un documento de transporte debe ser entregada por partes, el armador podrá pedir que la recepción de parte de la carga sea confirmada en el documento mismo o mediante un recibo separado.

Artículo 522

Si no se ha emitido un conocimiento de embarque por la carga transportada, el fletador podrá ordenar al armador que entregue la carga en el puerto a una persona distinta de la persona nombrada en el contrato.

El fletador perderá el derecho mencionado en el párrafo anterior cuando el consignatario, con arreglo a las disposiciones de la presente Ley, adquiera el derecho a pedir al armador la entrega de la carga, y efectivamente la pida.

Artículo 523

Lo dispuesto en los artículos 479 a 482 de la presente Ley y el artículo 490 de la presente Ley se aplicarán también al tiempo del desembarque.

Artículo 524

Si el desembarque no ha sido completado al término de las sobreestadías, o si las sobreestadías no han sido pagadas en plazo, el capitán podrá, a fin de garantizar el pago de las sobreestadías y de las demás

reclamaciones provenientes del contrato de transporte y por cuenta y riesgo del consignatario o de otra persona que tenga derecho a utilizar libremente la carga, desembarcar la carga y almacenarla por sí, o hacerla almacenar en un depósito público o en otra entidad adecuada.

Artículo 525

En los casos mencionados en el párrafo anterior, el armador tendrá derecho a un pago por la demora del buque más allá de las sobreestadías, que se determinará de conformidad con los párrafos tercero y cuarto del artículo 485 de la presente Ley.

Artículo 526

Si el consignatario no formula objeciones por escrito con respecto a daños o faltantes de la carga inmediatamente después de aceptarla, se presumirá que la carga fue entregada en el mismo estado descrito en el conocimiento de embarque; si no se ha expedido ningún documento de transporte, se presumirá que la carga fue entregada en el mismo estado en que fue aceptada para su transporte, mientras el consignatario no pruebe lo contrario.

Si los daños o faltantes de la carga no son notorios, el consignatario podrá presentar por escrito la objeción mencionada en el párrafo anterior dentro de tres días de haber aceptado la carga.

La objeción mencionada en los párrafos primero y segundo del presente artículo deberá ser suficientemente específica.

Si el consignatario presenta una objeción escrita dentro del plazo estipulado en los párrafos primero y segundo del presente artículo, se presumirá que las afirmaciones contenidas en la objeción son verdaderas, mientras el armador no pruebe lo contrario.

Si el armador y el consignatario, durante el desembarque y la entrega, establecen conjuntamente por escrito los daños o la falta de parte de la carga, no será necesario formular una objeción.

Los acuerdos que se concierten entre las partes con arreglo a lo dispuesto en los párrafos primero a quinto del presente artículo, en perjuicio del beneficiario del transporte, no surtirán efecto jurídico alguno.

El armador y el consignatario deberán, en cuanto sea posible, dar facilidades para que la otra parte establezca la condición y la cantidad de carga en el momento de su aceptación.

Artículo 527

Al establecer la cuantía de un faltante se tendrá en cuenta la merma habitual.

Cuando la carga se haya extraviado, no se tendrá en cuenta la merma.

La merma mencionada en el párrafo primero del presente artículo se calculará de conformidad con las prácticas que se aplican en el puerto de descarga.

Artículo 528

Los daños causados por una demora en la entrega de la carga, distinta de un faltante o de daños a la carga, deberán ser probados por el consignatario.

Artículo 529

Si el consignatario no se presenta, no puede ser hallado, se niega a aceptar la carga o no puede aceptarla, o si se presentan varios tenedores legales del conocimiento de embarque antes de la entrega de la carga, el armador deberá pedir instrucciones al expedidor y/o al fletador.

Artículo 530

Si el armador pide instrucciones al expedidor y/o al fletador de conformidad con el párrafo anterior y no las recibe en tiempo o no puede cumplirlas, podrá proceder de conformidad con el artículo 524 de la presente Ley y comunicar sus acciones a todos los beneficiarios del transporte de los que tenga conocimiento.

Si el transporte se lleva a cabo sobre la base de un contrato de transporte, el armador deberá notificar inmediatamente a todos los beneficiarios del transporte de los que tenga conocimiento los obstáculos que surjan en relación con la entrega de la carga. No tendrá que esperar a recibir instrucciones y podrá tomar inmediatamente medidas con arreglo al artículo 524 de la presente Ley.

Artículo 531

Si el armador almacena la carga en un depósito público o en cualquier otra entidad, sólo será responsable de la elección.

Artículo 532

Si la carga que fue almacenada por el propio armador o fue entregada a otra persona para ser almacenada con arreglo a los artículos 524 y 530 de la presente Ley no es aceptada dentro de 30 días partir del día en que fue almacenada en el puerto de destino, y si el flete y los demás créditos provenientes del contrato de transporte no han sido pagados, el armador podrá vender la carga o parte de ella, si resulta necesario para saldar esos créditos.

El armador también podrá vender la carga antes del vencimiento del plazo indicado en el párrafo anterior si en caso de no hacerlo no podría obtener con la venta de la carga una cantidad suficiente para satisfacer sus créditos y los gastos de almacenamiento, o si la carga consiste en mercancías deterioradas o perecederas.

La carga será vendida en subasta pública, salvo que se trate de mercancías perecederas, mercancías deterioradas o mercancías cotizadas en bolsa.

El armador deberá actuar con el debido cuidado y diligencia al vender mercancías perecederas o deterioradas.

Artículo 533

El armador deberá depositar la suma obtenida mediante la venta de la carga con arreglo a lo dispuesto en el artículo anterior, después de deducir la suma necesaria para satisfacer sus reclamaciones provenientes del transporte de la carga y los costos de almacenamiento y venta de la carga, ante el tribunal competente del lugar de la subasta, en beneficio de la persona que tenga derecho a utilizar libremente la carga; asimismo deberá informar sin demora a todos los beneficiarios del transporte de los que tenga conocimiento.

Artículo 534

En los contratos de transporte, el armador que por culpa del beneficiario de transporte no pueda desembarcar la carga en el puerto de destino en el momento previsto en el plan de navegación como momento de partida del buque de dicho puerto, podrá desembarcar dicha carga en otro puerto próximo; mantendrá el derecho a cobrar un mayor flete y al reembolso de los daños causados como consecuencia.

Si el beneficiario de transporte no es culpable de la obstrucción al desembarco en el puerto de destino, el armador deberá cargar con los costos de entrega en dicho puerto; si el obstáculo al desembarque se debe a su propia culpa, también deberá reembolsar los daños causados por la demora.

Responsabilidad del armador por los daños a las mercancías y por demora

Artículo 535

El armador será responsable de los daños, faltantes o pérdida de la carga aceptada para su transporte desde el momento de la aceptación hasta el momento de la entrega, así como por los daños que se causen como consecuencia de una demora en la entrega de la carga.

Artículo 536

Se considerará que hay demora en la entrega de la carga si ésta no es entregada al consignatario en el plazo convenido o, cuando no se ha convenido en un plazo, dentro de un plazo razonable.

Artículo 537

El armador no será responsable de los daños, faltantes o pérdida de la carga o por la demora en la entrega de la carga si prueba que, a pesar de actuar con el debido cuidado y diligencia de un buen armador, no podría haber evitado los motivos de los daños, los faltantes o la pérdida de la carga o la demora en la entrega de la carga.

Artículo 538

El armador será responsable de las acciones y omisiones del capitán, los demás tripulantes y otras personas que estén a bordo y trabajen para el armador como parte de sus deberes, del mismo modo que si fueran sus propias acciones y omisiones.

El armador no será responsable de los daños, faltantes o pérdida de la carga o de la demora en la entrega de la carga si se produjeron a consecuencia de acciones u omisiones de las personas mencionadas en el párrafo anterior realizadas durante la navegación y el manejo del buque.

Artículo 539

El armador sólo será responsable de los daños a la carga causados por incendio si se prueba que él causó personalmente el incendio por sus propias acciones u omisiones.

Artículo 540

El armador no será responsable de los daños a la carga si se prueba que fueron causados por alguna de las circunstancias siguientes:

1. Por vicios ocultos del buque o porque el buque no era apto para navegar, pero sólo si se dan las condiciones mencionadas en el artículo 453 de la presente Ley;

2. Por fuerza mayor, accidente en el mar, hechos militares, crimen internacional en el mar, disturbios o motín;

3. Por restricciones sanitarias u otras medidas y disposiciones adoptadas por las autoridades estatales;

4. Por acciones u omisiones de los beneficiarios del transporte o por personas que trabajen para ellos;

5. Por paros o huelgas, exclusiones masivas del personal del trabajo, u otros obstáculos que impidan total o parcialmente el trabajo;

6. Por el rescate o el salvamento y la tentativa de rescate o salvamento de personas y bienes en el mar;

7. Por cambios de rumbo en los casos mencionados en el numeral anterior o por otros motivos justificados;

8. Por pérdidas de peso o volumen de la carga que sean naturales o se deban a daños o pérdidas como consecuencia de un error en relación con la carga, de vicios ocultos o de la naturaleza especial de la carga;

9. Por embalaje inadecuado, o porque las marcas de la carga no eran claras o suficientemente duraderas.

Aunque se prueben las circunstancias descritas en el párrafo anterior, el armador será responsable de los daños si el beneficiario del transporte prueba que el armador, o la persona por cuyas acciones y omisiones el armador es responsable y que no estén relacionadas con la navegación y el manejo del buque, fue culpable de los daños causados.

Artículo 541

Cuando ello no contravenga las reglamentaciones, el capitán podrá desembarcar la carga peligrosa en cualquier tiempo y en cualquier lugar, convertirla en no peligrosa o deshacerse de ella si el armador no había sido informado del peligro antes del embarque.

En los casos mencionados en el párrafo anterior, el armador mantendrá el derecho al pago completo del flete y no será responsable de los daños.

Artículo 542

Si el armador acepta una carga peligrosa para su transporte y conoce del riesgo, podrá desembarcarla o convertirla en no peligrosa si está en peligro la seguridad del buque, las personas o el resto de la carga a bordo, así como la seguridad del medio ambiente.

Cuando el armador, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo anterior, desembarque la carga antes de la llegada al lugar de destino, tendrá derecho al pago del flete por la distancia recorrida; la responsabilidad por otros daños causados por el embarque de la carga peligrosa y las acciones del armador incumbirá a cada una de las partes en su propio nombre.

Artículo 543

El armador no será responsable de los perjuicios causados por daños, faltantes o pérdida de la carga o por una demora en la entrega de la carga, si el expedidor declaró un tipo o valor de la carga a sabiendas de que no era el correcto.

Artículo 544

El fletador será responsable ante el armador por los daños que le haya causado el propio fletador o el expedidor que haya declarado datos inexactos o incorrectos sobre la cantidad, el tipo y las marcas de la carga.

Artículo 545

El fletador será responsable ante el armador por los daños que le haya causado el embarque o el transporte de mercancías cuya importación, exportación o tránsito esté prohibido o que constituyan contrabando, si el armador no tenía conocimiento de esas circunstancias en el momento del embarque, ni podía haberlas conocido.

Artículo 546

La persona que embarque algo sin conocimiento del armador será responsable ante el armador por los daños que de tal modo haya causado.

Artículo 547

El armador podrá, según su discrecionalidad, en cualquier tiempo y en cualquier lugar, desembarcar o deshacerse de la carga que haya sido embarcada sin su conocimiento o que haya sido incluida incorrecta o incompletamente en la lista, si están en peligro las personas, el buque, la carga a bordo del buque o el medio ambiente.

En los casos descritos en el párrafo anterior, el armador mantendrá el derecho al pago completo del flete y a una indemnización, y no será responsable de los daños causados por sus acciones.

Artículo 548

La carga cuya importación, exportación o tránsito estén prohibidos podrá ser devuelta por el capitán al puerto de embarque o desembarcada en cualquier lugar, y asimismo será posible deshacerse de ella, si es urgentemente necesario.

Si el armador, en los casos mencionados en el párrafo anterior, no conocía ni podía haber conocido las propiedades de la carga, mantendrá el derecho al pago completo del flete y no será responsable de los daños causados por tales acciones.

Si el armador conocía o debía haber conocido las propiedades de la carga mencionadas en el párrafo primero del presente artículo, mantendrá el derecho al pago del flete por la distancia recorrida, y los demás daños serán soportados por cada una de las partes separadamente.

Artículo 549

Si se dispone la prohibición de la importación, la exportación o el tránsito de determinadas mercancías durante el tiempo en que están siendo transportadas en un buque, las disposiciones del párrafo primero del artículo anterior se aplicarán a los capitanes que tengan a su cargo las mercancías.

En los casos descritos en el párrafo anterior, el armador mantendrá el derecho a la totalidad del flete y a una indemnización y no será responsable de los daños causados por tales acciones.

Artículo 550

El armador no será responsable de los daños, los faltantes o la pérdida de la carga o por la demora en la entrega de la carga por encima de 666,67 DEG por unidad de carga dañada, faltante, perdida o demorada, o 2 DEG por kilogramo de peso bruto de carga dañada, faltante, perdida o demorada, si esta última cuantía es mayor.

Por “unidad de carga”, con arreglo al párrafo anterior, se entenderá un paquete o un artículo, y si se trata de carga a granel se entenderá una tonelada métrica o un metro cúbico u otra unidad de medida, según sea la unidad de medida utilizada en el acuerdo para determinar el flete. Si el flete no fue acordado sobre la base de una unidad de medida, la unidad de medida para la carga a granel será la unidad de medida que se emplea ordinariamente en el lugar de embarque para determinar el flete.

Si la carga se embarca en contenedores o en paletas o artículos análogos de transporte, la expresión “unidad de carga” tendrá el significado expresado en el párrafo primero del presente artículo:

1. Un paquete o a una unidad de carga que se mencione en el conocimiento de embarque: si el conocimiento de embarque menciona un paquete ordinario o una unidad de carga en un contenedor o en una paleta o un artículo análogo de transporte;

2. Un contenedor, una paleta o un artículo análogo de transporte de la carga: si el conocimiento de embarque no hace mención a paquetes o unidades de carga.

Artículo 551

El expedidor podrá, en acuerdo con el armador, elevar el nivel de la responsabilidad del armador determinado en el artículo anterior asignando a las mercancías un mayor valor por unidad de carga.

Si se ha emitido un documento de transporte, un acuerdo para incrementar la responsabilidad del armador que no esté expresado en ese documento no surtirá efecto jurídico alguno en beneficio de un consignatario distinto del expedidor.

Artículo 552

Se presumirá que el valor de la carga corresponde a la suma convenida por las partes con arreglo al artículo anterior, mientras el armador no pruebe lo contrario.

Artículo 553

El armador no podrá invocar las disposiciones de la presente Ley relativas a la limitación de la responsabilidad (artículos 550 y 551 de la presente Ley) si se prueba que causó personalmente los daños, intencionalmente o por negligencia grave.

Artículo 554

El armador será responsable del valor de los artículos extraviados total o parcialmente, así como por la pérdida de valor de los artículos dañados.

En el caso de artículos entregados tardíamente, el armador también será responsable de los daños causados por la demora.

Sin perjuicio de las disposiciones de los párrafos primero y segundo del presente artículo, el armador que con arreglo al artículo 553 de la presente Ley no pueda limitar su responsabilidad será responsable de los perjuicios que se causen por pérdida, faltantes o daños a las mercancías o por demora en su entrega.

Artículo 555

La cuantía de los daños causados por pérdida de mercancías se determinará sobre la base del valor comercial de la misma cantidad de otras mercancías con las mismas propiedades en el puerto de destino en el día en que llegaron a dicho puerto o en el día en que deberían haber llegado.

Si la cuantía de los daños causados por pérdida de mercancías no puede ser determinada con arreglo al párrafo anterior, se determinará el valor comercial de las mercancías en el puerto de embarque en el momento de la partida del buque y se añadirán los costos del transporte.

La cuantía de los daños en el caso de mercancías dañadas será igual a la diferencia entre el valor comercial de las mercancías en buena condición y la condición en que se encuentran.

La cuantía de los daños por mercancías perdidas o dañadas que no pueda determinarse con arreglo a los párrafos primero o segundo del presente artículo será determinada por el tribunal.

Los gastos que se hayan ahorrado porque la carga no llegó al lugar de destino o porque llegó dañada se deducirán de la suma que deba pagar el armador como indemnización por los daños, los faltantes o la pérdida de la carga.

Artículo 556

Lo dispuesto en los artículos 550, 554 y 555 de la presente Ley se aplicará también cuando el capitán, un tripulante u otra persona que trabaje para el capitán con arreglo a las reglamentaciones generales sea responsable de los daños causados por los faltantes, los daños o la pérdida de las mercancías, si se

prueba que fueron causados durante el trabajo, en relación con el trabajo, durante la prestación de un servicio o en relación con el servicio.

Las personas mencionadas en el párrafo anterior no podrán invocar la limitación de la responsabilidad si causaron los daños intencionalmente o por negligencia grave.

Artículo 557

La cuantía total de la indemnización que deban pagar el armador y las personas mencionadas en el párrafo primero del artículo anterior no podrá exceder de la suma indicada en el artículo 550 de la presente Ley.

Las disposiciones del párrafo anterior no menoscabarán las disposiciones del párrafo segundo del artículo anterior de la presente Ley.

Artículo 558

Las personas mencionadas en el párrafo primero del artículo 556 de la presente Ley serán responsables hasta la cuantía expresada en el artículo 550 de la presente Ley, aun cuando el armador eleve el límite de la responsabilidad con arreglo a lo dispuesto en el artículo 551 de la presente Ley.

Artículo 559

Las disposiciones de la presente Ley relativas a la responsabilidad del armador no podrán ser alteradas contractualmente en detrimento del beneficiario del transporte.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, las disposiciones de la presente Ley relativas a la responsabilidad del armador podrán ser alteradas contractualmente en beneficio del armador:

1. Si los daños, los faltantes o la pérdida de la carga se produjeron antes de la iniciación del embarque o después del desembarque;

2. En caso de daños causados por demora;

3. En el transporte de animales vivos;

4. En el transporte de la carga que, con el permiso escrito del expedidor, se haya almacenado en la cubierta principal.

Artículo 560

Las disposiciones contractuales contrarias al artículo anterior serán nulas.

La nulidad de una disposición contractual con arreglo a lo dispuesto en el párrafo anterior no afectará a la validez de las demás disposiciones contractuales.

Artículo 561

Las disposiciones de la presente Ley relativas a la responsabilidad del armador se aplicarán a todas las reclamaciones contractuales y extracontractuales formuladas contra el armador por cualquier persona y por cualquier motivo en razón de daños, faltantes o pérdida de la carga.

Artículo 562

Las disposiciones de la presente Ley relativas a la responsabilidad del armador no menoscabarán las disposiciones de la presente Ley relativas a la avería gruesa.

Flete

Artículo 563

El flete será fijado por contrato.

Si el flete no ha sido fijado por contrato, será fijado en relación con la unidad de flete media que se utilizara para determinar contractualmente el flete del tipo de carga en cuestión cuando se embarcó la carga en el puerto de embarque.

Artículo 564

Si se embarca más carga que la estipulada en el contrato, el flete se incrementará proporcionalmente.

Si se embarca una carga distinta de la estipulada en el contrato, para la cual el flete es más elevado que la tarifa convenida, el flete se pagará por la carga que fue efectivamente embarcada.

Si se embarca menos carga que la estipulada o no se embarca carga alguna, se pagará el flete por toda la cantidad de carga convenida.

Si se embarca menos carga que la estipulada en el acuerdo y el flete por la carga embarcada es más elevado que el que se había convenido, se pagará todo el flete convenido más la diferencia entre el flete convenido y el flete más elevado correspondiente a la carga embarcada.

Las disposiciones del tercer párrafo del presente artículo no menoscabarán lo dispuesto en el artículo 449 de la presente Ley.

Artículo 565

Si sólo se ha embarcado una parte de la carga convenida con arreglo al contrato de fletamento, y el armador utiliza la parte no ocupada del buque, el flete convenido se reducirá en consecuencia.

Si el armador utiliza la parte no ocupada del buque a pesar de una prohibición expresa del fletador, será responsable ante el fletador por los daños.

Artículo 566

El flete estipulado para un viaje en un contrato de fletamento por viaje no cambiará, independientemente de la duración del viaje, a menos que se haya convenido por unidad de tiempo.

Si el viaje se prolonga a pedido del fletador o en beneficio del beneficiario de transporte, el flete se incrementará en la proporción que corresponda para que el viaje continúe más allá del lugar de destino convenido.

Artículo 567

Si en un contrato de fletamento por viaje el flete se ha fijado por unidad de tiempo, y no se ha determinado el momento en que se inicia, se iniciara el día en que se expida la carta de disponibilidad del buque, a partir del mediodía si la carta se expide en la mañana, y a partir de medianoche si la carta se expide en la tarde.

Si el embarque comienza por orden del consignatario antes del momento indicado en el párrafo anterior, o si el buque parte sin carga, el momento en que comienza a correr el flete será el de la iniciación del embarque o de la partida del buque.

El tiempo durante el cual se debe pagar flete terminará con el desembarque de la carga y, si el buque llegó sin carga, en el momento en que el buque queda anclado o amarrado en el puerto en que termina el viaje. El último día del viaje se contará como un día entero.

Artículo 568

Si en un contrato de fletamento por viaje el flete se ha determinado sobre la base de una unidad de tiempo y durante el viaje surge un obstáculo para el cumplimiento del contrato que sea imputable al armador y sin culpa del fletador y/o el expedidor, no se pagará flete mientras dure el obstáculo.

Artículo 569

El precio determinado en un contrato de fletamento por tiempo será pagado por el fletador en cuotas mensuales iguales y anticipadas; sin embargo, el armador tendrá derecho al precio sólo mientras dure el cumplimiento del contrato.

Mientras exista un obstáculo para el uso del buque durante la vigencia de un contrato de fletamento por tiempo, el precio sólo se pagará si el obstáculo es imputable al fletador o ha sido causado por el cumplimiento de sus órdenes.

El armador podrá rescindir el contrato si el flete no ha sido pagado en la fecha de vencimiento.

Artículo 570

En un contrato de fletamento por tiempo el fletador, además de pagar el precio, deberá aprovisionar al buque, a sus propias expensas, con el combustible, los lubricantes y el agua necesarios para los motores del buque y el resto de la maquinaria del buque, y pagar los derechos portuarios y demás derechos.

Artículo 571

El plazo durante el cual se debe pagar el precio de conformidad con un contrato de fletamento por tiempo se iniciará de la misma manera que en un contrato de fletamento por viaje en el que se haya fijado un flete por unidad de tiempo (artículo 567 de la presente Ley).

Se pagará doble precio durante el tiempo en que el buque esté en un viaje en beneficio del fletador después de la terminación de un contrato de fletamento por tiempo sin culpa del armador.

Artículo 572

La recompensa por salvamento que reciba un buque durante un fletamento de casco desnudo se dividirá por partes iguales entre el armador y el fletador, después de deducir los gastos de salvamento y la parte que corresponda a la tripulación.

Artículo 573

Por la carga que se haya embarcado sin permiso del armador y por la carga que figure de manera incorrecta o incompleta en la lista, el flete se pagará a razón de las tarifas de flete más elevadas que se utilicen para convenir un flete cuando se embarque el mismo tipo de carga, por viajes iguales o aproximadamente iguales, si la cuantía del flete calculado de esta manera es mayor que la convenida.

Artículo 574

Sólo se pagará flete por la carga que haya sido transportada y entregada al consignatario en el puerto de destino.

Además de los ejemplos que se dan en los artículos 449, 450, 451, 483, 486, 541, 547, 548 y 549 de la presente Ley, se pagará flete, no obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, por la carga que no haya sido transportada y entregada al consignatario, si ello se debió a culpa del fletador, del expedidor,

de la persona que tiene derecho a disponer sobre la carga, o de cualquier persona por quien aquellos sean responsables, o si la razón por la cual la carga no ha llegado al puerto de destino radica en la carga y el armador no es responsable de dicha razón.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, el armador tendrá derecho a flete en proporción a la distancia recorrida útilmente cuando no sea responsable de la suspensión del viaje por la carga transportada sólo parte del recorrido, además de los casos descritos en los artículos 447, 542, 548 y 575 de la presente Ley.

Artículo 575

En caso de naufragio u otro accidente de navegación, o de incautación o detención del buque o de la carga por un hecho militar, un crimen internacional en el mar, disturbios o motín, el armador tendrá derecho al flete por la carga que quede en proporción a la distancia recorrida útilmente.

Artículo 576

Si la carga es transportada sin que se haya emitido un documento de transporte, el consignatario deberá pagar el flete y los demás créditos relacionados con el transporte antes de aceptar la carga, a menos que se convenga otra cosa entre el fletador y el armador.

Artículo 577

Si el consignatario acepta la carga sobre la base de un conocimiento de embarque, sólo tendrá que pagar los créditos enumerados en el conocimiento de embarque, o los que se hayan generado después de su emisión.

Artículo 578

Si el consignatario no cumple las obligaciones a que se refieren los artículos 576 y 577 de la presente Ley, el armador tendrá derecho a retener y vender la carga con arreglo a lo dispuesto en los artículos 531 a 533 de la presente Ley.

El armador mantendrá el derecho mencionado en el párrafo anterior aun cuando haya entregado la carga a una persona que no era el consignatario.

Artículo 579

El armador que haya entregado la carga al consignatario no podrá exigir al fletador la suma que no haya cobrado del consignatario con arreglo al artículo anterior.

Si mediante la venta de la carga el armador sólo logra cobrar parcialmente sus créditos, tendrá, con sujeción a las condiciones indicadas en el párrafo anterior, derecho a exigir al fletador que satisfaga el saldo pendiente.

No se aplicará el primer párrafo del presente artículo si el armador puede probar que, aun actuando con el debido cuidado y diligencia, no podría haber procedido de conformidad con el artículo anterior.

Privilegios marítimos sobre la carga embarcada en un buque

Artículo 580

Los privilegios marítimos sobre la carga embarcada en un buque protegerán los créditos siguientes:

1. Los costos judiciales, en interés común de todos los acreedores en procedimientos de carácter ejecutivo o cautelar y para la protección y venta de dicha carga, y los gastos generados por su protección y supervisión desde el momento de la llegada del buque al último puerto;

2. Las recompensas por salvamento y las contribuciones por avería gruesa que graven a dicha carga;

3. Las reclamaciones provenientes del contrato de transporte, junto con los gastos de almacenamiento de la carga que fue embarcada.

Los privilegios marítimos sobre el capital comprenderán los intereses.

Artículo 581

Los privilegios marítimos no se extinguirán por el cambio de propiedad de la carga, a menos que en la presente Ley se disponga lo contrario.

Artículo 582

La prelación de los créditos protegidos por el privilegio sobre la carga que fue puesta a bordo se determinará aplicando el orden de prelación mencionado en el párrafo primero del artículo 580 de la presente Ley.

Si los créditos mencionados en los numerales 1 y 3 del párrafo primero del artículo 580 de la presente Ley no pueden satisfacerse en su totalidad, serán satisfechos en proporción a sus cuantías.

Si los créditos mencionados en el numeral 2 del párrafo primero del artículo 580 de la presente Ley no pueden satisfacerse en su totalidad, los créditos más recientes tendrán prelación respecto de los de fecha anterior.

Se considerará que los créditos relacionados con un mismo evento han surgido simultáneamente.

Artículo 583

Al hacer efectivo el derecho a retener la carga mencionada en el artículo 578 de la presente Ley, el armador no afectará el orden de prelación de los créditos protegidos por privilegios marítimos.

Artículo 584

Los créditos protegidos por privilegios marítimos no se extinguirán por la terminación del privilegio marítimo.

Los privilegios marítimos sobre la carga que haya sido embarcada se transferirán mediante la cesión del crédito protegido por ese privilegio.

Artículo 585

Los privilegios marítimos sobre la carga que fue embarcada se extinguirán en la forma que se indica a continuación:

1. Con la extinción del crédito protegido por el privilegio marítimo;

2. Con la venta de la carga en un procedimiento de ejecución o de quiebra;

3. Si el acreedor, dentro de 15 días del desembarque, no pide al tribunal competente una decisión provisional;

4. Si la carga desembarcada, aun antes del vencimiento del plazo mencionado en el numeral 3 del presente artículo, ha pasado legalmente a manos de personas distintas de sus propietarios por cuenta de un deudor;

5. Si la carga es reclamada como presa marítima o botín de guerra en el mar.

b) El transporte de pasajeros y equipaje

Artículo 586

A efectos de la aplicación de las disposiciones de la presente Ley relativas al transporte de pasajeros y su equipaje, las expresiones empleadas tendrán los significados siguientes:

1. Por “armador” se entenderá una persona que celebra un contrato de transporte o en cuyo nombre se celebra dicho contrato, si realiza el transporte por sí mismo o por conducto de un armador efectivo;

2. Por “armador efectivo” se entenderá una persona distinta del armador que es el propietario o fletador del buque o una persona que utiliza el buque y que realiza efectivamente el transporte o sólo parte de él;

3. Por “pasajero” se entenderá una persona que viaja por buque sobre la base de un contrato de transporte, o que acompañe a un vehículo o a animales vivos;

4. Por “equipaje” se entenderá cualquier artículo, incluso un vehículo, que se transporte sobre la base de un contrato de transporte, con excepción de los siguientes:

a) Las mercancías y los vehículos transportados sobre la base de un fletamento de casco desnudo, un conocimiento de embarque o un contrato que se refiera fundamentalmente al transporte de mercancías;

b) Los animales vivos.

5. Por “equipaje de mano” se entenderá el equipaje que el pasajero tiene en su cabina o que cuida y supervisa, incluso el equipaje que se encuentre en o sobre un vehículo;

6. Por “daños causados por demora” se entenderá los daños materiales causados en razón de que el equipaje no fue entregado al pasajero dentro de un plazo razonable, calculado a partir del día de la llegada del buque que transportaba o debía haber transportado el equipaje, y no comprenderá las demoras causadas por paros laborales, huelgas o hechos análogos.

Artículo 587

Mediante el contrato de transporte de pasajeros, el armador promete al cliente transportar uno o varios pasajeros, y el cliente promete pagar el pasaje.

Artículo 588

El pasaje será fijado por contrato.

Artículo 589

El armador deberá emitir un billete al pasajero que lo pida.

El billete podrá ser extendido a una persona determinada (cuyo nombre se indica) o simplemente podrá ser válido para el portador (al portador).

Artículo 590

Se presumirá que el contenido del billete corresponde al contrato celebrado, mientras no se pruebe lo contrario.

El hecho de que un pasajero no tenga billete, o de que el billete sea incorrecto o se haya extraviado, no afectará a la existencia, la validez y el contenido del contrato de transporte.

Artículo 591

Las objeciones al contenido de un billete al portador sólo podrán formularse en el momento de su emisión.

Artículo 592

Un billete emitido a nombre de una persona determinada no podrá ser transferido a otra persona sin el permiso del armador.

Un billete al portador no podrá ser transferido a otra persona sin permiso del armador una vez que el pasajero haya comenzado el viaje.

Artículo 593

El pasajero que se embarca en un buque sin el billete que debería haber sido comprado antes de embarcarse deberá presentarse inmediatamente ante el capitán o un tripulante autorizado.

El capitán podrá justificadamente hacer desembarcar al pasajero que no tenga el billete mencionado en el párrafo anterior.

El pasajero sin billete deberá pagar el pasaje completo desde el puerto de embarque hasta el puerto de desembarque; los pasajeros que no se presenten ante el capitán o ante un tripulante autorizado deberán pagar sin demora el doble del pasaje correspondiente a la distancia recorrida.

Cuando no se pueda determinar el puerto en que el pasajero se embarcó en el buque, se considerará que el pasajero se embarcó en el puerto de partida del buque.

Artículo 594

Si el buque no emprende un viaje internacional dentro de tres horas del momento estipulado en el contrato o el horario de navegación, el pasajero podrá rescindir el contrato.

En el caso mencionado en el párrafo anterior, el pasajero tendrá derecho al reembolso del pasaje.

Si la iniciación del viaje en un buque se demora intencionalmente o por negligencia grave del armador o las personas que trabajen para él, el armador reembolsará al pasajero por los daños causados.

Artículo 595

El pasaje no será reembolsado cuando el pasajero no se embarque en el buque en el momento de su partida o cuando abandone el viaje durante el desarrollo de éste.

Artículo 596

El armador deberá reembolsar el pasaje de un pasajero cuyo nombre figure en el billete si el pasajero decide no emprender un viaje internacional por lo menos seis horas antes de la iniciación de un viaje.

Si el pasajero decide no emprender un viaje con arreglo a lo dispuesto en el párrafo anterior, el armador tendrá derecho a retener hasta el 10% del pasaje.

Artículo 597

Si el billete es al portador, el armador deberá reembolsar el pasaje de un pasajero que decida no emprender el viaje al menos 2 horas antes de la iniciación del viaje, a menos que el billete exprese otra cosa.

Si el pasajero decide no emprender un viaje con arreglo a lo dispuesto en el párrafo anterior, el armador tendrá derecho a retener hasta el 10% del pasaje.

Artículo 598

Si el viaje se suspende después de haber comenzado por razones que no sean imputables al pasajero, y la suspensión dura más de 24 horas, el pasajero tendrá los derechos siguientes:

1. A pedir que el armador lo transporte hasta el destino junto con su equipaje utilizando sus propios medios de transporte u otros medios adecuados;

2. A pedir que el armador lo transporte junto con su equipaje dentro de un plazo razonable hasta el puerto de partida y le reembolse el pasaje;

3. A rescindir el contrato y pedir que el armador le reembolse el pasaje.

Si el viaje fue suspendido intencionalmente o por negligencia grave del armador o de las personas que trabajan para él, el armador deberá reembolsar al pasajero por los daños.

Artículo 599

Un pasajero que pida que se le reembolse el pasaje o por los daños deberá, dentro de los ocho días de la finalización del viaje, pedir por escrito que el armador le reembolse el pasaje o los daños, o iniciar un proceso ante un tribunal dentro de dicho plazo.

El pasajero deberá, dentro de las 24 horas del vencimiento del plazo indicado en el párrafo primero del artículo anterior, enviar al armador un pedido escrito de que se le lleve de regreso al lugar de partida o de que continúe el viaje.

El pasajero que no proceda con arreglo a los párrafos primero o segundo del presente artículo perderá el derecho a pedir que el armador le reembolse los daños o el pasaje, a continuar el viaje o a que se le lleve de regreso al puerto de partida.

Artículo 600

Las disposiciones de la presente Ley relativas a la responsabilidad del armador por la muerte de un pasajero o por haberle causado lesiones físicas se aplicarán también en caso de que el transporte sea gratuito.

Artículo 601

El armador será responsable de los daños causados por la muerte de un pasajero o por haberle causado lesiones físicas, por los daños, faltantes o pérdida del equipaje si el evento que causó los daños ocurrió durante el transporte, y por demoras en la entrega de equipaje al pasajero si se puede imputar culpa por los daños o la demora al armador o a las personas que trabajan para él.

La persona que pida reembolso con arreglo al párrafo anterior deberá probar que el evento que causó los daños ocurrió durante el transporte, así como la cuantía de los daños.

Artículo 602

El armador será responsable de los daños mencionados en el artículo anterior causados por las personas que trabajen para él en el desempeño de sus funciones.

Artículo 603

Mientras no se pruebe lo contrario, se presumirá que el armador es responsable de la muerte de un pasajero o de las lesiones físicas que se le causen, o por los daños, faltantes o pérdida del equipaje de mano o la demora en su entrega, que hayan sido causados directa o indirectamente por un naufragio, un abordaje, una encalladura, una explosión, un incendio o defectos en el buque.

Mientras no se pruebe lo contrario, se presumirá que el armador es responsable de los daños emergentes de daños, faltantes o pérdida del equipaje y de la demora en su entrega, independientemente de la naturaleza del evento que causó esos daños.

Artículo 604

El armador será responsable ante el pasajero con arreglo al párrafo segundo del artículo anterior por los daños, faltantes o pérdida de objetos valiosos o la demora en su entrega sólo cuando hayan sido aceptados para almacenamiento.

El armador deberá dar al pasajero un recibo de los artículos mencionados en el párrafo anterior que haya aceptado para almacenamiento.

Artículo 605

El armador deberá, a pedido del pasajero, dar un recibo de equipaje por el equipaje que haya aceptado para almacenamiento.

En el recibo de equipaje deberán constar el tipo y la cantidad de unidades de equipaje.

Se presumirá que los datos que constan en el recibo de equipaje son ciertos, mientras no se pruebe lo contrario.

Artículo 606

Si al término del viaje el equipaje no es recogido o retirado del buque, el armador deberá almacenarlo por sí o en un depósito adecuado, a expensas del pasajero y a su riesgo.

Artículo 607

Si el armador prueba que la muerte de un pasajero o las lesiones físicas que ha sufrido, o los daños, faltantes o pérdida del equipaje o la demora en su entrega fueron en su totalidad o en parte imputables a un pasajero o a acciones suyas que no puedan considerarse normales, el tribunal desechará o atenuará la responsabilidad del armador.

Artículo 608

La responsabilidad del armador por la muerte de un pasajero o por haberle causado lesiones físicas estarán limitados en todos los casos a 46.666 DEG por pasajero y por viaje.

Si una indemnización se otorga en la forma de renta, el valor capitalizado de la renta no podrá exceder de la suma mencionada en el párrafo anterior.

La suma indicada en el párrafo primero del presente artículo será utilizada para pagar a todos los acreedores cuyas reclamaciones provengan del mismo evento que causó la muerte de un pasajero o le infligió lesiones físicas.

Artículo 609

La responsabilidad del armador por los daños, faltantes o pérdida del equipaje o la demora en su entrega estarán limitados en todos los casos en la forma siguiente:

1. Por equipaje de mano: hasta 833 DEG por pasajero y por viaje;

2. Por vehículos, incluido el equipaje transportado en o sobre el vehículo: hasta 3.333 DEG por vehículo y por viaje;

3. Por otro tipo de equipaje, con excepción del equipaje mencionado en los numerales 1 y 2 del presente párrafo: hasta 1.200 DEG por pasajero y por viaje.

Las disposiciones del numeral 3 del párrafo anterior se aplicarán también a la responsabilidad del armador y a la indemnización por objetos valiosos.

Artículo 610

El armador y el pasajero podrán convenir que el armador sólo deba pagar con arreglo al párrafo anterior una indemnización por la cuantía que exceda de 117 DEG por los daños a vehículos y 13 DEG por pasajero en los casos de daños a otro tipo de equipaje, provenientes de daños, faltantes o pérdida del equipaje o de la demora en su entrega.

Las disposiciones del presente artículo no se aplicarán a los objetos valiosos.

Artículo 611

El armador perderá el derecho a la limitación de la responsabilidad mencionado en el artículo anterior si ha causado los daños intencionalmente o por negligencia grave.

Artículo 612

El armador y el pasajero podrán convenir por escrito un límite de responsabilidad mayor que las cuantías fijadas en los artículos anteriores.

Artículo 613

Los intereses y los costos del procedimiento que se otorguen en una acción por daños y perjuicios en razón de la muerte de un pasajero o las lesiones físicas que haya sufrido, o de daños, faltantes o pérdida del equipaje o de la demora en su entrega, deberán pagarse en su totalidad, además de la suma que deba pagar el armador con arreglo a las disposiciones de los artículos anteriores.

Artículo 614

Si se ha iniciado un proceso contra las personas que trabajan para el armador o el armador efectivo por los daños previstos en las disposiciones de la presente Ley relativas al transporte de pasajeros y equipaje, dichas personas podrán, si actuaron en el cumplimiento de las funciones que desempeñan en el buque, invocar la exclusión o limitación de la responsabilidad que corresponda al armador con arreglo a las disposiciones de la presente Ley.

Las personas mencionadas en el párrafo anterior que trabajen para el armador o el armador efectivo no podrán invocar la limitación de la responsabilidad mencionada en el párrafo anterior si causaron los daños intencionalmente o por negligencia grave.

Los límites de responsabilidad que el armador y el pasajero convengan con arreglo al artículo 612 de la presente Ley no se aplicarán a las personas enumeradas en el párrafo primero del presente artículo.

Artículo 615

El transporte de un pasajero y el equipaje de mano comprenderá el tiempo en que el pasajero esté a bordo del buque, el embarque y el desembarque, y el tiempo de traslado desde la costa al buque y viceversa por agua, si el costo del viaje secundario está incluido en el precio del billete o si el armador proporciona el uso de un buque para el traslado. El transporte de un pasajero no comprenderá el tiempo durante el cual el pasajero permanezca en las instalaciones portuarias en la costa.

Además de los tiempos mencionados en el párrafo anterior, el transporte del equipaje de mano comprenderá el tiempo transcurrido desde el momento en que el armador lo acepta en la costa o a bordo del buque para su almacenamiento hasta el momento en que es devuelto al pasajero.

Artículo 616

Cuando existan fundamentos para los límites de responsabilidad mencionados en los artículos anteriores, dichos límites se aplicarán a la cuantía total de la indemnización que se pueda obtener mediante todas las acciones contractuales y extracontractuales emergentes de la responsabilidad por la muerte de un pasajero o por haberle causado lesiones físicas, o por los daños, faltantes o pérdida del equipaje o la demora en su entrega.

Cuando el transporte sea realizado por un armador efectivo, la cuantía total de la indemnización que podrá imponerse al armador o al armador efectivo y a las personas que trabajan para él y que estaban desempeñando sus funciones laborales, no podrá exceder de la cuantía máxima de la indemnización que pueda exigirse al armador o al armador efectivo, de modo que ninguno de ellos será responsable por encima del límite que pueda aplicarse respecto de él.

En todos los casos en que las personas que trabajan para el armador o para el armador efectivo con arreglo al artículo 614 de la presente Ley puedan invocar la limitación de la responsabilidad mencionada en los artículos anteriores, la cuantía total que podrá recibirse del armador o del armador efectivo y de las personas que trabajen para él no podrá en caso alguno exceder de ese límite.

Artículo 617

El pasajero deberá presentar una reclamación escrita al armador o a su agente autorizado:

1. Si hay daños visibles al equipaje:

a) En el caso de equipaje de mano: antes del desembarque o durante él;

b) En el caso de otro tipo de equipaje: antes de la entrega o en el momento de la entrega;

2. Si los daños al equipaje no son notorios o si el equipaje se ha extraviado: dentro de 15 días a contar del desembarque o la entrega, o a partir del día en que el equipaje debía haber sido entregado.

Si el pasajero no procede de conformidad con el párrafo anterior se considerará que el equipaje fue recibido en perfectas condiciones, mientras no se pruebe lo contrario.

No será necesaria una reclamación escrita si el estado del equipaje fue establecido en presencia de ambas partes en el momento de la entrega.

Artículo 618

Un pasajero podrá formular una declaración de que, en su opinión, el equipaje se ha extraviado, si no es entregado dentro de los 30 días del final del viaje.

Cuando formule la declaración mencionada en el párrafo anterior, el pasajero tendrá derecho a pedir que el armador le informe si el equipaje es hallado dentro de un año del pago de una indemnización por equipaje extraviado.

El pasajero podrá, dentro de los 30 días de haber sido notificado del hallazgo del equipaje, pedir que el equipaje se entregue en un lugar determinado por él, contra el pago de los gastos de transporte.

El pasajero que acepte el equipaje hallado deberá devolver al armador la suma que se le haya pagado como indemnización por el equipaje extraviado, previa deducción del reembolso del flete, y mantendrá el derecho a una indemnización por demora en la entrega.

Si el pasajero no hace valer la reclamación prevista en los párrafos segundo y tercero del presente artículo, el armador tendrá derecho a utilizar libremente el equipaje.

Artículo 619

Serán nulas las disposiciones de un contrato concertado antes de que ocurriera un evento que causó la muerte de un pasajero o le produjo lesiones físicas, o determinó que el equipaje resultara dañado, desapareciera, se extraviara o resultase demorado, cuyo objeto sea liberar al armador de responsabilidad frente al pasajero o establecer un límite de responsabilidad inferior a la cuantía fijada en la presente Ley, con excepción de las limitaciones mencionadas en el artículo 610 de la presente Ley, o cuya finalidad sea determinar que la carga de la prueba, que normalmente incumbe al armador, se traslade a otra persona.

La nulidad de la disposición contractual mencionada en el párrafo anterior no afectará a la validez de las demás disposiciones contractuales.

Artículo 620

Lo dispuesto en los artículos 601, 602, 603, 604 y 607 de la presente Ley se aplicará a todas las reclamaciones contractuales y extracontractuales contra el armador por cualquier razón, por los daños causados por la muerte de un pasajero o por haberle ocasionado lesiones físicas, y por los daños, faltantes o pérdida del equipaje o la demora en su entrega.

Artículo 621

El armador tendrá derecho a retener y vender el equipaje entregado para su transporte y los objetos valiosos aceptados para almacenamiento a fin de cobrar sus créditos provenientes del transporte del pasajero y su equipaje y el almacenamiento de los objetos valiosos.

c) Remolque y empuje

Artículo 622

Mediante un contrato de remolque, el armador de una embarcación remolcadora o de empuje se obliga a remolcar o empujar a otra embarcación hasta un lugar determinado, o durante un plazo determinado, o a realizar una tarea determinada; el armador de la embarcación remolcada o empujada se obliga a pagar derechos de remolque por el servicio.

Los derechos de remolque se determinarán por contrato.

Lo dispuesto en los artículos 625 a 628 de la presente Ley se aplicará también al empuje.

Artículo 623

El remolque o el empuje serán realizados bajo el mando del capitán de la embarcación remolcada o empujada, a menos que en el contrato se estipule expresamente otra cosa.

Artículo 624

Con arreglo a la presente Ley:

1. El remolque se iniciará cuando ocurra la primera de las siguientes operaciones: cuando la embarcación remolcadora bajo las órdenes del capitán de la embarcación remolcada esté en una posición en la que pueda llevar a cabo el remolque, o, si está bajo las órdenes del capitán del buque remolcado, cuando la embarcación remolcadora acepte o entregue el cable de remolque o cuando comience a empujar al buque remolcado o emprenda cualquier otra maniobra necesaria para el remolque;

2. El remolque terminará cuando ocurra la última de las siguientes operaciones: cuando se haya cumplido la orden del capitán del buque remolcado de desatar el cable de remolque o empuje o cuando se hayan concluido las demás maniobras necesarias para el remolque.

Artículo 625

Si una embarcación remolcadora remolca una embarcación no tripulada, el armador de la embarcación remolcadora deberá asegurar, aplicando las medidas acostumbradas, que la embarcación remolcada se mantenga en el mismo estado de navegabilidad que en el momento en que fue recibida para el remolque.

El armador de la embarcación remolcadora sólo deberá asegurar que se preserve la carga a bordo de una embarcación remolcada no tripulada si asumió expresamente tal obligación.

El armador de la embarcación remolcadora podrá disponer que la carga de la embarcación remolcada sea transportada por su embarcación o por otra embarcación. En caso de duda, se presumirá que se ha celebrado un contrato de remolque.

El armador de una embarcación remolcadora que, con arreglo a los párrafos segundo y tercero, esté a cargo de la carga, será responsable de los daños a la carga con arreglo a las disposiciones de la presente Ley relativas a la responsabilidad del armador por el transporte de mercancías.

Artículo 626

El reembolso de los daños causados por un abordaje entre embarcaciones remolcadas o un abordaje entre ellas y otros buques se regirán por las disposiciones de la presente Ley relativas al reembolso de los daños causados por el abordaje de embarcaciones.

Artículo 627

Si la embarcación remolcada se encuentra en peligro por circunstancias de las que el armador de la embarcación remolcadora no sea responsable con arreglo al contrato, y la embarcación remolcadora la esté salvando (rescatando), el armador de la embarcación remolcadora tendrá derecho a una recompensa después de completar con éxito el salvamento.

El armador de la embarcación remolcadora no tendrá derecho a la recompensa por salvamento si se ha estipulado en el contrato que los derechos de remolque comprenden la recompensa por salvamento.

Si se conviene que sólo se pagarán derechos de remolque por el remolque realizado con éxito, el armador de la embarcación remolcadora tendrá derecho a los derechos de remolque aun cuando el remolque no haya sido exitoso, si puede probar que el armador de la embarcación remolcada fue culpable del fracaso del remolque.

Si los derechos de remolque no fueron convenidos sólo para el caso de remolque con éxito, el armador de la embarcación remolcadora no podrá cobrar los derechos si el armador de la embarcación remolcada puede probar que el armador de la embarcación remolcadora fue culpable del fracaso del remolque.

Artículo 628

Las disposiciones de la presente Ley relativas a la avería gruesa se aplicarán también a las relaciones entre la embarcación remolcadora y la embarcación remolcada.

d) Otros servicios relacionados con la navegación

Artículo 629

Las disposiciones de la presente sección de la Ley se aplicarán a los contratos entre el cliente y el armador en que el armador se compromete a realizar con el buque una determinada operación distinta del transporte de pasajeros, equipaje o mercancías, o del remolque y el empuje, y el cliente se compromete a pagar por el servicio.

Lo dispuesto en los artículos 443, 563 y 566 a 575 de la presente Ley se aplicará también a los contratos mencionados en el párrafo anterior.

Las disposiciones de la presente Ley relativas al flete por el transporte de mercancías se aplicarán, *mutatis mutandis*, a los contratos mencionados en el párrafo primero del presente artículo.

Artículo 630

A menos que se convenga lo contrario, el armador será responsable de la navegabilidad del buque con arreglo a las disposiciones de los párrafos segundo, tercero y cuarto del artículo 453 de la presente Ley.

Artículo 631

A menos que las partes convengan en lo contrario, el armador será responsable de las acciones y omisiones de las personas que trabajen para el armador en el cumplimiento del contrato, y por sus propias acciones y omisiones si ello no afecta a lo dispuesto en el artículo 629 de la presente Ley.

El armador y las personas que trabajen para él serán responsables, con arreglo a las disposiciones de la presente Ley relativas a la responsabilidad por la muerte o las lesiones físicas causadas a un tripulante, de la muerte o las lesiones físicas causadas a las personas relacionadas con el cliente que se encuentren a bordo como parte del cumplimiento del contrato.

e) Transporte directo

Artículo 632

En un contrato de transporte de mercancías, pasajeros o equipaje se podrá estipular que el armador realizará el transporte en parte en su propio buque y en parte en buques de otros armadores (transporte directo).

El armador que acepte la carga con arreglo a un contrato de transporte directo de mercancías emitirá un conocimiento de embarque por todo el viaje convenido (conocimiento de embarque directo).

El armador que celebre un contrato de transporte directo de pasajeros emitirá al pasajero un billete por todo el viaje convenido (billete directo).

El armador que acepte equipaje de un pasajero para su transporte con arreglo al contrato de transporte directo de pasajeros emitirá un billete de equipaje por todo el viaje convenido (billete de equipaje directo).

Cada armador subsiguiente pasará a ser parte en un contrato de transporte directo de mercancías o equipaje si acepta la carga o el equipaje y un documento de transporte directo.

Cada armador subsiguiente pasará a ser parte en un contrato de transporte directo de pasajeros si acepta transportar a un pasajero con un billete directo.

Artículo 633

El armador que haya firmado un contrato de transporte directo, el armador que haya emitido un documento de transporte directo, el armador que haya entregado la carga al consignatario, y el armador durante cuyo transporte haya ocurrido un evento que haya dado lugar a reclamaciones de indemnización por los daños, faltantes o pérdida de la carga, serán solidariamente responsables ante el beneficiario por dichas reclamaciones.

El armador que haya firmado un contrato de transporte y el armador que haya entregado la carga a un consignatario serán responsables de los daños causados al beneficiario del transporte por la demora en el transporte de mercancías.

Los párrafos primero y segundo del presente artículo se aplicarán también al transporte directo de equipaje.

Artículo 634

El armador que haya satisfecho las reclamaciones mencionadas en el artículo anterior tendrá derecho a repetir contra el armador durante cuyo transporte haya ocurrido el evento que dio lugar a la reclamación.

Si no se puede determinar cuál es el armador durante cuyo transporte ocurrió el evento mencionado en el párrafo anterior, las cuantías de las reclamaciones satisfechas se debitarán a los armadores que participaron en el transporte directo en proporción a la parte que les correspondió en el flete convenido, con excepción de los armadores que puedan probar que el evento no ocurrió en las secciones del viaje en que ellos proporcionaron el transporte.

Si el armador que satisfizo la reclamación sin culpa de su parte no puede hacer valer su derecho de repetición contra el armador durante cuyo transporte ocurrió el evento, la cuantía de la reclamación satisfecha se debitará a todos los armadores que hayan participado en el transporte directo, en proporción a las partes que les correspondieran en el flete convenido.

Artículo 635

El armador que participe en el transporte directo y que no haya consignado en los documentos de transporte directo ninguna de las cláusulas previstas en el artículo 504 de la presente Ley deberá probar a los otros armadores que participan en dicho transporte que ha entregado al armador subsiguiente o al consignatario la carga en el mismo estado en que la recibió del armador anterior y/o del expedidor.

Los demás armadores deberán probar al armador que participe en el transporte directo y que haya consignado en el documento de transporte directo una de las cláusulas previstas en el artículo 504 de la presente Ley que recibieron la carga del expedidor o del armador anterior en el estado descrito en el documento de transporte directo.

Artículo 636

El armador que haya celebrado un contrato de transporte directo de un pasajero será responsable de todo el viaje convenido.

Cada armador subsiguiente que participe en el transporte directo del pasajero será responsable ante el pasajero sólo por los daños causados en la sección del viaje en la que proporcionó el transporte.

El armador en cuya sección del viaje se haya dañado o perdido parcial o completamente el equipaje de mano será responsable de los daños. El pasajero deberá presentar una reclamación escrita con arreglo al párrafo primero del artículo 617 de la presente Ley al armador en cuya sección del viaje hayan ocurrido los daños a más tardar en el momento de desembarque del buque.

Los armadores mencionados en los párrafos primero y segundo del presente artículo serán solidariamente responsables por los daños causados por la muerte de un pasajero o las lesiones físicas que haya sufrido.

Artículo 637

Si el armador que firmó un contrato de transporte directo de un pasajero satisface una reclamación formulada por dicho pasajero de la que también sea responsable otro armador con arreglo al párrafo segundo del artículo anterior de la presente Ley, tendrá derecho a repetir contra el otro armador.

Artículo 638

Un acuerdo especial por el cual el armador asuma responsabilidades no previstas en la presente Ley o renuncie a un derecho que posea con arreglo a la presente Ley sólo surtirá efectos jurídicos contra un armador efectivo si éste ha dado consentimiento expreso por escrito a ese efecto.

Artículo 639

El armador que haya encomendado a un armador efectivo todo el transporte o parte de él será responsable de todo el transporte.

Las disposiciones de la presente Ley relativas al transporte directo de un pasajero se aplicarán al armador efectivo a quien se le haya encomendado el transporte con arreglo al párrafo anterior.

f) Transporte combinado

Artículo 640

Una persona (operador de transporte combinado) podrá, mediante un contrato, obligarse a realizar un transporte por diversos medios de transporte, uno de los cuales sea transporte marítimo, y el cliente se obligará a pagar flete por todo el transporte.

Artículo 641

El operador será responsable de los daños, los faltantes o la pérdida de la carga, o por la demora en su entrega, desde el momento de la aceptación hasta el momento de la entrega de la carga.

En los casos mencionados en el párrafo anterior, el operador no será responsable si puede probar que los daños se produjeron por razones que no se podrían haber evitado aunque se hubiese actuado con el debido cuidado y diligencia de un buen operador.

Artículo 642

Las disposiciones del artículo 550 de la presente Ley se aplicarán, *mutatis mutandis*, con respecto a la limitación de la responsabilidad del operador.

3. *Fletamento de casco desnudo*

Artículo 643

Con arreglo a la presente Ley, en el fletamento de casco desnudo de un buque el propietario entrega el buque al fletador para que lo utilice en el comercio marítimo contra el pago de un precio.

Artículo 644

El fletamento de casco desnudo deberá redactarse por escrito.

Será nulo el fletamento de casco desnudo que no se redacte por escrito.

Artículo 645

El propietario deberá entregar el buque al fletador en condiciones tales que el fletador pueda utilizarlo para el fin determinado en el contrato, o que sea acostumbrado.

Artículo 646

Los gastos de explotación del buque se debitarán al fletador.

Mientras el contrato esté en vigencia, el fletador deberá mantener el buque. Luego de la terminación del contrato, deberá devolver el buque en la misma condición y en el mismo lugar en que se le entregó.

El fletador no será responsable de la depreciación normal del buque.

El fletador no deberá sufragar los gastos de reparación del buque que sean necesarios para eliminar vicios ocultos que el buque ya tuviera cuando fue entregado al fletador, ni los daños causados por la pérdida del buque por razones de fuerza mayor.

Artículo 647

El propietario será responsable de los daños causados por defectos que incapaciten al buque para funcionar en la manera convenida o en la manera usual o reduzcan la capacidad que el buque tenía en el momento de su entrega al fletador, a menos que pueda probar que no podría haber descubierto esos defectos aunque hubiese actuado con el debido cuidado y diligencia de un buen armador.

Artículo 648

Si el buque es fletado con tripulación, la tripulación deberá cumplir las órdenes del fletador si así se ha estipulado en el fletamento de casco desnudo.

El fletador podrá reemplazar la tripulación.

Artículo 649

En caso de duda en cuanto a si se ha firmado un contrato de fletamento de casco desnudo o un contrato de fletamento, se considerará que se ha firmado un contrato de fletamento.

Artículo 650

El precio del fletamento se pagará por mes anticipado, contado a partir del día en que entra en vigencia.

El propietario no tendrá derecho a que se le pague el precio del fletamento por el tiempo en que el fletador no haya podido utilizar el buque por culpa del propietario o por un vicio oculto que el buque ya tuviera en el momento en que fue entregado.

Artículo 651

Si el fletador no paga el precio del fletamento en el plazo debido, el propietario podrá pedir el pago inmediato del precio del fletamento por toda la duración del fletamento de casco desnudo, o podrá rescindir el contrato.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no menoscabará el derecho del propietario al reembolso de los daños.

Artículo 652

El fletamento de casco desnudo podrá ser firmado por un plazo determinado o ilimitado, o por uno o varios viajes.

Artículo 653

El fletamento de casco desnudo por un plazo determinado sólo se podrá prorrogar mediante un acuerdo escrito.

El fletamento de casco desnudo por un plazo ilimitado podrá ser cancelado por escrito con un preaviso mínimo de tres meses.

Artículo 654

El fletamento de casco desnudo se extinguirá si el buque es destruido o queda permanentemente inutilizable o si por razones de fuerza mayor el buque no puede ser utilizado durante el fletamento.

Si las reparaciones que se debitan al propietario demoran demasiado tiempo o si cabe esperar que demoren demasiado tiempo, el fletador podrá rescindir el contrato.

Artículo 655

Si el fletador no devuelve el buque al propietario luego de la extinción del fletamento de casco desnudo, deberá pagar el doble del precio del fletamento por el plazo de demora.

Si la demora en la devolución del buque fue causada por el fletador, también será responsable ante el propietario por los daños que excedan de la suma mencionada en el párrafo anterior.

Artículo 656

Durante el fletamento de casco desnudo el fletador tendrá derecho a las recompensas por salvamento llevado a cabo por el buque fletado.

Artículo 657

El fletador sólo podrá subfletar el buque con el consentimiento escrito del propietario.

4. *Prescripción*

Artículo 658

El plazo de prescripción de los créditos provenientes de contratos de explotación de buques será de un año, con excepción de los créditos provenientes de contratos de transporte de pasajeros y equipaje.

El plazo de prescripción de los créditos provenientes de un contrato de pasaje será de dos años.

Después de que haya nacido un crédito, las partes podrán convenir por escrito un plazo de prescripción más largo que los plazos mencionados en el párrafo primero del presente artículo.

Si el contrato a que se refiere el párrafo anterior no se redacta por escrito no surtirá efecto jurídico alguno.

El plazo de prescripción comenzará a correr en la forma siguiente:

1. En los contratos de transporte de mercancías:

— Respecto de la indemnización por daños, faltantes o pérdida de la carga: el día en que la carga fue entregada y/o debía haber sido entregada en el lugar de destino;

— Respecto de la indemnización por la demora: el día en que la carga fue entregada;

— Respecto de las demás obligaciones contractuales no cumplidas: el día en que la obligación de que se trate debía haber sido cumplida;

2. En los contratos de pasaje:

— Respecto de las lesiones físicas: el día en que el pasajero desembarcó;

— Respecto de la muerte de un pasajero durante el transporte: el día de la llegada o el día en que estaba prevista la llegada del buque al puerto en que el pasajero se proponía desembarcar;

— Respecto de las lesiones físicas sufridas durante el transporte por un pasajero que fallece como consecuencia de dichas lesiones después de desembarcar: el día en que el pasajero fallece; si no se inicia una acción de daños y perjuicios dentro de los tres años del desembarque, el derecho caducará;

3. En los contratos de transporte de equipaje:

— Respecto del equipaje que ha sido entregado para su transporte: el día en que el equipaje fue entregado o debía haber sido entregado en el puerto en que el pasajero desembarcó o se proponía desembarcar;

— Respecto del equipaje de mano: el día en que el pasajero desembarcó o, si el pasajero fallece durante el transporte, el día en que el buque llegó o estaba previsto que llegara al puerto en que el pasajero se proponía desembarcar;

4. En los contratos de remolque o empuje: el día en que terminó de llevarse a cabo el remolque o el empuje, con excepción de las reclamaciones por derechos de remolque, respecto de las cuales el plazo de prescripción correrá desde el día en que debían pagarse los derechos de remolque;

5. En los fletamentos de casco desnudo: el día en que se extinga el fletamento, con excepción del precio del fletamento respecto del cual el plazo de prescripción se iniciará en la fecha de su vencimiento;

6. En las acciones de repetición: el día en que se haya cometido la acción de la que surge el derecho de repetición.

SECCIÓN III — CONTRATOS DE AGENCIA MARÍTIMA

Artículo 659

Mediante un contrato de agencia marítima el agente se obliga a realizar, sobre la base de una autorización general o especial, operaciones de agencia marítima por cuenta y orden del cliente, y el cliente se obliga a reembolsar los gastos y a pagar una remuneración.

El cliente podrá ser el armador o el propietario del equipo por cuya cuenta y orden realiza operaciones el agente de la embarcación.

Las ofertas que haga el agente de la embarcación serán obligatorias para el cliente, si se hacen dentro de los límites de la autorización.

El agente de la embarcación podrá designar un subagente, a menos que lo prohíba el contrato de agencia marítima; el agente de la embarcación deberá comunicar al cliente dicha designación.

Artículo 660

El contrato de agencia marítima basado en una autorización general deberá redactarse por escrito.

Para ejecutar una orden individual se podrá celebrar un contrato verbal o escrito. A pedido del agente de la embarcación, cada contrato verbal deberá ser confirmado por escrito.

Artículo 661

Las operaciones de las agencias marítimas comprenderán las operaciones de corretaje, representación y otros servicios relativos a la navegación y al uso de un buque, en particular: recepción y despacho de buques; comercialización; celebración de contratos sobre el uso de buques y equipo; compra y venta de buques y equipo; construcción y reparación de buques; celebración de contratos de carga y descarga y de almacenamiento; celebración de contratos de seguros; emisión de documentos de transporte y otros documentos; cobro de créditos; reclutamiento de tripulantes y atención de la tripulación; organización del aprovisionamiento del buque.

Artículo 662

El agente de la embarcación, sobre la base de una autorización general, se obliga a realizar, por un plazo determinado o ilimitado, uno o varios tipos de operaciones de agencia marítima comprendidas en la autorización (agencia general).

En caso de duda sobre los límites de la autorización general, se considerará que la autorización comprende las operaciones relacionadas con la recepción y el despacho de buques.

Si el agente de la embarcación sólo actúa como corredor y/o representa al cliente en la celebración de contratos de uso de buques, se considerará, en caso de duda sobre los límites de la autorización general, que ésta comprende la actuación como corredor en la celebración de tales contratos, con excepción del fletamento de casco desnudo y el fletamento por tiempo, pero siempre dentro de los límites de las operaciones del cliente.

Artículo 663

Si el cliente limita las autorizaciones del agente de la embarcación aplicables a las operaciones ordinarias de agencia marítima, esa limitación no surtirá efecto jurídico alguno contra terceros que no la conocían o que, dadas las circunstancias, no podían haberla conocido.

A menos que el agente de la embarcación diga expresamente que está actuando como agente, se considerará que está actuando a nombre propio frente a una persona de buena fe.

Se considerará que el agente ha dicho expresamente que estaba actuando como agente si dice al tercero que está actuando "por cuenta y orden del cliente" o "exclusivamente como agente", o formula otra declaración en este sentido citando el título o el nombre del cliente.

Artículo 664

El agente tiene el deber y el derecho de llevar a cabo, con la diligencia de un buen gestor, las tareas comprendidas en el ámbito de su competencia y que sean necesarias o normales para cumplir una orden que haya sido aceptada.

Artículo 665

El agente de la embarcación podrá, con la autorización expresa de las partes contratantes, firmar contratos de explotación de buques por cuenta y orden de las dos partes contratantes (corredor).

Artículo 666

El agente de la embarcación tendrá derecho al reembolso de los gastos y a una remuneración por actuar como corredor o por celebrar contratos.

El agente de la embarcación tendrá derecho a pedir un adelanto para cubrir los gastos.

Artículo 667

El agente de la embarcación tendrá derecho a retener y embargar los artículos pertenecientes al cliente a fin de satisfacer sus créditos.

SECCIÓN IV — CONTRATO DE CARGA Y DESCARGA

Artículo 668

El contrato de carga y descarga es un contrato por el cual la empresa de carga y descarga se obliga a realizar trabajos de carga y descarga para el cliente y el cliente se obliga a pagar por los servicios prestados.

Artículo 669

La empresa de carga y descarga será responsable de los daños, faltantes o pérdida de las mercancías desde el momento en que acepta las mercancías hasta el momento en que entrega las mercancías o las pone a disposición del beneficiario.

Artículo 670

La empresa de carga y descarga no será responsable de los daños, faltantes o pérdida de la carga, o por la demora en la realización de la carga o la descarga, si puede probar que los daños, faltantes, pérdidas o demora se debieron a razones que no podría haber evitado aunque hubiese actuado con el debido cuidado y diligencia de un buen empresario de carga y descarga.

Artículo 671

La empresa de carga y descarga no será responsable de los perjuicios causados por daños, faltantes o pérdida de la carga o por la demora en la prestación del servicio de carga y descarga si el cliente proporcionó información incorrecta sobre la cuantía, el tipo o el valor de la carga.

Artículo 672

La empresa de carga y descarga prestará dichos servicios sobre la base de un contrato con el cliente, no intervendrá en las relaciones jurídicas entre las partes en el contrato de transporte y no aceptará ni entregará legalmente ninguna mercancía, salvo cuando se haya comprometido a hacerlo. La empresa de carga y descarga tendrá derecho a tomar legalmente las mercancías en los casos en que por orden del armador tome las mercancías que el armador no pueda entregar a la persona indicada en el contrato de transporte.

Artículo 673

El cliente deberá presentar las objeciones relacionadas con defectos visibles en las mercancías dentro de tres días de la aceptación, y las objeciones relacionadas con vicios ocultos, dentro de 15 días de la entrega de las mercancías al consignatario final, pero no más allá de 60 días después de la aceptación por el cliente.

Si el cliente no ha formulado objeciones a los defectos en tiempo y forma, se considerará que las mercancías no tienen defectos, a menos que el cliente pruebe lo contrario.

Artículo 674

La empresa de carga y descarga no será responsable de los daños, faltantes o pérdida de las mercancías que excedan de 2,75 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías dañadas, faltantes o perdidas.

En caso de demora en la prestación del servicio de carga y descarga, la responsabilidad de la empresa de carga y descarga se limitará a 2,5 veces la suma que el cliente haya pagado por los servicios de carga y descarga prestados.

La cuantía total de la indemnización mencionada en los párrafos primero y segundo del presente artículo no podrá exceder de la suma que se determinaría sobre la base del párrafo primero del presente artículo por la pérdida total de las mercancías.

Artículo 675

La empresa de carga y descarga no podrá invocar las disposiciones de la presente Ley relativas a la limitación de la responsabilidad si se prueba que causó los daños intencionalmente o por negligencia grave.

Artículo 676

Las disposiciones de la presente Ley relativas a la responsabilidad de la empresa de carga y descarga no podrán ser modificadas por contrato en perjuicio del cliente.

Las disposiciones contractuales contrarias al párrafo anterior serán nulas.

La nulidad de una disposición contractual en virtud de lo dispuesto en el párrafo anterior no afectará a la validez de las demás disposiciones contractuales.

Artículo 677

Las disposiciones de la presente Ley relativas a la responsabilidad de la empresa de carga y descarga se aplicarán a todas las reclamaciones contractuales y extracontractuales que plantee cualquier persona por cualquier motivo contra la empresa de carga y descarga por daños, faltantes o pérdida de las mercancías, o por la demora en la prestación del servicio de carga y descarga.

Artículo 678

La empresa de carga y descarga tendrá derecho a retener las mercancías (derecho de retención) por las reclamaciones provenientes del contrato de carga y descarga relacionadas con las mercancías y por otras reclamaciones en relación con la carga y la descarga.

Artículo 679

El plazo de prescripción de las reclamaciones provenientes de los contratos de carga y descarga será de dos años.

El plazo de prescripción correrá desde el día en que la empresa de carga y descarga haya terminado efectivamente o haya debido terminar la carga o la descarga, salvo en caso de demora (en cuyo caso el plazo de prescripción correrá desde el día en que haya terminado efectivamente la carga o la descarga).

El cliente u otra persona podrá iniciar una acción de repetición contra la empresa de carga y descarga después del vencimiento del plazo de prescripción mencionado en el párrafo anterior si la acción es iniciada dentro de 90 días de haber saldado la reclamación, cuya base se haya determinado en un procedimiento, y si ha notificado a la empresa de carga y descarga de la iniciación de una acción contra ella, que podría determinar una acción de repetición de la empresa de carga y descarga, dentro de un plazo razonable.

SECCIÓN V — CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO

1. *Disposiciones generales*

Artículo 680

Las disposiciones de la presente sección de la Ley se aplicarán a los seguros siguientes:

1. Los seguros del buque, sus motores, máquinas, equipo y existencias, así como de las mercancías y demás objetos transportados por el buque o en el buque;

2. Los seguros del flete, los pasajes, los gastos de seguros, los gastos en el equipo del buque, los gastos por avería gruesa, las recompensas por salvamento, los beneficios esperados, las comisiones, los salarios de la tripulación, y los gravámenes y demás derechos y beneficios tangibles que existan o puedan esperarse justificadamente en relación con la navegación o el transporte de mercancías en el buque y cuyo valor pueda determinarse en términos financieros;

3. Los seguros de responsabilidad por las pérdidas o daños sufridos por otras personas en relación con el uso del buque y los demás artículos mencionados en el numeral 1 del presente párrafo.

Las disposiciones de la presente sección de la Ley se aplicarán también a los seguros de buques en construcción y de los artículos destinados a su construcción, a los seguros de artículos que, antes o después del transporte, estén almacenados en depósitos, desembarcaderos u otros lugares o que sean transportados por otros medios de transporte, a los reaseguros de objetos enumerados en el presente artículo y otros seguros y reaseguros análogos, si se han celebrado con arreglo a las pólizas o condiciones acostumbradas en materia de seguros marítimos.

Las disposiciones de la presente sección de la presente Ley se aplicarán también al seguro de lanchas.

Por “otras personas” se entenderá, en la presente sección de la Ley, las personas que no sean sujetos cubiertos por pólizas de seguros.

Artículo 681

Sólo podrá ser persona asegurada una persona que tenga o pueda prever que tendrá un interés material justificable en que las pérdidas aseguradas no ocurran.

Una persona asegurada sólo podrá pedir una indemnización por los daños cubiertos por el seguro (indemnización del seguro) en caso de que tenga un interés en la cosa asegurada en el momento del siniestro, o de que lo adquiera posteriormente.

Artículo 682

La parte que tome el seguro (tomador del seguro) podrá celebrar un contrato de seguro para sí mismo, para otra persona determinada o para una persona no determinada que tenga un interés en la cosa asegurada.

Si en el contrato de seguro no está claro si el seguro fue tomado para una persona determinada, se considerará que fue tomado para la parte que tomó el seguro o para otra persona determinada.

La parte que toma el seguro no estará obligada a declarar en ese momento si el seguro es para sí mismo o para otra persona determinada.

La persona que celebre un contrato de seguro expresamente a nombre de la persona que le dio una autorización para hacerlo no será considerada la parte que toma el seguro.

Artículo 683

El seguro tomado para otra persona determinada será válido sin una orden de esa persona si esa otra persona (la persona asegurada) otorga posteriormente su consentimiento al seguro contratado.

El consentimiento al seguro contratado a que se hace referencia en el párrafo anterior podrá ser otorgado después de que se hayan producido los daños cubiertos por el seguro.

La presentación de una reclamación de pago de la indemnización del seguro será interpretada como consentimiento de esa otra persona al seguro contratado.

Artículo 684

El seguro para una persona no determinada se considerará tomado por la persona que en caso de siniestro tenga intereses en la cosa asegurada o que, con arreglo al párrafo segundo del artículo 681 de la presente Ley, pueda reclamar la indemnización del seguro por los daños efectivos.

El seguro para una persona no determinada será válido si la persona que tiene un interés en la cosa asegurada en el momento del siniestro, o la persona que pueda reclamar la indemnización por los daños efectivos mencionada en el artículo 681 de la presente Ley, sea el tenedor de la póliza o haya adquirido la póliza y consienta en el seguro anteriormente contratado.

Artículo 685

Si la parte que toma el seguro o su agente autorizado, cuando contrata el seguro, no informa sobre todas las circunstancias que conocía o debía haber conocido y que tenían importancia para la evaluación del riesgo, o las comunica incorrectamente, la compañía de seguros tendrá derecho a pedir que la parte que toma el seguro pague la diferencia entre la prima correspondiente al riesgo efectivo y la que se pagó.

En el seguro para otra persona determinada se considerará que la parte que toma el seguro debe haber conocido las circunstancias que eran de conocimiento de la persona asegurada y de las que podría haberlo notificado en tiempo oportuno.

El primer párrafo del presente artículo no se aplicará a circunstancias que son de conocimiento general, o que la compañía de seguros conocía o que justificadamente se podría haber supuesto que conocía.

La compañía de seguros perderá el derecho mencionado en el párrafo primero del presente artículo si no pide a la parte que toma el seguro que pague la diferencia de la prima dentro de los tres meses de la terminación del seguro o, si el siniestro ya ha ocurrido, a más tardar al terminar el pago completo de la indemnización.

Artículo 686

Si, en el momento de tomar el seguro, la parte que toma el seguro o su agente autorizado, intencionalmente o por negligencia grave, no informa a la compañía de seguros de todas las circunstancias que conocía o debía conocer y que habrían tenido una influencia esencial en la decisión adoptada en el momento de la firma y en las condiciones del seguro, o las comunica incorrectamente, la compañía de seguros tendrá derecho a pedir que el seguro sea anulado, a menos que haya pedido que la parte que toma el seguro pague la diferencia de la prima mencionada en el artículo anterior.

Si la compañía de seguros ha hecho un pago por indemnización de seguro con arreglo a ese contrato a una persona asegurada deshonesta, podrá pedir que la persona asegurada devuelva la indemnización recibida.

Los párrafos segundo y tercero del artículo anterior se aplicarán, *mutatis mutandis*, en los casos mencionados en el párrafo primero del presente artículo.

La compañía de seguros tendrá derecho a cobrar y retener una prima a pesar de la anulación del contrato de seguro con arreglo a las disposiciones del presente artículo.

Artículo 687

La compañía de seguros estará obligada, a pedido de la parte que toma el seguro, a entregarle una copia correcta y firmada de la póliza de seguro.

Si la compañía de seguros, a pedido de la parte que toma el seguro, entrega la póliza de seguro en dos o más originales, en cada uno de los ejemplares se deberá consignar la cantidad de originales expedidos.

En la póliza se deberán expresar todas las disposiciones del contrato de seguro que obliguen a la compañía de seguros a indemnizar los daños cubiertos por el seguro.

Si la póliza fue emitida y entregada a la parte que toma el seguro, la compañía de seguros no estará obligada a cumplir sus obligaciones emergentes del seguro mientras no se le haya presentado la póliza y/o mientras la parte asegurada no presente pruebas plausibles de que la póliza ha sido perdida o destruida antes de que hubiese recibido un seguro apropiado de la persona asegurada.

La compañía de seguros quedará liberada de sus obligaciones derivadas del seguro si ha pagado justificadamente al tenedor de la póliza o, en caso de que la póliza hubiese sido emitida en varios originales, si pagó al portador de uno de los originales que presentó pruebas plausibles de su derecho a la indemnización de conformidad con dicha póliza.

Artículo 688

La persona asegurada sólo podrá transmitir sus derechos emergentes del seguro antes de que se produzcan los daños a otra persona que sea una persona asegurada, con arreglo a lo estipulado en el párrafo primero del artículo 681 de la presente Ley.

Si se ha emitido una póliza, los derechos derivados del seguro podrán transmitirse endosando la póliza o de otra forma adecuada.

La compañía de seguros podrá invocar contra la nueva persona asegurada las mismas objeciones emergentes del seguro contratado que podía invocar contra la persona asegurada original.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la compañía de seguros no podrá invocar contra una nueva persona asegurada de buena fe una objeción mediante la cual impugne el contenido de la póliza que emitió, salvo en caso de un evidente error que la nueva persona asegurada podía haber advertido.

La cesión de derechos sobre una cosa asegurada a otra persona no implicará la transferencia de los derechos emergentes del seguro, a menos que la persona asegurada y la persona que adquiere el derecho hayan llegado expresa o tácitamente a un acuerdo en tal sentido.

La persona asegurada no podrá transferir su derecho emergente del seguro con arreglo a lo estipulado en el párrafo primero del presente artículo si en el contrato de seguro se había excluido expresamente la posibilidad de tal transferencia.

Artículo 689

La cosa asegurada deberá identificarse en el contrato de seguro y en la póliza que se emita de manera que se pueda establecer su identidad.

Si la cosa asegurada se identifica de manera deficiente o incorrecta, de modo que sea imposible establecer aún indirectamente si ha estado expuesta a un riesgo asegurado y ha resultado dañada, la compañía de seguros no estará obligada a pagar la indemnización por los daños efectivos.

Artículo 690

El valor de una cosa asegurada que haya sido determinado consensualmente en el contrato de seguro o la póliza de seguro (el valor convenido) será obligatorio para la compañía de seguros y la persona asegurada.

La compañía de seguros sólo podrá impugnar el valor convenido si se ha cometido un evidente error o un fraude.

Artículo 691

El valor de una cosa asegurada en la iniciación de seguro (el valor efectivo) será adoptado como el valor de la cosa asegurada, a menos que se acuerde expresamente lo contrario.

El valor efectivo de una cosa asegurada será su valor de mercado en la iniciación del seguro.

No será necesario que el valor efectivo de la cosa asegurada se exprese en el contrato o la póliza de seguro.

Artículo 692

La compañía de seguros deberá pagar la indemnización sólo hasta la suma expresada en el contrato de seguro como asegurada (en adelante: la suma asegurada), a menos que se estipule lo contrario en la presente Ley o en el contrato.

A menos que se acuerde expresamente lo contrario, la suma asegurada no significará también el valor convenido de la cosa asegurada.

Artículo 693

Si la suma asegurada es mayor que el valor convenido o el valor efectivo de la cosa asegurada, para la liquidación de los daños sólo se tendrá en cuenta el valor convenido o el valor efectivo.

Artículo 694

Si la suma asegurada es menor que el valor convenido o el valor efectivo de la cosa asegurada, la compañía de seguros sólo deberá pagar la indemnización por los daños efectivos en proporción a la relación existente entre la suma asegurada y el valor convenido o el valor efectivo de la cosa asegurada.

Artículo 695

Si una misma cosa es asegurada por los mismos riesgos, por el mismo tiempo y en beneficio de la misma persona asegurada con dos o más compañías de seguros, y la suma total asegurada es mayor que su valor convenido o su valor efectivo, la persona asegurada podrá pedir una parte o el total de la indemnización a la compañía de seguros que elija; la indemnización total recibida no podrá exceder de los daños que podían haber sido cubiertos por el seguro.

Las compañías de seguros que, a pedido de la persona asegurada, paguen la indemnización en los casos mencionados en el párrafo anterior tendrán derecho de repetición contra las demás compañías de seguros en proporción a sus responsabilidades derivadas del contrato de seguro.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, las compañías de seguros que, con arreglo a las disposiciones del contrato de seguro o la ley que rige su contrato de seguro, no estén obligadas a pagar

una parte proporcional de la indemnización que haya sido pagada por otras compañías de seguros no tendrán derecho de repetición contra dichas compañías de seguros por la indemnización que hayan pagado directamente a la persona asegurada.

A menos que se haya convenido lo contrario, las compañías de seguros tendrán derecho a toda la prima por el seguro contratado, independientemente de si el caso descrito en el párrafo primero del presente artículo ocurrió accidentalmente o intencionalmente.

Cuando presente su reclamación de pago de la indemnización a una de las compañías de seguros, la persona asegurada deberá notificarle todos los demás contratos por los que haya asegurado la misma cosa contra los mismos riesgos por el mismo tiempo en su beneficio.

Artículo 696

A menos que se convenga lo contrario, la parte que toma el seguro deberá pagar a la compañía de seguros una prima inmediatamente después de celebrar el contrato de seguro.

La compañía de seguros no estará obligada a entregar la póliza a la parte que toma el seguro mientras ésta no pague la prima pendiente.

La compañía de seguros podrá, cuando se liquiden los daños, deducir de la indemnización la prima que aún esté pendiente de pago por la persona asegurada.

A menos que se convenga lo contrario, el pago tardío de la prima no eximirá a la compañía de seguros de sus responsabilidades derivadas del contrato de seguro y no le dará derecho a terminar el contrato.

Si en el contrato de seguro se ha convenido que la prima del seguro se determinará posteriormente, la prima deberá ser apropiada y proporcional al riesgo.

La parte que toma el seguro deberá pagar a la compañía de seguros la prima por el seguro contratado aun cuando en el momento en que se celebró el contrato la cosa asegurada ya no estuviese expuesta al riesgo asegurado, a condición de que la compañía de seguros no tuviera conocimiento de ese hecho en el momento en que se celebró el contrato.

Artículo 697

La compañía de seguros deberá devolver a la parte que tomó el seguro la prima pagada si la cosa asegurada no estaba expuesta al riesgo asegurado, o si el contrato de seguro se extinguió sin culpa de la parte que tomó el seguro o de la persona asegurada.

Si se ha emitido una póliza de seguro, la compañía de seguros deberá devolver la prima al legítimo tenedor de la póliza.

Cuando devuelva la prima, la compañía de seguros podrá deducir la parte acostumbrada o convenida de la prima para cubrir sus propios gastos emergentes del seguro contratado.

Artículo 698

Si en razón de acciones de la persona asegurada o con su permiso se produce una desviación importante del viaje asegurado (un cambio del plan de viaje, una alteración del rumbo, una demora injustificada, etcéteera) en determinado viaje asegurado, la compañía de seguros no estará obligada a pagar indemnización por los daños causados luego de esa desviación.

El párrafo anterior se aplicará también si los daños ocurrieron después de que el buque hubiese regresado a su rumbo original.

Las desviaciones que hayan sido en interés de la compañía de seguros, o que se hayan hecho a fin de salvar bienes y personas en el mar o para prestar asistencia médica a alguien, y los casos en que esas desviaciones no hayan tenido un efecto significativo en el surgimiento y la magnitud de los daños, estarán excluidos del párrafo primero del presente artículo.

Artículo 699

En un seguro por plazo determinado, el seguro se iniciará a las 0 horas del primer día y terminará a las 24 horas del último día determinado en el contrato de seguro.

Las horas mencionadas en el párrafo anterior se determinarán utilizando la hora oficial local del lugar en que se emitió la póliza, y si no hay póliza, utilizando la hora oficial local del lugar en que se celebró el contrato de seguro.

Artículo 700

A menos que se haya estipulado lo contrario en el contrato de seguro, el seguro marítimo cubrirá los riesgos a que está expuesta la cosa asegurada, a saber: accidentes de navegación, catástrofes naturales, explosiones, incendio y hurto.

El contrato de seguro podrá también cubrir otros riesgos a que la cosa asegurada esté expuesta durante el seguro, tales como hurto, falta de entrega, riesgos en la manipulación, riesgos en la costa, guerra y riesgos políticos, etcétera.

Artículo 701

El cambio del riesgo después de la celebración del contrato de seguro que haya ocurrido independientemente de la voluntad de la persona asegurada no afectará a la validez del seguro ni a las obligaciones de las partes.

Si el riesgo ha aumentado considerablemente por las acciones de la persona asegurada o con su permiso, la compañía de seguros no tendrá que reembolsar los daños que puedan atribuirse a ese cambio.

Si el riesgo ha disminuido significativamente por las acciones de la parte asegurada o con su permiso, la compañía de seguros no tendrá que devolver a la parte asegurada una parte proporcional de la prima pagada ni reducir la prima convenida proporcionalmente.

Artículo 702

A menos que se convenga lo contrario, el seguro cubrirá los daños debidos a los riesgos asegurados; por ejemplo:

1. Pérdida total de la cosa asegurada;
2. Pérdida parcial de la cosa asegurada o daños a la cosa asegurada;
3. Gastos de salvamento y gastos causados directamente por el acaecimiento de una pérdida asegurada;
4. Avería gruesa;
5. Recompensa por salvamento;
6. Gastos de determinación y liquidación de los daños cubiertos por el seguro.

A menos que se estipule lo contrario en el contrato de seguro, el seguro no cubrirá la responsabilidad de la persona asegurada por los daños causados a otras personas.

Artículo 703

El seguro podrá también cubrir los daños causados antes de la celebración del contrato de seguro, a condición de que la parte que toma el seguro y la parte asegurada, en el momento en que se celebró el contrato, no supieran ni hubieran podido saber que las pérdidas aseguradas ya habían ocurrido o si, en el momento en que se celebró el contrato, ambas partes contratantes sabían que las pérdidas aseguradas habían ocurrido pero no conocían la magnitud de los daños efectivos.

Artículo 704

Los daños causados directa o indirectamente como consecuencia de acciones intencionales de la persona asegurada quedarán excluidos del seguro.

A menos que se estipule lo contrario en el contrato de seguro, quedarán excluidos del seguro los daños derivados directa o indirectamente de las siguientes causas:

1. Negligencia grave de la persona asegurada;

2. Acciones intencionales o negligencia grave de personas por cuyas acciones sea legalmente responsable la persona asegurada;

3. El estallido de una guerra o el surgimiento de riesgos políticos.

El párrafo anterior no se aplicará a los daños que hayan sido causados por acciones intencionales o negligencia grave de la tripulación del buque, ni a los daños que hayan sido causados por acciones y omisiones de la persona asegurada/el capitán u otros miembros de la tripulación del buque o el piloto cuando esté navegando o manejando el buque.

Artículo 705

Con arreglo a la presente Ley, se considerará que ha ocurrido una pérdida total cuando se haya hundido toda la carga asegurada y no exista posibilidad de salvarla, si ha sido destruida o ha sido incautada permanentemente, o si se han producido daños a la cosa asegurada que no pueden ser reparados y como consecuencia de los cuales la cosa asegurada deja de ser un objeto de determinado tipo.

Si la cosa asegurada se ha perdido completamente, se pagará con cargo al seguro una cuantía igual a su valor efectivo y/o, si el valor había sido convenido, a la cuantía del valor convenido, pero no más que la suma asegurada.

Con el pago de la indemnización mencionada en el párrafo anterior todos los derechos de la persona asegurada sobre la cosa asegurada pasarán a la compañía de seguros, a menos que la compañía de seguros renuncie a los derechos en esa ocasión.

Si la cosa asegurada ha sido infraasegurada, el derecho sobre la cosa asegurada pasará a la compañía de seguros, según lo estipulado en el párrafo anterior, sólo en proporción a la relación existente entre la suma asegurada y el valor convenido o el valor efectivo de la cosa asegurada.

Artículo 706

La persona asegurada tendrá derecho a reclamar la indemnización por una pérdida total según lo dispuesto en el artículo anterior si la pérdida total era inevitable o si los gastos de salvamento y reparación que hubiesen sido necesarios excederían el valor convenido o el valor efectivo de la cosa asegurada.

La persona asegurada también tendrá derecho a reclamar la indemnización por pérdida total cuando, debido al surgimiento de un riesgo asegurado, no pueda utilizar la cosa asegurada libre y completamente durante 12 meses sin interrupción.

Si la persona asegurada decide reclamar la indemnización descrita en los párrafos primero y segundo del presente artículo, deberá presentar a la compañía de seguros una fundamentación escrita de su reclamación de pago de la indemnización. La persona asegurada perderá el derecho a dicha reclamación si no la presenta dentro de dos meses del día en que se enteró de las circunstancias en las que se funda su derecho, y, en el caso mencionado en el párrafo anterior, inmediatamente después del vencimiento del plazo mencionado en el párrafo segundo.

La reclamación de la persona asegurada a que se hace referencia en el párrafo anterior deberá ser incondicional, y deberá comprender a toda la cosa asegurada.

Si la compañía de seguros hace lugar a la reclamación presentada por la persona asegurada con arreglo a lo dispuesto en el tercer párrafo del presente artículo, o si no la impugna dentro de 15 días de haberla recibido, deberá reembolsar los daños en la forma estipulada en los párrafos segundo, tercero y cuarto del artículo anterior.

Si la compañía de seguros impugna una reclamación presentada con arreglo a lo dispuesto en el tercer párrafo del presente artículo y surge una controversia entre la compañía y la persona asegurada, el tribunal evaluará si se han cumplido las condiciones mencionadas en el párrafo primero del presente artículo con respecto a las circunstancias existentes el día en que la persona asegurada presentó la reclamación y/o las condiciones mencionadas en el párrafo segundo del presente artículo con respecto a las circunstancias existentes el día en que venció el plazo mencionado en el párrafo segundo del presente artículo.

Artículo 707

Si la cosa asegurada es dañada o si se pierden algunas de sus partes componentes, se indemnizarán los daños con cargo al seguro en una cuantía igual al costo de las reparaciones necesarias y la restauración de la cosa asegurada a su estado original, pero sin exceder de la suma asegurada.

Si la cosa asegurada estaba infraasegurada, el costo de reparación con arreglo a lo dispuesto en el párrafo anterior será reembolsado en proporción a la relación existente entre la suma asegurada y su valor convenido o efectivo.

Si la cosa asegurada no puede ser reparada o restaurada a su estado original, o si se ha perdido determinada cantidad y/o parte de la cosa asegurada (pérdida parcial), se indemnizarán los daños con cargo al seguro hasta el porcentaje de la suma asegurada que corresponda al porcentaje de pérdida del valor de la cosa asegurada.

Si la cosa asegurada estaba sobreasegurada, el porcentaje de pérdida del valor se calculará de conformidad con el párrafo anterior, con respecto a su valor convenido o efectivo.

Artículo 708

Los gastos realizados por la persona asegurada a fin de evitar daños debidos a un peligro directo o en un intento de mitigar daños que ya se hayan causado (gastos de salvamento) serán satisfechos con cargo al seguro, si fueron contraídos correctamente o de acuerdo con la compañía de seguros y si dichos gastos están cubiertos por el seguro.

Independientemente de si se logra un resultado positivo, los gastos mencionados en el párrafo anterior también serán indemnizados con cargo al seguro cuando, junto con la indemnización por los daños, excedan de la suma asegurada, pero la indemnización por dichos gastos no podrá ser mayor que la suma asegurada.

Los gastos de la persona asegurada, causados directamente por el acaecimiento de las pérdidas aseguradas, serán indemnizados con cargo al seguro sólo hasta el monto de la cantidad asegurada.

Si la cosa asegurada estaba infraasegurada, los gastos de salvamento y los gastos causados directamente por el acaecimiento de las pérdidas aseguradas serán indemnizados en proporción a la relación existente entre la suma asegurada y el valor convenido o el valor efectivo de la cosa.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior y las disposiciones relativas al infraseguro, los gastos de salvamento, realizados a pedido de la compañía de seguros, serán indemnizados en su totalidad aun cuando haya una objeción justificada de la persona asegurada.

Artículo 709

En caso de que se produzca una avería gruesa en relación con los riesgos asegurados, el seguro se utilizará para indemnizar la pérdida de la cosa asegurada y los daños que ésta haya sufrido y los gastos de la persona asegurada relacionados con la cosa asegurada, que hayan sido reconocidos sobre la base de un prorrateo válido, y las contribuciones a la avería gruesa determinadas para la cosa asegurada sobre la base de dicho prorrateo.

Cuando se determine la cuantía de la indemnización mencionada en el párrafo anterior, lo dispuesto en los artículos 707 y 708 de la presente Ley se aplicará, *mutatis mutandis*, independientemente del valor de la cosa asegurada establecido sobre la base del prorrateo válido.

Cuando se pague una indemnización por las pérdidas, daños y gastos mencionados en el párrafo primero del presente artículo, el derecho de la persona asegurada a una contribución por la avería gruesa pasará a la compañía de seguros, pero sólo hasta la cuantía de la indemnización que se haya pagado, incrementado en una cantidad adecuada por los intereses y comisiones que hayan sido admitidos sobre la base del prorrateo válido.

Artículo 710

Las recompensas por salvamento que correspondan por haber salvado una cosa asegurada en peligro que estén cubiertas por el seguro y que deban ser pagadas por la persona asegurada, y los costos del procedimiento de determinación de la recompensa, serán reembolsados con cargo al seguro.

Si la cosa asegurada estaba infraasegurada, lo dispuesto en el artículo 694 de la presente Ley se aplicará al reembolso previsto en el párrafo anterior, independientemente del valor que se haya tomado como base para determinar la recompensa por salvamento.

Artículo 711

Los gastos de la persona asegurada necesarios para determinar y liquidar daños cubiertos por el seguro también se reembolsarán completamente con cargo al seguro en caso de infraseguro.

Artículo 712

La compañía de seguros deberá indemnizar por los gastos posteriores que se realicen durante el mismo seguro, aun cuando la indemnización total destinada a cubrir los daños sea mayor que la suma asegurada.

Si sobreviene la pérdida total de la cosa asegurada después de una pérdida parcial o de daños dentro del mismo seguro, la compañía de seguros estará obligada a reembolsar, además de la indemnización por pérdida total, sólo los gastos relacionados con la pérdida parcial y los daños cubiertos por el seguro.

Artículo 713

A menos que se hayan cumplido todas las condiciones convenidas especialmente que sean esenciales para adoptar la decisión sobre la cobertura, la compañía de seguros podrá pedir que se cancele el contrato de seguro.

A menos que se hayan cumplido todas las condiciones convenidas especialmente que sólo fueran importantes para determinar el peso de los distintos riesgos y la magnitud de los daños, la compañía de seguros podrá deducir de la indemnización la parte de los daños que probablemente haya sido causada por el incumplimiento de dichas condiciones.

Artículo 714

Durante la vigencia del seguro, la persona asegurada estará obligada a cuidar la cosa asegurada con el debido cuidado y diligencia de un buen administrador y no podrá hacer nada que impida hacer valer el derecho a obtener una indemnización de la persona que sea responsable de los daños.

Si se materializa el riesgo asegurado, la persona asegurada deberá:

1. Tomar, de ser posible de acuerdo con la compañía de seguros, todas las medidas que sean razonables y necesarias para evitar o mitigar los daños;

2. Informar a la compañía de seguros o a su representante autorizado de los daños que se hayan causado inmediatamente después de tener conocimiento de ellos;

3. Asegurar el derecho a obtener una indemnización de la persona responsable.

Si durante la vigencia de la cobertura del seguro la persona asegurada, intencionalmente o por negligencia grave, no cuida de la cosa asegurada o no cumple las obligaciones que le incumben con arreglo al numeral 1 del párrafo anterior, la compañía de seguros no estará obligada a cubrir los daños causados por esa vía.

Si durante la vigencia de la cobertura del seguro la persona asegurada, intencionalmente o por negligencia grave, impide que se haga valer el derecho a obtener una indemnización de la persona que sea responsable de los daños, o si no cumple las obligaciones que le incumben con arreglo a los numerales 2 y 3 del párrafo segundo del presente artículo, la compañía de seguros podrá deducir de la indemnización una suma igual a los daños que haya sufrido como consecuencia de ello.

Artículo 715

Cuando la persona asegurada presente una reclamación de pago de la indemnización, deberá suministrar los datos que solicite la compañía de seguros, y deberá presentar la documentación de que disponga y las demás pruebas necesarias para determinar la naturaleza, la causa y la cuantía de los daños y las demás circunstancias que puedan servir de base para determinar su derecho a la indemnización o al menos para probar su plausibilidad.

Si la persona asegurada, intencionalmente o por negligencia grave, no determina a tiempo los daños de la manera convenida, y si en el contrato no hay disposiciones relativas al punto en la forma acostumbrada, la compañía de seguros deberá indemnizarla por los daños sólo si la persona asegurada presenta pruebas fidedignas sobre la naturaleza, las causas y la cuantía de los daños y sobre las circunstancias que sean esenciales para determinar que los daños están cubiertos por el seguro.

Artículo 716

La compañía de seguros estará obligada a pagar la indemnización dentro de un mes a contar del día en que la persona asegurada haya presentado la reclamación mencionada en el artículo anterior y suministrado todas las reclamaciones y la documentación pertinentes para determinar sus obligaciones emergentes del contrato de seguro.

Artículo 717

Si en un contrato de seguro celebrado con varias compañías de seguros se indica la cuota correspondiente a cada una, cada una de las compañías de seguros sólo estará obligada a reembolsar los daños en proporción a su propia cuota.

Artículo 718

Con el pago de la indemnización, todos los derechos de la persona asegurada contra otras personas que hayan surgido en relación con los daños por los que haya recibido la indemnización pasarán a la compañía de seguros, pero sólo hasta la cuantía de la suma que se haya pagado.

Si la cosa asegurada estaba infraasegurada, el derecho de las personas aseguradas mencionado en el párrafo anterior pasará a la compañía de seguros sólo en proporción a la relación existente entre la suma asegurada y el valor convenido o el valor efectivo de la cosa asegurada.

La persona asegurada estará obligada a proporcionar a la compañía de seguros, a su pedido, toda la asistencia necesaria para hacer valer sus derechos contra otras personas, y deberá presentar los documentos de cesión de sus derechos correctamente llenados y firmados.

Artículo 719

El plazo de prescripción de las reclamaciones provenientes de un contrato de seguro será de cinco años.

El plazo mencionado en el párrafo anterior comenzará a correr en la forma siguiente:

1. En el caso de la indemnización por contribuciones a la avería gruesa y las recompensas por salvamento: a partir del día en que se hayan determinado la contribución y la recompensa que deba pagar la persona asegurada;

2. En el caso de la indemnización por los daños causados a terceros: a partir del día en que la persona asegurada haya recibido una reclamación de indemnización presentada por otra persona;

3. En el caso de otras reclamaciones: a partir del primer día siguiente al final del año civil en que surgió la reclamación.

Artículo 720

Las disposiciones del artículo 681, el párrafo primero del artículo 688, el párrafo quinto del artículo 695 y el párrafo primero del artículo 704 de la presente Ley no podrán ser modificadas ni aun mediante disposiciones expresas de un contrato de seguro.

2. *Seguro del casco*

Artículo 721

El seguro del casco cubrirá el casco del buque, sus motores, máquinas y equipo, las existencias ordinarias de combustible, lubricantes y otros materiales del buque, y las existencias de alimentos y bebida necesarias para la tripulación del buque.

Las existencias excepcionales de combustible, lubricantes y otros materiales, y las existencias de alimentos y bebidas no destinados a las necesidades ordinarias de la tripulación del buque, así como el costo de equipamiento y seguro del buque, serán incluidos en el seguro del casco sólo si así se ha estipulado expresamente en el contrato.

Artículo 722

El seguro del casco por un viaje determinado se iniciará con el comienzo del embarque de la carga en el puerto de partida mencionado en el contrato de seguro, y se extenderá hasta el final del desembarque en el puerto de destino mencionado en el mismo contrato, pero no se extenderá durante más de 21 días después de la llegada del buque a dicho puerto.

Si se ha comenzado a embarcar la carga para un nuevo viaje en el puerto de partida antes de que haya terminado el desembarque mencionado en el párrafo anterior, el seguro cesará con la iniciación del embarque de la nueva carga.

Si la carga no se embarca en el puerto de partida, el seguro se iniciará cuando el buque leve anclas o cuando se desamarre el cable en dicho puerto a fin de zarpar en el viaje asegurado.

Si la carga no es desembarcada en el puerto de destino, el seguro cesará cuando el buque esté anclado o amarrado por cables en dicho puerto.

Si el viaje se suspende antes de llegar al puerto de destino, el seguro cesará en el puerto en que quedó suspendido, y entonces se aplicarán, *mutatis mutandis*, las disposiciones de los párrafos primero, segundo y cuarto del presente artículo.

El buque también estará asegurado durante las reparaciones urgentes de daños cubiertos por el seguro que se lleven a cabo mientras el buque está pasando por un puerto sin que el buque resulte efectivamente demorado, o en el puerto de destino inmediatamente después del final de un viaje asegurado, si el buque no puede ser utilizado durante el trabajo de reparación para fines comerciales o de otra índole.

Artículo 723

Si el seguro de plazo fijo del casco termina mientras el buque está en un viaje, el seguro se prorrogará hasta llegar al primer puerto de destino, a menos que la persona asegurada renuncie a este derecho antes del final del plazo del seguro.

Las disposiciones del artículo anterior se aplicarán, *mutatis mutandis*, al final del seguro en el primer puerto de destino.

El seguro se prorrogará mientras duren las reparaciones urgentes por daños cubiertos por el seguro que se inicien mientras el seguro aún está en vigencia o inmediatamente después del final del seguro, y que se lleven a cabo para evitar demoras indebidas al buque, si entre tanto el buque no puede ser utilizado para fines comerciales o de otra índole.

Si el seguro se prorroga con arreglo al párrafo primero del presente artículo, la compañía de seguros tendrá derecho a una prima complementaria que corresponda a la duración de la prórroga del seguro.

Artículo 724

Los daños causados directa o indirectamente por un defecto del buque o porque el buque no era apto para navegar quedarán excluidos del seguro del casco si la persona asegurada conocía el defecto o podía haberlo conocido y haber evitado sus consecuencias si hubiera procedido con el debido cuidado y diligencia de un buen armador.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no se aplicará a los daños causados por un defecto del buque o porque el buque no era apto para navegar y la compañía de seguros fue informada de ello o lo conocía por otra vía en el momento de la celebración del contrato de seguro.

En el presente artículo, la condición de no apto para navegar de un buque comprenderá tanto los casos de falta de navegabilidad general, los de imposibilidad para llevar a cabo un viaje y un transporte

determinados con el buque, ya sea por deficiencias técnicas o por insuficiencia del equipo, tripulación inadecuada, carga excesiva o incorrecta, cantidad excesiva de pasajeros a bordo, u otras razones.

En el seguro de plazo fijo, los daños causados directa o indirectamente por riesgos creados fuera de los límites de la navegación previstos en el contrato también quedarán excluidos del seguro.

Artículo 725

Si el buque ha desaparecido, se presumirá que ocurrió una pérdida total el día en que se recibió el último informe sobre el buque.

Si junto con el buque se aseguraron gastos determinados, con arreglo a lo estipulado en el artículo 721 de la presente Ley, los gastos asegurados que la persona asegurada haya ahorrado por la pérdida del buque se deducirán de la indemnización por pérdida total.

Artículo 726

Si se repara un buque dañado o se reemplazan las partes perdidas del casco, los motores, las máquinas, el equipo y las existencias, los daños se reembolsarán en una cuantía igual a los gastos efectivos de la reparación urgente o el reemplazo de las partes, pero no los daños por la pérdida de valor del buque que se hayan producido a pesar de la reparación y el reemplazo.

Si el valor efectivo del buque aumenta por la reparación o el reemplazo de partes, el incremento de valor obtenido de esta manera se deducirá de la indemnización.

Si no se repara un buque dañado o no se reemplazan las partes perdidas mientras el seguro está vigente o inmediatamente después y la persona asegurada pide una indemnización por los daños antes de que se lleve a cabo la reparación o el reemplazo, los daños se reembolsarán con cargo a la suma asegurada que corresponda al porcentaje de la pérdida de valor de dicho buque, pero sin exceder del costo estimado de la reparación y/o el reemplazo de partes.

3. *Seguro de la carga*

Artículo 727

Un único valor convenido y, en caso de que no haya un valor convenido, una única suma asegurada, podrá también asegurar, además del valor de las mercancías en el lugar de partida, los costos del seguro, los costos del flete, los costos aduaneros y los demás costos relacionados con el transporte y el suministro de las mercancías, y los beneficios esperados. No será necesario que los costos y los beneficios esperados cubiertos por el contrato de seguro sean los que figuran en el contrato.

Artículo 728

El seguro de la carga por un viaje determinado se iniciará a partir del día en que las mercancías sean embarcadas en el primer medio de transporte en el lugar señalado en el contrato como lugar de partida del viaje asegurado, y terminará cuando las mercancías hayan sido desembarcadas del último medio de transporte en el lugar de destino señalado en el contrato de seguro.

Si el viaje se interrumpe, el seguro terminará cuando las mercancías sean desembarcadas del último medio de transporte en ese lugar.

Las disposiciones de la presente Ley no menoscabarán lo dispuesto en el artículo 698 de la presente Ley relativas a la desviación del viaje asegurado.

Artículo 729

Los daños causados como consecuencia de un defecto o de las propiedades naturales de las mercancías estarán excluidos del seguro, a menos que se convenga lo contrario.

Lo dispuesto en el párrafo anterior se aplicará también a los casos en que los daños hayan sido causados por la demora del medio de transporte debida a un riesgo asegurado.

Artículo 730

Si las mercancías se han perdido en su totalidad, se reembolsarán con cargo al seguro el valor de las mercancías en el lugar de partida y el valor de los demás intereses incluidos en el valor convenido y/o en la misma suma asegurada mencionada en el artículo 727 de la presente Ley.

Si, por la pérdida total de las mercancías o por otras razones, la persona asegurada ahorra determinados gastos que habían sido asegurados junto con el valor de las mercancías en el lugar de partida, los gastos ahorrados por esa vía se deducirán de la indemnización por pérdida total.

Artículo 731

Con arreglo al tercer párrafo del artículo 707 de la presente Ley, el porcentaje de la pérdida de valor de las mercancías aseguradas será establecido comparando el valor de las mercancías dañadas y su valor antes de haber sido dañadas, en el lugar en que terminó el viaje asegurado.

Si, a fin de evitar daños aún mayores, las mercancías dañadas se venden de acuerdo con la compañía de seguros antes de la llegada del buque al lugar de destino, se reembolsará con cargo al seguro la diferencia entre el producido neto de la venta y la suma asegurada. Si las mercancías estaban sobreaseguradas, se reembolsará la diferencia entre el producido neto de la venta y el valor convenido y/o el valor efectivo de las mercancías.

Artículo 732

Si las mercancías son desembarcadas antes del lugar de destino debido al acaecimiento de una pérdida asegurada, se pagarán con cargo al seguro con arreglo a lo dispuesto en el tercer párrafo del artículo 708 de la presente Ley, además de los gastos de desembarque, los gastos de almacenamiento y los gastos adicionales por la reexpedición de las mercancías al lugar de destino que se debiten a la parte asegurada.

Artículo 733

Además de los casos mencionados en el párrafo primero del artículo 706 de la presente Ley, la persona asegurada tendrá derecho a reclamar la indemnización como si se hubiera producido una pérdida total de las mercancías aseguradas según el artículo 705 de la presente Ley en los casos siguientes:

1. Si el buque deja de ser apto para navegar durante el viaje porque se ha producido un riesgo asegurado y las mercancías no pueden ser reexpedidas al lugar de destino dentro de seis meses del evento, o si los gastos de reexpedición de las mercancías que se debitarían a la persona asegurada son mayores que el valor convenido o el valor efectivo de los intereses asegurados en las mercancías;

2. Si las mercancías resultan dañadas de manera que pierdan las cuatro quintas partes de su valor y no pueden ser reparadas o restauradas a su estado original;

3. Si los gastos necesarios para el salvamento y la reparación y la reexpedición de las mercancías al lugar de destino que se debitarían a la persona asegurada son mayores que el valor convenido o el valor efectivo de los intereses asegurados en las mercancías.

Artículo 734

Si un único contrato comprende sólo en líneas generales a varios embarques que deben expedirse sucesivamente (contrato de seguro general), la parte que toma el seguro deberá comunicar a la compañía de seguros dichos embarques, una vez que hayan sido expedidos, junto con todos los datos necesarios para determinar concluyentemente las obligaciones de las partes con arreglo al contrato de seguro general.

Si el contrato de seguro general no especifica la magnitud de la cobertura o los valores asegurados de cada uno de los embarques, la parte que toma el seguro deberá comunicar sus pretensiones a este respecto a la compañía de seguros antes de la iniciación de un viaje, de ser posible.

Si la parte que toma el seguro no cumple las obligaciones que le incumben con arreglo al párrafo anterior con respecto a los distintos embarques antes de que se produzcan los daños, o si no hay daños antes del final del viaje asegurado, se considerará que dichos embarques se aseguraron contra los riesgos mencionados en el párrafo primero del artículo 700 de la presente Ley, es decir, por el valor efectivo estipulado en el artículo 691 de la presente Ley, incrementado por el flete, que se debitará a la persona asegurada, y por los gastos del seguro.

Si la parte que toma el seguro, intencionalmente o por negligencia grave, no cumple las obligaciones que le incumben con arreglo al párrafo primero del presente artículo, la compañía de seguros tendrá derecho a cancelar el contrato de seguro general y a negarse a pagar la indemnización por los daños a los embarques no notificados.

La compañía de seguros también tendrá derecho a la prima del seguro por los embarques no notificados si dichos embarques estuvieron, aunque sea por un breve plazo, expuestos a los riesgos con arreglo al contrato de seguro general, así como en caso de que el contrato sea cancelado con arreglo a lo estipulado en el párrafo anterior.

La compañía de seguros deberá, a pedido de la parte que toma el seguro, emitir una póliza por cada embarque comunicado, con arreglo a lo estipulado en el artículo 687 de la presente Ley.

4. *Seguro del flete*

Artículo 735

A menos que se convenga lo contrario, el seguro del flete cubrirá su valor bruto.

Artículo 736

En caso de pérdida total del flete debida a la pérdida total de las mercancías por las cuales el flete se ha pagado o debe pagarse, se reembolsarán los daños con arreglo a lo estipulado en el párrafo segundo del artículo 705 de la presente Ley; sin embargo, los derechos que la persona asegurada tiene sobre las mercancías no se transferirán a la parte que haya tomado el seguro por el flete.

Artículo 737

Si no es posible determinar el flete asegurado que se ha pagado o deba pagarse por determinadas mercancías y la indemnización en ninguna otra forma debido a los riesgos asegurados, se determinarán utilizando la misma proporción que para la indemnización por los daños a las mercancías a las que corresponde el flete.

Artículo 738

A menos que en la presente Ley se disponga lo contrario, las disposiciones aplicables al seguro del flete se aplicarán, *mutatis mutandis,* al seguro del flete por el transporte de mercancías determinadas, y al seguro de los demás fletes se aplicarán las disposiciones aplicables al seguro de buques.

5. *Seguro de responsabilidad*

Artículo 739

Cuando se asegure a una persona por la responsabilidad por los daños causados a otras personas, se pagarán con cargo al seguro la suma que la persona asegurada deba pagar a todas esas personas en relación con su responsabilidad cubierta por el seguro y los costos de la determinación de su responsabilidad.

En el seguro obligatorio de responsabilidad por los daños causados por una embarcación, la parte damnificada podrá reclamar directamente a la compañía de seguros una indemnización de los daños de los que la persona asegurada es responsable, pero sólo hasta la cuantía de la obligación de la compañía de seguros.

El seguro también se utilizará para reembolsar los costos de las medidas tomadas a pedido de la compañía de seguros o sus representantes o de acuerdo con quienes hayan tomado un seguro contra las acciones injustificadas o excesivas de otras personas, y los costos de las medidas racionales tomadas por la persona asegurada con la misma finalidad pero sin el consentimiento de la compañía de seguros o sus representantes, si no se hubiera podido obtener dicho consentimiento en tiempo oportuno.

Si la compañía de seguros especifica la cuantía de la responsabilidad asegurada, la indemnización mencionada en el párrafo primero del presente artículo sólo se pagará hasta la cuantía asegurada.

Artículo 740

Si la responsabilidad del armador está cubierta en el mismo contrato que el buque, la indemnización por la responsabilidad con arreglo al artículo anterior será independiente de la cuantía de la indemnización por otros daños cubiertos por el seguro del buque.

A menos que en el contrato se haya determinado una cuantía especial para asegurar la responsabilidad del armador, se considerará que su responsabilidad es asegurada por la misma cantidad que el buque.

Artículo 741

En caso de abordaje entre dos buques pertenecientes a una misma persona asegurada, las disposiciones sobre el seguro de la responsabilidad del armador se aplicarán como si los buques pertenecieran a personas diferentes.

El párrafo anterior se aplicará, *mutatis mutandis*, en el caso de que un buque asegurado cause daños a otros valores o bienes de la misma persona asegurada.

6. *Tipos varios de seguros*

Artículo 742

En caso de pérdida total de los beneficios esperados como consecuencia de una pérdida total de las mercancías, los daños se reembolsarán con arreglo a lo estipulado por el párrafo segundo del artículo 705 de la presente Ley, en cuyo caso los derechos de la persona asegurada sobre las mercancías no se transferirán a la compañía de seguros que haya asegurado el beneficio esperado.

Las disposiciones que rigen el seguro de la carga se aplicarán, *mutatis mutandis*, al seguro de los beneficios esperados.

Artículo 743

Los gastos del seguro podrán ser asegurados con un valor convenido, y si no se ha convenido el valor, con una suma asegurada junto con el objeto por el cual se hayan pagado o deban pagarse los gastos del seguro. No será necesario que esos gastos consten expresamente en el contrato de seguro.

SÉPTIMA PARTE. INCIDENTES DE NAVEGACIÓN

SECCIÓN I — ABORDAJE DE BUQUES

Artículo 744

Las disposiciones de la presente sección de la presente Ley se aplicarán a todas las embarcaciones e hidroaviones.

Artículo 745

Las disposiciones de la presente sección de la presente Ley se aplicarán a la responsabilidad por los daños:

1. Sufridos por un buque y por las personas y las mercancías a bordo de un buque a causa del abordaje de buques;

2. Causados por un buque a otro debido a una maniobra, a no haber realizado una maniobra o al incumplimiento de las reglamentaciones para la seguridad de la navegación, aun cuando no haya ocurrido un abordaje;

3. Causados por un buque anclado o a un buque anclado;

4. Causados por un buque a otro buque remolcado.

Artículo 746

La responsabilidad por los daños ocurridos en los casos indicados en el artículo anterior incumbirá al buque o a los buques que se pruebe que han sido culpables y responsables de los daños.

Se entenderá por “responsabilidad de un buque” la responsabilidad del propietario del buque o del armador.

Artículo 747

Con arreglo a las disposiciones de la presente sección de la presente Ley, también se considerará que existe responsabilidad de un buque cuando los daños hayan sido causados por un acto o la omisión de un acto por el piloto, independientemente de si el pilotaje era obligatorio o no.

Artículo 748

Cuando dos o más buques sean culpables de los daños, cada buque será considerado responsable en proporción al respectivo grado de culpa.

Si no se puede establecer el grado de culpa, la responsabilidad por los daños se dividirá por partes iguales entre los buques involucrados.

Artículo 749

En caso de daños causados por un abordaje de buques, las pérdidas de beneficios serán indemnizadas independientemente del grado de culpa.

Artículo 750

Si un abordaje de buques causa muertes o lesiones físicas, los buques culpables del abordaje serán considerados solidariamente responsables de la muerte o las lesiones.

Artículo 751

Un buque que, en los casos a que se refiere el artículo anterior, pague una indemnización mayor que la correspondiente en proporción a su culpa tendrá derecho a reclamar al otro buque la indemnización que el otro estaría obligado a pagar en proporción a su culpa.

Un buque que, por razones fuera de su control, no pueda recuperar de otro buque u otros buques la suma a que tenga derecho con arreglo al párrafo anterior podrá reclamar esa cuantía a los otros buques responsables de la producción de los daños en proporción a sus respectivas culpas.

Artículo 752

Si los daños han sido causados accidentalmente o por fuerza mayor, o no se puede establecer la causa de un abordaje de buques, los daños serán soportados por la parte damnificada.

Artículo 753

En caso de abordaje, el capitán deberá dar prioridad al rescate de las personas y, posteriormente, al del buque con el cual su buque ha abordado, si le es posible hacerlo sin poner en serio peligro al buque bajo su mando y a las personas a bordo de él.

De ser posible, el capitán informará al buque con el cual su buque haya tenido un abordaje del nombre de su propio buque y su puerto de matrícula, el nombre del último puerto en el que se hizo al mar, y el nombre del puerto al que se dirige.

El buque no será responsable de los daños causados por un capitán que no cumpla la obligación mencionada en el párrafo anterior.

La obligación mencionada en el párrafo segundo no será vinculante para el comandante de una embarcación militar, pero dicho comandante deberá cumplir la obligación establecida en el párrafo primero del presente artículo.

Artículo 754

El plazo de prescripción de las acciones de indemnización de los daños causados por un abordaje entre buques será de dos años a partir del día del abordaje.

El plazo de prescripción de la acción de repetición mencionada en el artículo 751 de la presente Ley será de un año.

Los plazos de prescripción de las acciones mencionadas en los párrafos primero y segundo del presente artículo comenzarán a correr:

1. A partir del día en que quede ejecutoriada la decisión del tribunal por la que se fija la suma de la responsabilidad solidaria;

2. S partir del día del pago, en los casos en que no haya habido procedimientos judiciales;

3. en caso de reclamaciones por la división de la suma adeudada por un deudor insolvente (párrafo segundo del artículo 751 de la presente Ley), a partir del día en que el acreedor se enteró de la insolvencia de su deudor, en cuyo caso el plazo de prescripción no podrá ser superior a dos años a partir del día de pago o del día en que quede ejecutoriada la sentencia del tribunal.

Artículo 755

Las disposiciones de la presente sección no menoscabarán las disposiciones de la presente Ley que rigen la limitación de la responsabilidad del armador, ni los derechos y obligaciones derivados de contratos de uso de buques o de otros contratos.

SECCIÓN II — SALVAMENTO

Artículo 756

En el sentido en que se emplea en la presente sección de la presente Ley, se considerará que el salvamento comprende el rescate de las personas, los buques y las mercancías a bordo de los buques, y la prestación de ayuda para el salvamento.

Artículo 757

Las disposiciones de la presente sección de la presente Ley se aplicarán a todas las embarcaciones y objetos flotantes.

Lo dispuesto en los artículos 770 a 773 y las disposiciones del párrafo segundo del artículo 774 de la presente Ley no se aplicarán a las embarcaciones militares.

Artículo 758

Salvo cuando se estipule lo contrario en un contrato de salvamento, las disposiciones de la presente sección de la presente Ley se aplicarán al salvamento de buques y de las mercancías que lleven a bordo.

El capitán o armador de un buque en peligro tendrá derecho a celebrar un contrato de salvamento en nombre del propietario de las mercancías que estén en el buque.

El contrato no podrá excluir ni disminuir las obligaciones de las partes con respecto a la protección del medio ambiente marino, con arreglo a lo estipulado en el artículo 767 de la presente Ley, ni excluir la aplicación de lo dispuesto en el artículo 761 de la presente Ley.

Artículo 759

No habrá recompensa por el rescate de personas.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, quienes hayan estado rescatando sólo a las personas como integrantes de un equipo de rescate en que algunos integrantes hayan estado salvando a las personas y otras salvando al buque y a las mercancías que estuvieran en el buque tendrán derecho a una parte equitativa de la recompensa otorgada al salvador del buque y a las mercancías que llevara a bordo.

Artículo 760

El salvador tendrá derecho a una recompensa equitativa por cada salvamento exitoso de un buque o de las mercancías que llevara a bordo.

La recompensa no podrá exceder del valor del buque o las mercancías que hayan sido salvadas.

Artículo 761

A pedido de una parte, el tribunal podrá declarar inválido un contrato de salvamento, o modificarlo, en los casos siguientes:

1. Si el contrato se celebró en un momento de peligro inminente y bajo la influencia de dicho peligro y si el tribunal comprueba que las disposiciones del contrato son inequitativas;

2. Si determina que una parte fue inducida a celebrar el contrato mediante fraude o la ocultación deliberada de hechos;

3. Si determina que la recompensa convenida era excesivamente elevada o excesivamente baja en relación con el servicio en cuestión.

Artículo 762

Cuando las partes no hayan celebrado un contrato de salvamento, o lo hayan celebrado sin especificar la cuantía de la recompensa por el salvamento, y se plantee entre ellas una controversia acerca de la recompensa, la cuantía de la recompensa será fijada por el tribunal.

Para determinar la cuantía de la recompensa, el tribunal deberá tener en cuenta los criterios siguientes, sin que entre ellos exista un orden de prelación determinado:

1. El valor del buque y las mercancías salvadas;

2. La pericia del salvador y los esfuerzos que haya realizado para prevenir o reducir los daños al medio ambiente marino;

3. El grado de éxito obtenido por el salvador;

4. La naturaleza y el grado del peligro;

5. la pericia del salvador y los esfuerzos que haya realizado para salvar a las personas, el buque y las mercancías a bordo de él;

6. El tiempo empleado, los gastos realizados y las pérdidas sufridas por el salvador;

7. Los riesgos a que hayan estado expuestos el salvador y su equipo;

8. La rapidez con la que se hayan prestado los servicios;

9. La accesibilidad del buque y el uso de una embarcación u otro equipo para el salvamento;

10. El grado de preparación y eficiencia del salvador, y el valor de su equipo.

Las disposiciones del párrafo anterior se aplicarán también en los casos en que el tribunal, de conformidad con el artículo anterior, modifique la cuantía convenida de la recompensa por salvamento.

Artículo 763

Si en el salvamento participaron varios salvadores que no se ponen de acuerdo sobre la proporción en que deben repartirse la recompensa por el salvamento de un buque o las mercancías a bordo, la cuestión será decidida por el tribunal, de conformidad con el artículo anterior.

Cuando hayan participado varios salvadores en la actividad, cada uno podrá presentar su reclamación de recompensa por separado.

Artículo 764

El tribunal podrá reducir la recompensa o determinar que uno de los salvadores no tiene derecho a recompensa si las operaciones de salvamento resultaron necesarias, o se hicieron más difíciles, por omisiones o negligencia, o si el salvador fue declarado culpable de fraude, malversación o hurto.

Artículo 765

El salvador que comience el salvamento de un buque o de las mercancías a bordo a pesar de una explícita y razonable prohibición por parte del capitán, armador o propietario del buque objeto del salvamento no tendrá derecho a recompensa.

Artículo 766

Si el capitán o el armador de un buque en peligro ha celebrado un contrato de salvamento y en dicho contrato no se dispone lo contrario, la recompensa será pagada por el armador del buque salvado.

Si se ha celebrado un contrato de salvamento, el propietario de las mercancías salvadas o la persona que tiene derecho a disponer de ellas serán solidariamente responsables, junto con la persona obligada a pagar la recompensa por salvamento, sólo por la parte de la recompensa que se relacione con las mercancías salvadas.

Si no se ha celebrado un contrato de salvamento, la recompensa por el buque salvado será pagada por el armador, y la recompensa por las mercancías salvadas será pagada por el propietario de las mercancías o la persona que tiene derecho a disponer de ellas.

Artículo 767

Si un salvador ha concluido el salvamento de un buque que en sí mismo o con su carga amenazaba dañar el medio ambiente marino pero no ha logrado ganar una recompensa que sea al menos equivalente a la indemnización especial estipulada en el párrafo segundo del artículo 762 de la presente Ley, el armador estará obligado a pagarle una indemnización especial de cuantía igual a los gastos que hubiese realizado.

Si, en las condiciones definidas en el párrafo anterior, un salvador, por su propia acción, ha evitado o disminuido daños al medio ambiente marino, la recompensa especial que el armador debe al salvador podrá ser incrementada hasta en un 30% de los gastos realizados por el salvador. El tribunal podrá, si lo estima equitativo y legítimo, y aplicando los criterios establecidos en el párrafo segundo del artículo 762 de la presente Ley, otorgar un incremento adicional de la recompensa especial hasta un máximo del 100% de los gastos realizados por el salvador.

Se entenderá que los gastos de salvamento mencionados en los párrafos primero y segundo del presente artículo son los gastos medios razonables en efectivo realizados durante el salvamento y una cantidad equitativa por el equipo y la tripulación efectiva y razonablemente dedicados al salvamento, teniendo en consideración los criterios establecidos en los numerales 8, 9 y 10 del párrafo segundo del artículo 762 de la presente Ley.

Sólo se pagará el total de la indemnización especial prevista en el presente artículo cuando dicha indemnización sea mayor que la recompensa por el salvamento normalmente debida al salvador con arreglo al artículo 770.

Si, por su propia culpa, un salvador no ha evitado o disminuido los daños al medio ambiente marino, el tribunal podrá reducir o retirar la indemnización especial mencionada en el presente artículo.

Las disposiciones del presente artículo no excluirán ni afectarán la posibilidad de que el propietario del buque que puso en peligro al medio ambiente marino formule una reclamación de repetición.

Artículo 768

A pedido del salvador, la persona obligada a pagar por el salvamento con arreglo al artículo 766 de la presente Ley deberá dar una garantía adecuada por las reclamaciones del salvador, comprendiendo los posibles intereses y costos de los procedimientos.

Además de la responsabilidad personal mencionada en el párrafo anterior, el armador y el propietario del buque salvado deberán tomar todas las medidas razonables para asegurar que los propietarios de las mercancías a bordo del buque o las personas autorizadas a disponer de ellas den garantías adecuadas respecto de sus responsabilidades ante el salvador, comprendiendo los posibles intereses y costos de los procedimientos.

Sin el consentimiento del salvador, el buque salvado y las mercancías a bordo no podrán ser retirados del puerto o el lugar a que hayan sido llevados inmediatamente después del salvamento, mientras no se den al salvador garantías adecuadas por sus reclamaciones contra ellos.

Artículo 769

El salvador podrá cobrar directamente de la compañía de seguros que aseguró el buque y las mercancías a bordo la cuantía de la recompensa o la indemnización especial (artículo 767 de la presente Ley) que se determine mediante decisión definitiva.

Artículo 770

La recompensa neta será la suma que reste después de deducir los daños causados al buque de rescate durante el salvamento, y los gastos realizados en relación con el salvamento.

La tripulación del buque de rescate tendrá derecho a una parte de la recompensa neta.

Artículo 771

Sin el consentimiento de la tripulación del buque de rescate, el salvador no podrá renunciar a la parte de la recompensa perteneciente a la tripulación.

Artículo 772

Si el armador del buque de rescate no inicia una acción por pago del salvamento dentro de un año a contar del día en que concluyó el salvamento, cada uno de los tripulantes del buque de rescate podrá iniciar una acción contra el armador del buque salvado por la parte de la recompensa que se le debe.

Artículo 773

Las disposiciones de la presente sección de la presente Ley relativas a la recompensa por el salvamento se aplicarán también al salvamento en que participen buques pertenecientes al mismo propietario o armador.

Artículo 774

El plazo de prescripción de la reclamación de recompensa por el salvamento será de dos años a partir del día en que haya concluido el salvamento.

El plazo de prescripción de las reclamaciones de los tripulantes mencionados en el artículo 772 de la presente Ley será de un año.

Cuando surja una reclamación, las partes podrán convenir por escrito una prórroga de los plazos de prescripción de la acción hasta un momento posterior al que se determina en los párrafos primero y segundo del presente artículo.

SECCIÓN III — SALVAMENTO DE COSAS HUNDIDAS

Artículo 775

Las disposiciones de la presente sección de la Ley se aplicarán al salvamento de embarcaciones, objetos flotantes y aeronaves, o partes de ellos y su carga, y demás objetos (en adelante, cosas hundidas) que se hayan hundido o hayan encallado en el mar territorial y las aguas interiores de la República de Eslovenia.

Artículo 776

El salvamento de las mercancías que se hayan hundido en el comienzo del salvamento, o poco antes de él, se regirá por las disposiciones de la presente Ley relativas al salvamento.

Artículo 777

Las cosas hundidas podrán ser salvadas por la persona a la que pertenecen o que tenga derecho a disponer de ellas de alguna otra manera (reclamante legítimo). Las cosas hundidas podrán ser salvadas con el permiso de la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia. En el permiso de salvamento de cosas hundidas, la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia determinará las condiciones para la seguridad de la navegación y el plazo de iniciación o finalización de la operación de salvamento de las cosas hundidas.

La Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia o el inspector marítimo podrán ordenar que las mercancías que estén en un lugar en que obstaculicen la navegación o creen un riesgo de contaminación sean salvadas, retiradas o destruidas inmediatamente.

Si el reclamante legítimo no procede de conformidad con la decisión de la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia o del inspector marítimo, la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia podrá, por cuenta y riesgo del reclamante legítimo, hacer que las cosas hundidas sean retiradas del lugar en que están, por sí mismo o por intermedio de su representante autorizado.

Artículo 778

Si el reclamante legítimo del salvamento de las cosas hundidas no es conocido por la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia o el inspector marítimo, o es conocido por ellos pero no tiene intenciones de salvar las cosas hundidas, o si dicha parte detiene el salvamento por razones no justificadas o abandona la operación de salvamento en marcha, podrá hacerse cargo del salvamento otra persona autorizada por la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia.

Se considerará que el reclamante legítimo conocido no tiene intenciones de salvar las cosas hundidas o que ha interrumpido o abandonado el salvamento si no anuncia dentro de 90 días que se propone salvar las cosas hundidas, o no inicia el salvamento dentro de ese plazo, o no reanuda la operación de salvamento interrumpida o abandonada sin una razón valedera.

Se considerará que el reclamante legítimo desconocido no tiene intenciones de salvar las cosas hundidas si, dentro del plazo establecido en el párrafo anterior, no presenta una solicitud de salvamento y no produce pruebas de su derecho al salvamento de las cosas hundidas.

Artículo 779

Si el salvamento de las cosas hundidas requiere un equipo náutico y técnico especial y una pericia especial, el reclamante legítimo que no tenga ese equipo o esa pericia podrá dejar el salvamento de sus cosas hundidas a otra persona.

Artículo 780

La persona autorizada que haya iniciado el salvamento de cosas hundidas con arreglo al artículo 778 de la presente Ley no podrá, sin una buena razón, interrumpir temporalmente o abandonar el salvamento si la interrupción o el abandono de los trabajos es susceptible de causar daños al reclamante legítimo.

Artículo 781

Si las cosas hundidas sobre las que una persona tiene derecho no son salvadas dentro de 10 años del día de su hundimiento, dichas cosas pasarán a ser propiedad del Estado.

Si no se puede determinar el momento del hundimiento de una embarcación o una aeronave, se presumirá que se hundió el último día en que se recibieron noticias de ella. Respecto de las demás cosas, se presumirá que se hundieron el día en que se identificó su posición en el mar.

Artículo 782

El contratista que salve cosas hundidas, de conformidad con una decisión de la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia o del inspector marítimo, será responsable de los daños causados por las operaciones que realice, a menos que pruebe que los daños no se podrían haber evitado aunque hubiese actuado con el debido cuidado y diligencia.

A menos que se convenga lo contrario entre el reclamante legítimo y el contratista, las disposiciones del párrafo anterior se aplicarán también a las cosas hundidas salvadas en virtud de un contrato entre el reclamante legítimo y el contratista.

La responsabilidad por los daños causados por el salvamento de las cosas hundidas en casos distintos de los mencionados en los párrafos primero y segundo del presente artículo incumbirá al contratista, a menos que pruebe que los daños fueron ocasionados por el reclamante legítimo o por una persona por la que éste sea responsable.

Artículo 783

El contratista tendrá derecho a un pago por el salvamento de las cosas hundidas.

El contratista no tendrá derecho a un pago por el salvamento de las cosas hundidas si emprende el salvamento a pesar de una prohibición expresa del reclamante legítimo.

A menos que las partes convengan en lo contrario, el pago por el salvamento de las cosas hundidas no podrá exceder del valor de las cosas salvadas.

La limitación establecida en el párrafo anterior no se aplicará al pago por el salvamento, la remoción o la destrucción de las cosas hundidas que se haya ejecutado por orden de la autoridad competente mencionada en el párrafo segundo del artículo 777 de la presente Ley.

Artículo 784

A menos que se convenga lo contrario, el contratista tendrá un privilegio sobre las cosas hundidas salvadas como garantía de la recompensa que se le debe por el salvamento y el almacenamiento de las mercancías. Podrá retener las cosas salvadas hasta que el propietario de las mercancías haya efectuado el pago.

Artículo 785

El plazo de prescripción de las reclamaciones por pago del salvamento, la remoción o la destrucción de las cosas hundidas será de tres años a partir del día en que se llevó a cabo el salvamento, la remoción o la destrucción.

Artículo 786

Si las cosas hundidas pertenecen a una persona extranjera, la Dirección de Asuntos Marítimos de la República de Eslovenia o el inspector marítimo deberán enviar la decisión en la que se ordene el salvamento, la remoción o la destrucción de dichas cosas al Ministro responsable de las relaciones exteriores.

Artículo 787

El salvamento de las mercancías de importancia militar estará sujeto a la aprobación del Ministro responsable de la defensa.

El permiso para el salvamento de cosas hundidas que tengan o se presuma que tienen la condición de valores culturales protegidos será expedido por el Ministro responsable de cultura.

SECCIÓN IV — AVERÍA GRUESA

1. *Disposiciones comunes*

Artículo 788

Las disposiciones de la presente sección de la presente Ley se aplicarán al resarcimiento de los daños sufridos a causa de una avería gruesa por las partes en una aventura marítima.

Las disposiciones de la presente sección de la presente Ley se aplicarán a los buques, a menos que las partes hayan convenido lo contrario, y a las lanchas, si así lo han convenido expresamente las partes.

Artículo 789

Las expresiones empleadas en la presente sección tendrán los significados siguientes:

1. Se entenderá por "avería gruesa" los gastos extraordinarios contraídos intencional y razonablemente y los daños extraordinarios causados intencional y razonablemente por el capitán o por quien lo reemplace a fin de salvar el valor de los bienes de los participantes en una misma aventura marítima de un peligro real que amenace a todos;

2. Se entenderá por "participantes en una aventura marítima" el propietario del buque, el armador y la persona que tiene derecho a disponer de la carga transportada a bordo;

3. Se entenderá por "aventura marítima" el viaje de un buque desde el comienzo del embarque hasta el fin del desembarque de la carga de cada uno de los participantes;

4. Se entenderá por "intereses y valores contribuyentes" los bienes cuyo valor, con arreglo a las disposiciones de la presente Ley, es el criterio de contribución a la indemnización de los daños o al reembolso de los gastos causados por la avería gruesa;

5. Se entenderá por "suma resarcible" los daños o los gastos causados por la avería gruesa que, con arreglo a las disposiciones de la presente Ley, deben ser reembolsados con cargo a los intereses y valores contribuyentes;

6. Se entenderá por "puerto de una aventura común concluida" el puerto en que se desembarca la última parte de la carga a bordo durante la avería gruesa.

Artículo 790

De conformidad con las disposiciones de la presente Ley, los daños y gastos que constituyen una avería gruesa serán repartidos entre todos los participantes en la aventura marítima en proporción al valor de los bienes incluidos en los intereses y valores contribuyentes mencionados en el numeral 1 del artículo 794 de la presente Ley.

El capitán estará obligado a presentar una declaración sobre la avería sufrida ante el notario del puerto de destino. El notario resumirá, en un acta notarial, la relación de hechos ocurridos durante la navegación formulada por el capitán; se excluirá la responsabilidad del capitán por los daños causados.

El notario estará obligado a adjuntar al acta notarial la transcripción de la parte del libro de bitácora del buque correspondiente a los días del evento a que se refiere el informe del accidente marítimo.

Artículo 791

A menos que se disponga lo contrario en la presente Ley o en un contrato entre las partes, se considerará que la avería gruesa comprende los sacrificios, daños y gastos que sean consecuencia directa o inevitable de la avería gruesa, excluyendo sólo los sacrificios, daños y gastos que, en la práctica marítima internacional universalmente aceptada, no se consideran avería gruesa.

Los sacrificios, daños y gastos que no estén comprendidos en la categoría mencionada en el párrafo anterior serán de todos modos reconocidos como una avería gruesa si en la práctica marítima internacional universalmente aceptada son tratados como un accidente.

Artículo 792

Los gastos que no sean por su naturaleza gastos de avería gruesa y que se hayan contraído en lugar de otro gasto que, si se hubiera realizado, habría sido reconocido como avería gruesa, se considerarán avería gruesa y quedarán reconocidos en tal carácter, independientemente de la posibilidad de ahorros, pero sólo hasta la cuantía de los gastos de avería gruesa que se hayan ahorrado.

2. *Contribución a la avería gruesa*

Artículo 793

Se considerará que existe obligación de contribuir a una avería gruesa aun cuando los daños o gastos hayan sido causados por culpa de uno de los participantes en una aventura marítima.

Las disposiciones del párrafo anterior no menoscabarán los derechos que los participantes en una aventura marítima que hayan contribuido a la avería gruesa tengan en relación con los responsables de la realización de los daños o gastos.

Artículo 794

A menos que en la presente Ley se disponga lo contrario, se considerará que:

1. Los intereses y valores contribuyentes comprenden los bienes salvados mediante la avería gruesa, el valor de los bienes sacrificados y la reducción del valor de los bienes dañados;

2. La deducción admitida en avería gruesa comprende el valor o la reducción del valor de los bienes dañados sacrificados en la avería gruesa y los gastos considerados como avería gruesa, incluidos los gastos de liquidación de la avería gruesa.

Artículo 795

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, se considerará que:

1. Los objetos de uso personal de la tripulación y el equipaje de los pasajeros por el que se haya emitido un recibo de equipaje o un conocimiento de embarque no forman parte de los intereses y valores contribuyentes;

2. Las pérdidas o los daños sufridos por la carga alijada que se hubiera embarcado contrariando las prácticas reconocidas, la carga embarcada sin conocimiento del armador y la carga marcada erróneamente de manera deliberada no forman parte de la suma que debe ser reembolsada.

Si la carga que ha sido salvada había sido embarcada sin conocimiento del armador o marcada erróneamente de manera deliberada, dicha carga formará parte de los intereses y valores contribuyentes.

Artículo 796

Salvo en lo tocante a los gastos, el valor de los bienes incluidos en la suma que debe ser reembolsada y en los intereses y valores contribuyentes se determinará según el valor que tengan en el momento y en el puerto en que concluye la aventura común, a menos que en la presente Ley se disponga lo contrario.

Los gastos se tomarán por su cuantía efectiva.

Artículo 797

No se aplicarán las deducciones según el principio “de viejo a nuevo” a los gastos de reparación de un buque que se incluyan en la suma que debe ser reembolsada en los casos en que se reemplaza a materiales o partes viejos con materiales o partes nuevos, salvo cuando el buque tenga más de 15 años de antigüedad, en cuyo caso se deducirá una tercera parte. Las deducciones dependerán de la antigüedad del buque, que se contará desde el 31 de diciembre del año en que se terminó hasta el día de la avería gruesa, con excepción de los artefactos de aislamiento, las lanchas de rescate y las embarcaciones análogas, los aparatos y equipos de comunicación y navegación, y la maquinaria y las calderas, a cuyo respecto las deducciones se determinarán según la antigüedad de las partes a que aquellas se refieren.

Las deducciones sólo se contarán respecto del precio de los materiales nuevos o las partes nuevas que ya hayan sido procesadas y estén listas para su incorporación o instalación en el buque.

No se harán deducciones por alimentos, existencias, anclas y cadenas de las anclas.

Los impuestos y derechos de muelle y varadero y los gastos de traslado del buque serán reconocidos en su totalidad.

Los gastos de limpieza, pintura y revestimiento del fondo del buque no formarán parte de la avería gruesa, salvo cuando el fondo hubiese sido pintado o revestido dentro del año anterior a la avería gruesa, en cuyo caso se reconocerá la mitad de los gastos.

En caso de reparaciones temporarias, no se harán deducciones según el principio “de viejo a nuevo”.

Artículo 798

En caso de pérdida total de un buque, la cuantía incluida en la suma que debe ser reembolsada se determinará según el valor estimado del buque calculado como si no hubiese sido dañado, con deducción de los gastos estimados de reparación por los daños no incluidos en la avería gruesa, y deducción del posible producido de la venta de los restos de naufragio.

Artículo 799

El valor de la carga dañada que se incluirá en la avería gruesa se determinará sobre la base del valor de la carga en desembarque, establecido sobre la base de una factura comercial extendida a nombre del consignatario. Si no existe tal factura, el valor se determinará sobre la base del valor en embarque. Los costos del seguro y el flete se incluirán en el valor de la carga en embarque, salvo cuando el riesgo de la pérdida del flete haya sido asumido por las personas con interés en la carga.

Si la carga dañada de esta manera es vendida, los daños consistirán en la diferencia entre el producido neto de la venta y el valor neto de la carga calculado como si no hubiese sido dañada el último día de desembarque en el puerto de destino, o el día de la conclusión de la aventura marítima si dicha aventura termina en algún otro puerto.

No obstante lo dispuesto en el párrafo primero del presente artículo, los daños o la pérdida sufridos por una carga cuyo valor en embarque haya sido declarado incorrectamente por debajo del valor establecido en el párrafo primero del presente artículo se determinarán según el valor así declarado.

Artículo 800

Si las cosas sacrificadas son descubiertas posteriormente, su valor se determinará sobre la base del precio de mercado efectivo del día del salvamento en la región en que hayan sido salvadas, disminuido por los gastos necesarios y útiles para el salvamento.

El segundo párrafo del artículo anterior se aplicará, *mutatis mutandis*, a la carga mencionada en el párrafo anterior.

Artículo 801

Se incluirá en la suma que debe ser reembolsada una comisión del 2% de los gastos de la avería gruesa, con excepción de los gastos en sueldos y manutención de la tripulación y en combustible de propulsión, lubricantes y existencias no repuestos durante el viaje. Sin embargo, si las sumas necesarias para esos gastos no son aportadas por ninguno de los participantes en una aventura marítima sino que se adquieren mediante la venta de la carga, se incluirán en la suma que debe ser reembolsada los gastos realizados para la adquisición de las cantidades necesarias, o las pérdidas sufridas por la parte que tiene derecho a disponer de la carga que se haya vendido con tal fin.

Artículo 802

Hasta el día de la liquidación de la avería gruesa, se devengará un interés del 7% anual sobre las cantidades incluidas en la suma que debe ser reembolsada.

A partir del día de la liquidación de la avería gruesa, el acreedor tendrá derecho a cobrar el interés legal por mora.

Artículo 803

El valor incluido en los intereses y valores contribuyentes será el siguiente:

1. En el caso de un buque: el valor neto al fin de la aventura marítima, determinado sin tener en cuenta influencia más favorable o menos favorable de un fletamento de casco desnudo o un fletamento por tiempo para ese buque en particular;

2. En el caso de la carga: el valor según el párrafo primero del artículo 779 de la presente Ley, reducido por cada una de las pérdidas o daños sufridos por la carga antes del desembarque o después de él;

3. En el caso del flete y el pasaje: la cuantía del flete y/o el pasaje reducida por todos los gastos, incluso los salarios de la tripulación, que no se habrían destinado a fletes o pasajes si el buque se hubiera perdido completamente cuando la avería gruesa ocurrió, y que no hayan sido reconocidos como avería gruesa;

4. En el caso de la deducción admitida en avería gruesa: la suma establecida con arreglo a lo estipulado en los artículos 797 a 800 de la presente Ley.

Los gastos adicionales realizados en relación con los valores que, con arreglo a la avería gruesa, se incluyan en los intereses y valores contribuyentes se deducirán del valor mencionado en el párrafo anterior, con excepción de los gastos que se hayan reconocido como avería gruesa.

Si la carga se vende antes del lugar de destino, contribuirá a la avería gruesa con el producido neto real de la venta. La suma reconocida como avería gruesa se añadirá a dicha cuantía.

Artículo 804

La suma reconocida como avería gruesa por los daños o pérdidas sufridos por el buque o sus partes que hayan sido causados por una avería gruesa serán los siguientes:

1. En caso de reparación o reemplazo de partes: el costo efectivo razonable de la reparación o el reemplazo o las pérdidas, con las deducciones estipuladas en el artículo 798 de la presente Ley;

2. Si no se llevó a cabo ninguna reparación o reemplazo de partes: un valor reducido razonablemente como consecuencia de dichos daños o pérdidas que no exceda el costo estimado de la reparación.

Si el buque ha sido destruido completamente o los gastos de reparación son mayores que el valor del buque reparado, la cuantía reconocida para la avería gruesa será la diferencia entre el valor estimado del buque calculado como si no hubiera sufrido daños, con deducción de los gastos de reparación que no sean reconocidos con arreglo a la avería gruesa, y el valor estimado del buque dañado. Si el buque es vendido, este valor podrá ser determinado sobre la base del producido neto de la venta.

Artículo 805

El armador tendrá derecho a retener la carga que, con arreglo al artículo 794 de la presente Ley, forme parte de los intereses y valores contribuyentes, mientras no se den garantías de que el deudor habrá de pagar la contribución que debe aportar a la avería gruesa.

El armador estará obligado a retener la carga o dar garantías adecuadas para las reclamaciones de los demás participantes en una aventura marítima, y a actuar con el debido cuidado en la protección de esos intereses.

Si el armador no cumple lo dispuesto en el párrafo anterior, estará obligado a pagar la parte de la contribución que un acreedor de avería gruesa, según las pruebas que haya producido, no haya podido cobrar a la persona que tiene derecho a disponer de la carga.

Las disposiciones de los párrafos primero, segundo y tercero del presente artículo no menoscabarán el derecho del armador y demás participantes en una aventura marítima a recuperar la suma desembolsada del reclamante legítimo a quien se haya entregado la carga sin que diera garantía.

Artículo 806

El acreedor de avería gruesa a quien no se dé garantía de que su reclamación será satisfecha tendrá derecho a detener al buque y a la carga a fin de satisfacer sus reclamaciones.

3. *Liquidación de la avería gruesa*

Artículo 807

La liquidación de la avería gruesa será llevada a cabo por el liquidador de averías gruesas (en adelante: el liquidador) de conformidad con las disposiciones de la presente Ley.

Artículo 808

El liquidador será una persona capacitada y autorizada para llevar a cabo la liquidación de la avería gruesa.

Artículo 809

El armador tendrá derecho a designar un liquidador para la liquidación de la avería gruesa hasta el vencimiento del plazo de prescripción fijado en el artículo 823 de la presente Ley. Estará obligado a informar al tribunal mencionado en el párrafo segundo del artículo 819 de la presente Ley de la designación de un liquidador dentro de ese plazo.

Si dentro de 30 días de la llegada del buque al puerto de la aventura común concluida el armador no procede en la forma estipulada en el párrafo anterior, los participantes en la aventura marítima en que haya ocurrido una avería gruesa tendrán, hasta el vencimiento del plazo de prescripción, derecho a pedir al tribunal que designe un liquidador.

Cada participante en la aventura común tendrá, dentro de los 10 días de recibir la notificación de la designación del liquidador, derecho a impugnar la designación del liquidador ante el tribunal mencionado en el párrafo segundo del artículo 819 de la presente Ley. El tribunal tramitará la impugnación de

conformidad con las normas de procedimiento civil aplicables a la resolución de las impugnaciones de la designación de peritos judiciales.

Artículo 810

El liquidador elaborará una base de distribución para la liquidación de la avería gruesa.

Artículo 811

Cada una de las partes en un procedimiento de liquidación de avería gruesa estará obligada a suministrar al liquidador los documentos y demás pruebas necesarios.

Artículo 812

Una vez recibidos los documentos mencionados en el artículo anterior, el liquidador elaborará la base de distribución para la liquidación de la avería gruesa.

Si, dentro de un plazo de 60 días, o del plazo más largo que fije el liquidador, una parte no le suministra la información y los documentos necesarios, el liquidador elaborará la base de distribución utilizando la información de que disponga.

Artículo 813

La base de distribución consistirá en una lista en la que se indiquen la deducción admitida en avería gruesa y los intereses y valores contribuyentes, los valores de sus distintos rubros y su valor total, el porcentaje de contribución, y la suma que deberá pagar cada participante en la aventura en calidad de contribución a la avería gruesa.

Cada participante en una aventura marítima en que haya ocurrido una avería gruesa tendrá derecho a pedir que el liquidador explique el segmento de la base de distribución que se refiera a él.

Artículo 814

La base de distribución será entregada en tantos ejemplares como participantes en la aventura marítima haya.

Si los participantes en la aventura marítima son numerosos, la base de distribución sólo se entregará al armador que haya designado al liquidador, o al primer participante que haya pedido al tribunal que designara el liquidador (párrafo segundo del artículo 809 de la presente Ley). En tal caso, a la base de distribución se le adjuntarán extractos relativos a cada uno de los participantes en la aventura marítima.

Cada extracto de la base de distribución deberá contener la cuantía total de la suma que debe resarcirse y los intereses y valores contribuyentes, el porcentaje de contribución, el valor de la contribución que debe aportar el participante de que se trate y la suma pagadera como su contribución a la avería gruesa.

Artículo 815

Cada participante en una aventura marítima tendrá derecho, dentro de los 30 días contados a partir del día en que reciba la base de distribución o el extracto mencionado en el párrafo segundo del artículo anterior, a formular objeciones a la base de distribución.

La base de distribución o el extracto de la base de distribución deberá contener una nota en la que se indique que el participante en la aventura marítima tiene derecho a formular objeciones con arreglo al párrafo anterior.

Artículo 816

Las objeciones serán consideradas por el liquidador, después de que el liquidador haya elaborado la base de distribución definitiva con arreglo a lo estipulado por el artículo 813 de la presente Ley.

Artículo 817

Se entregará a los participantes en la aventura marítima la base de distribución definitiva o un extracto de ella, de conformidad con el artículo 814 de la presente Ley.

Artículo 818

Si, dentro de 30 días contados a partir del día en que se reciba la base de distribución definitiva o un extracto de ella, ninguno de los participantes en la aventura marítima presenta ante el tribunal una objeción con arreglo a lo dispuesto en el artículo 819 de la presente Ley, la base de distribución quedará ejecutoriada.

El liquidador y cada uno de los participantes en la aventura marítima podrán pedir al tribunal que expida un certificado de ejecutoriedad de la base de distribución definitiva.

Artículo 819

Los participantes en la aventura marítima tendrán derecho a presentar ante el tribunal objeciones contra la base de distribución definitiva dentro de los 30 días de la fecha de haberla recibido.

El procedimiento de verificación de las objeciones contra la base de distribución definitiva se tramitará ante el tribunal de Koper competente en razón de la materia.

El tribunal depositará ante el notario la base de distribución definitiva y la objeción del participante.

El notario deberá llevar a cabo el procedimiento de verificación de la objeción del participante contra la base de distribución en una audiencia. El notario deberá citar al liquidador de averías gruesas y a todos los participantes en la aventura marítima para la audiencia de verificación de la objeción contra la base de distribución definitiva.

Todos los participantes en la aventura marítima tendrán derecho a comparecer en la audiencia y formular declaraciones atinentes a las objeciones de uno de los participantes. Si un participante que presentó una objeción contra la base de distribución definitiva no comparece en la audiencia, se considerará que ha desistido de su objeción.

En la audiencia, el notario presentará a los participantes en la aventura marítima las objeciones contra la base de distribución definitiva que se hayan presentado dentro del plazo.

Si en la audiencia de verificación de las objeciones se llega a un acuerdo sobre el contenido de la base de distribución definitiva o de la parte controvertida, el notario levantará un protocolo notarial de la base de distribución definitiva convenida o de la parte correspondiente y el protocolo notarial adquirirá el carácter de título ejecutorio.

Si no se llega a un acuerdo total o parcial entre los participantes en la aventura marítima, el notario devolverá al tribunal competente la base de distribución definitiva con las objeciones y el protocolo notarial atinentes a la verificación de las objeciones contra la base de distribución definitiva.

El notario celebrará la audiencia aunque no haya comparecido ninguno de los participantes en la aventura marítima.

Se considerará que los participantes en la aventura marítima que no comparecieron en la audiencia no admiten las objeciones formuladas por los otros participantes.

Artículo 820

Si en la audiencia de verificación de las objeciones no se ha llegado a un acuerdo total o parcial de todos los participantes en la aventura marítima, el tribunal, mediante una decisión, dispondrá que la parte que presentó la objeción, dentro de 30 días contados a partir del día en que se notifique la decisión, inicie una acción encaminada a determinar que está justificada la objeción presentada contra el participante en la aventura marítima cuyos derechos han sido impugnados.

Si, dentro del plazo previsto en el párrafo anterior, la parte que formuló la objeción no procede en la forma dispuesta por el tribunal ni retira su objeción, se considerará que ha retirado la objeción.

A pedido de cualquier participante en una aventura marítima, el tribunal emitirá un certificado de ejecutoriedad de la parte no controvertida de la base de distribución definitiva, aun antes de que quede ejecutoriada la sentencia dictada en el proceso civil a la que se hace referencia en el párrafo segundo del presente artículo.

Artículo 821

El tribunal competente para conocer de las controversias mencionadas en el artículo anterior será el tribunal mencionado en el párrafo segundo del artículo 819 de la presente Ley.

Si en el proceso civil iniciado con arreglo al párrafo segundo del artículo anterior, queda definitivamente establecido que las objeciones no son justificadas, quedará ejecutoriada la base de distribución definitiva o la parte de ella que hubiese sido impugnada.

Si en el proceso civil mencionado en el párrafo segundo del artículo anterior, se determina que las objeciones son total o parcialmente justificadas, el tribunal mencionado en el párrafo segundo del artículo 819 de la presente Ley, después de que la sentencia haya quedado ejecutoriada, elaborará una nueva base de distribución.

En el marco del procedimiento mencionado en el párrafo anterior no será posible formular peticiones atinentes a la existencia de una reclamación y a su cuantía, ni atinentes a la contribución a la avería gruesa.

Si para proponer una nueva base de distribución definitiva se necesitan conocimientos profesionales de los que el tribunal no dispone, el tribunal podrá encomendar la elaboración del documento a un perito.

Artículo 822

En el procedimiento de liquidación de la avería gruesa, un armador extranjero podrá designar como liquidador a una persona extranjera que, con arreglo a las normas del país de su domicilio, esté autorizada para actuar como liquidadora de averías gruesas.

No se admitirá revisión alguna en el procedimiento de liquidación de la avería gruesa.

4. *Prescripción*

Artículo 823

El plazo de prescripción de las reclamaciones de pago de una contribución a la avería gruesa será de un año contado a partir del día en que el buque llegó al último puerto de la aventura común durante la cual ocurrió el evento en que se basa la reclamación de contribución a la avería gruesa.

El plazo de prescripción a que se refiere el párrafo anterior se contará a partir del día en que el armador designe al liquidador, o a partir del día en que algún otro participante en la aventura marítima pida al tribunal que designe un liquidador de conformidad con el artículo 809 de la presente Ley, hasta el día en que la base de distribución definitiva quede ejecutoriada.

SECCIÓN V — RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL DEL ARMADOR POR DAÑOS

1. *Disposiciones comunes*

Artículo 824

Las disposiciones de la presente sección de la presente Ley se aplicarán a los daños causados por el buque a las personas y los bienes situados fuera de él, o al medio ambiente (responsabilidad extracontractual por daños).

Las disposiciones de la presente sección de la presente Ley no se aplicarán a los abordajes de buques ni a los daños nucleares.

Artículo 825

Las disposiciones de la presente sección de la presente Ley se aplicarán a todas las embarcaciones y a los hidroaviones.

Lo dispuesto en los artículos 829 a 837 de la presente Ley no se aplicará a las embarcaciones militares.

2. *Responsabilidad por muerte y lesiones físicas*

Artículo 826

La responsabilidad por muerte y lesiones físicas causadas por un buque a los bañistas u otras personas que se encuentren en el mar incumbirá al propietario del buque o al armador, así como a la persona que tenía el control del buque en el momento del evento, si:

1. La muerte o las lesiones físicas ocurrieron en una zona de playa de baños o en una zona en que esté prohibida la navegación, a menos que pruebe que la víctima causó los daños intencionalmente o por negligencia grave;

2. La muerte o las lesiones físicas ocurrieron en la franja de mar que se extiende hasta 150 metros de la costa y que integre una de las zonas indicadas en los numerales 1, 3 y 4 del presente párrafo, a menos que pruebe que la muerte o las lesiones físicas fueron causadas por fuerza mayor o por culpa de la persona fallecida o lesionada;

3. La muerte o las lesiones físicas ocurrieron en un puerto, un acceso portuario, una vía marítima habitual, una zona utilizada exclusivamente para deportes y formas de navegación análoga (regatas a remo y vela, esquí acuático, etcétera), o una zona situada a más de 150 metros de distancia de la costa, pero distinta de la zona indicada en el numeral 4 del presente párrafo, si se ha probado que el buque es culpable de la muerte o de las lesiones físicas;

4. La muerte o las lesiones físicas ocurrieron en una zona en la que están prohibidos determinadas formas o medios de navegación (por ejemplo, aliscafos, esquí acuático, velocidad excesiva), o si fueron causadas durante una navegación en una forma prohibida o utilizando medios prohibidos.

El Ministro propondrá las condiciones sobre la base de las cuales se podrá ampliar o reducir la extensión de la franja de mar determinada en el numeral 2 del párrafo anterior.

El propietario del buque y el armador no serán responsables con arreglo a lo dispuesto en el párrafo primero del presente artículo si habían sido privados ilícitamente de la posesión del buque.

En el caso mencionado en el párrafo anterior, la responsabilidad incumbirá a la persona que estaba a cargo del buque y a la persona que se apoderó ilícitamente de él.

3. *Responsabilidad por daño a los bienes y contaminación ambiental*

Artículo 827

El propietario del buque y el armador serán responsables de los daños causados en una zona operacional de la costa, un rompeolas, instalaciones portuarias, objetos flotantes, instalaciones subacuáticas y de otra índole situadas en el puerto o en el mar, a menos que los daños hayan sido causados por la persona que administraba dichas instalaciones.

Artículo 828

El propietario del buque y el armador serán responsables de los daños causados por un buque que contamine el medio ambiente.

4. *Responsabilidad por contaminación proveniente de buques cisterna que transportan petróleo como carga*

Artículo 829

La responsabilidad por los daños causados por los vertimientos de petróleo procedentes de un buque cisterna petrolero no destinado a la propulsión del buque incumbirá al propietario del buque, a menos que pruebe que la causa del vertimiento fue una de las siguientes:

1. Guerra, hostilidades, guerra civil, rebelión o un evento natural extraordinario, inevitable e incontenible;

2. Exclusivamente un acto u omisión de otra persona con la intención de causar daños;

3. Exclusivamente un acto u omisión de personas autorizadas responsables de la seguridad de la navegación en el cumplimiento de sus funciones.

Si el propietario del buque prueba que la parte damnificada es total o parcialmente culpable de los daños, el tribunal lo absolverá total o parcialmente de la responsabilidad por los daños sufridos.

No se podrá formular una reclamación por los daños causados con arreglo al párrafo primero del presente artículo contra los tripulantes del buque u otras personas que trabajen por cuenta del armador.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no menoscabará el derecho de repetición del propietario del buque contra la persona que haya causado los daños.

Artículo 830

Cuando dos o más buques viertan petróleo o lo arrojen por la borda y sea imposible determinar la extensión de los daños causados por cada buque por separado, se considerarán solidariamente responsables de los daños.

Lo dispuesto en el párrafo anterior será sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior.

Artículo 831

El armador podrá limitar su responsabilidad por los daños mencionados en el artículo 829 de la presente Ley hasta las cuantías determinadas en el párrafo segundo del presente artículo estableciendo un fondo de limitación de la responsabilidad por los daños causados por vertimientos o derrames de petróleo.

El armador podrá limitar su responsabilidad por los daños mencionados en el artículo 829 de la presente Ley a 133 DEG por caso y tonelaje del buque, sin que la cuantía agregada pueda exceder de 14 millones de DEG.

El armador no podrá limitar su responsabilidad por daños con arreglo a los párrafos primero y segundo del presente artículo si el evento que causó los daños ocurrió por su propia culpa.

Artículo 832

El armador podrá resarcirse con cargo al fondo de limitación de la responsabilidad mencionado en el artículo anterior de los gastos realizados voluntariamente a fin de evitar o reducir la contaminación del medio ambiente.

Artículo 833

La determinación del tonelaje de un buque con arreglo al artículo 831 de la presente Ley se llevará a cabo en la forma determinada en el cuarto párrafo del artículo 388 de la presente Ley.

Si el tonelaje del buque no puede ser determinado de conformidad con el párrafo anterior, teniendo en consideración lo dispuesto en los artículos 829 a 837 de la presente Ley, se considerará que su tonelaje es igual al 40% de la capacidad de transporte del espacio para transportar petróleo como flete.

Con arreglo al párrafo anterior, una tonelada de capacidad de carga significará 1.000 kg.

Artículo 834

El fondo de limitación de la responsabilidad mencionado en el artículo 831 de la presente Ley también podrá ser establecido por una compañía de seguros u otra parte que otorgue una garantía con arreglo al artículo 67 de la presente Ley.

El establecimiento de un fondo con arreglo al párrafo anterior surtirá los mismos efectos jurídicos que el establecimiento de un fondo por el propietario del buque.

También se podrá establecer el fondo mencionado en el párrafo primero del presente artículo en los casos en que los daños hayan sido causados por culpa del propietario del buque, siempre que los derechos de la parte damnificada en relación con los propietarios no resulten afectados por ello.

Artículo 835

La acción de reclamación por los daños causados por contaminación podrá ser iniciada directamente contra la compañía de seguros o contra la parte que otorgó la garantía mencionada en el artículo anterior.

La compañía de seguros o el garante tendrá derecho a oponer al demandante todas las defensas que el propietario del buque tendría derecho a oponer, con excepción de la defensa de quiebra o liquidación.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la compañía de seguros o el garante tendrá derecho a alegar que los daños causados por la contaminación fueron causados por un acto deliberado del propietario del buque.

La compañía de seguros o el garante tendrá derecho a requerir que el propietario del buque intervenga en los procedimientos.

Artículo 836

El cometido de distribuir un fondo de limitación de la responsabilidad establecido en la República de Eslovenia será de exclusiva competencia del tribunal de distrito de Koper.

Artículo 837

El derecho a indemnización por daños con arreglo a los artículos 829 a 836 de la presente Ley se extinguirá a los tres años contados a partir del día en que ocurrieron los daños.

El derecho a indemnización por daños con arreglo a los artículos 829 a 836 de la presente Ley se extinguirá si no se inicia una acción dentro de los seis años del evento que causó los daños.

En el caso de un evento recurrente, el plazo de seis años mencionado en el párrafo anterior se iniciará a partir del día en que comenzó el evento.

---

3. KENYA

PROCLAMACIÓN DEL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE KENYA

9 DE JUNIO DE 2005[1]

ANEXO

Suplemento No. 55 de la *Gaceta de Kenya*, 22 de julio de 2005

(Suplemento Legislativo No. 34) — Aviso legal No. 82

Por cuanto la tercera Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar reconoce el derecho de un Estado ribereño a establecer en un área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste la zona económica exclusiva, y a ejercer sobre ella derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto renovables como no renovables, de las aguas suprayacentes al lecho y del lecho y el subsuelo del mar.

Y por cuanto está reconocido por dicha Convención que la mencionada área denominada zona económica exclusiva no se extenderá más allá de doscientas millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

Y por cuanto es necesario que se formule una declaración en la que se determine la extensión de la mencionada zona económica exclusiva de la República de Kenya.

Por tanto, Yo, Mwai Kibaki, Presidente y Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas de la República de Kenya, declaro y proclamo de conformidad con la Constitución de la República de Kenya:

1. Que no obstante lo dispuesto en las normas jurídicas o prácticas que hasta el presente hayan sido observadas en relación con Kenya o con las aguas situadas más allá del mar territorial de Kenya y adyacentes a éste, la zona económica exclusiva de la República de Kenya se extenderá por el mar hasta una distancia de doscientas millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, según se indica en el mapa anexado a la presente Proclamación*. Sin perjuicio de lo que antecede, la zona económica exclusiva de Kenya comenzará:

   a. Con respecto al límite meridional de sus aguas territoriales con la República Unida de Tanzanía hacia el Este latitud Norte de la Isla de Pemba, en un punto determinado por la intersección septentrional de dos arcos, partiendo uno del faro keniano de Ras Kigomasha.

---

[1] Texto transmitido mediante una nota verbal de fecha 11 de abril de 2006 dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas por la Misión Permanente de la República de Kenya ante las Naciones Unidas. El texto de la proclamación presidencial fue publicado en la *Gaceta de Kenya* No. 55 de 22 de julio 2005 (Aviso legal No. 82 (Suplemento Legislativo No. 34)). Los anexos primero y segundo, junto con el mapa ilustrativo, ajustan y sustituyen la proclamación emitida por el Presidente de la República de Kenya el 28 de febrero de 1979.

* El mapa a que se hace referencia no se incluye por razones técnicas.

b. Con respecto al límite septentrional de sus aguas territoriales con la República Somalí hacia el Este de la isla Diua Damascian, a 1°39’34” grados de latitud Sur.

2. Que la presente Proclamación sustituye a la anterior Proclamación de Kenya pero no afectará ni constituirá una derogación de los derechos adquiridos de la República de Kenya sobre la plataforma continental definidos en la Ley de 1973 sobre la plataforma continental.

3. Todos los Estados gozarán en la zona económica exclusiva, con sujeción a las leyes y reglamentos aplicables de Kenya, de las libertades de navegación y sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías submarinos y de otros usos del mar internacionalmente legítimos relacionados con la navegación y la comunicación.

4. Que el alcance y el régimen de la zona económica exclusiva serán los que se definen en los anexos que se adjuntan a la presente Proclamación.

ANEXO PRIMERO

La zona de las aguas territoriales de la República de Kenya se extiende hasta un punto situado a doce millas marinas internacionales de la línea de base recta, que se describe en la forma siguiente:

Diua Damasciaca	1°39’34.25344” S	41°34’44.19626” E
Kiungamwina Drying	1°46’39.55824” S	41°30’09.02159” E
Mwamba Haasani	2°07’04.15178” S	41°11’50.25051” E
Mwamba wa Punju	2°36’51.85347” S	40°37’01.06070” E
Ras Ngomeni	2°58’46.46191” S	40°14’24.69583” E
Leopard Reef	3°16’18.11141” S	40°09’42.26120” E
Jumba la Mtwana	3°56’23.60363” S	39°47’18.81358” E
Leven Reef	4°03’03.42975” S	39°43’21.75929” E
Chale Reef	4°27’37.64311” S	39°32’01.50853” E
Mwamba Kitungamwe	4°48’25.43385” S	39°21’32.85192” E

ANEXO SEGUNDO

La zona económica exclusiva de la República de Kenya es la zona descrita por los puntos siguientes y tiene una anchura de 200 millas marinas medidas desde la línea de base.

Diua Damasciaca	1°39’34.253” S	41° 34’44.196” E
E- Diua Damasciaca	1°39’36.000” S	44°54’47.520” E
E- Diua Damasciaca	1°39’36.000” S	44°54’47.520” E
E-A	2°39’36.000” S	44°43’19.092” E
E-B	3°39’36.000” S	44°15’13.896” E
E-C	4°40’53.004” S	43°20’36.204” E
T-C	4°40’55.740” S	39°36’30.240” E
T-B	4°40’52.000” S	39°36’18.000” E
T-A	4°49’56.000” S	39°20’58.000” E
B-MK	4°49’51.636” S	39°20’59.244” E

La línea de base es la que se describe en el anexo primero.

Firmado y sellado con el Sello Público en la República de Kenya en Nairobi, en el día de hoy, 9 de junio de dos mil cinco.

Mwai KIBAKI

Presidente de la República de Kenya

4. ITALIA

LEY 61 SOBRE EL ESTABLECIMIENTO DE UNA ZONA DE PROTECCIÓN ECOLÓGICA MÁS ALLÁ DEL LÍMITE DEL MAR TERRITORIAL[1]

8 DE FEBRERO DE 2006

La Cámara de Diputados y el Senado de la República de Italia han aprobado; y

El Presidente de la República promulga

la siguiente ley:

Artículo 1
Establecimiento de una zona de protección ecológica y determinación de los límites exteriores

1. De conformidad con las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, con sus anexos y acta final, hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, y con el Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención, con sus anexos, hecho en Nueva York el 29 de julio de 1994, ratificado y puesto en vigencia de conformidad con la ley 689 de 2 de diciembre de 1994, por la presente se autoriza el establecimiento de una zona de protección ecológica que comience en los límites exteriores del mar territorial de Italia y se extienda hasta los límites determinados de conformidad con el párrafo 3.

2. El establecimiento de la zona de protección ecológica será dispuesto por decreto del Presidente de la República, previa deliberación del Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro de Medio Ambiente y Protección Territorial en concierto con el Ministro de Relaciones Exteriores, habiendo consultado al Ministro de Patrimonio y Actividades Culturales, y será enviado, bajo la responsabilidad del Ministerio de Relaciones Exteriores, a los Estados cuyo territorio es adyacente al territorio italiano o está situado frente a él.

3. Los límites exteriores de la zona de protección ecológica se determinan sobre la base de acuerdos con los respectivos Estados, como se indica en el párrafo 2. Hasta la fecha en que entren en vigor dichos acuerdos, los límites exteriores de la zona de protección ecológica siguen el contorno de la línea media, cada uno de cuyos puntos es equidistante de los puntos más próximos de las líneas de base del mar territorial de Italia y del respectivo Estado, como se indica en el párrafo 2.

Artículo 2
Aplicación de la ley dentro de la zona de protección ecológica

1. En el marco de la zona de protección ecológica establecida de conformidad con el artículo 1, Italia ejerce su jurisdicción en la esfera de la protección y la conservación del medio ambiente marino, incluido el patrimonio arqueológico e histórico, de conformidad con las disposiciones de la mencionada Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y la Convención de la UNESCO de 2001 sobre la protección del patrimonio cultural subacuático, adoptada en París el 2 de noviembre de 2001, desde la fecha de su entrada en vigor en Italia.

2. Dentro de la zona de protección ecológica las normas del derecho italiano, el derecho de la Unión Europea y los tratados internacionales en vigor en Italia para la prevención y la represión de todos los tipos de contaminación marina, incluidas la contaminación proveniente de buques y lastre de agua, la contaminación por hundimiento de basura, la contaminación proveniente de las actividades de explo-

[1] Original: italiano. Traducción inglesa proporcionada por Italia. Textos transmitidos mediante una nota verbal de fecha 12 de mayo de 2006 dirigida a la Secretaría de las Naciones Unidas por la Misión Permanente de Italia ante las Naciones Unidas.

ración y explotación del lecho del mar y la contaminación de origen atmosférico, se aplicarán también a los buques que enarbolen pabellones extranjeros y a las personas de nacionalidad extranjera.

3. La presente ley no se aplicará a las actividades pesqueras.

La presente ley, con el sello del Estado, se insertará en la colección oficial de leyes de la República Italiana. Todos estarán obligados a cumplirla y hacerla cumplir como ley del Estado.

Roma, 8 de febrero de 2006

Ciampi

BERLUSCONI
Presidente del Consejo de Ministros

MATTEOLI
Ministro de Medio Ambiente y Protección Territorial

B. TRATADOS

PARTE DISPOSITIVA DEL LAUDO DEL TRIBUNAL ARBITRAL CONSTITUIDO CON ARREGLO AL ARTÍCULO 287, Y DE CONFORMIDAD CON EL ANEXO VII DE LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR, EN EL ASUNTO DE UN ARBITRAJE ENTRE BARBADOS Y LA REPÚBLICA DE TRINIDAD Y TABAGO, 11 DE ABRIL DE 2006[1]

380. […], el Tribunal concluye que el límite marítimo entre Barbados y Trinidad y Tabago será el que está trazado en el mapa que figura en la [*página siguiente*]. El mapa V es ilustrativo de la línea de delimitación marítima; las coordenadas rectoras precisas se indican más adelante y se explican en el apéndice del Laudo.

381. La descripción verbal del límite marítimo es la siguiente. La delimitación se extenderá desde la unión de la línea que es equidistante de la línea de bajamar de Barbados y del punto de viraje más próximo de las líneas de base archipelágicas de Trinidad y Tabago con la zona marítima de un tercer Estado que está al Oeste de Trinidad y Tabago y Barbados. La línea de delimitación continúa luego generalmente en dirección sureste como una serie de segmentos de línea geodésica, cada uno de cuyos puntos de viraje es equidistante de la línea de bajamar de Barbados y del punto o los puntos de viraje más próximos de las líneas de base archipelágicas de Trinidad y Tabago hasta que la línea de delimitación se encuentra con la línea geodésica que une el punto de viraje de la línea de base archipelágica en la isla Pequeña Tabago con el punto de intersección del límite marítimo meridional de Trinidad y Tabago, como se indica en el párrafo 374 *supra*[2], con el límite de su zona económica exclusiva de 200 millas marinas. Posteriormente el límite continúa siguiendo esa línea geodésica hasta el punto de intersección que acaba de describirse.

382. Las coordenadas de la línea de delimitación son las siguientes.

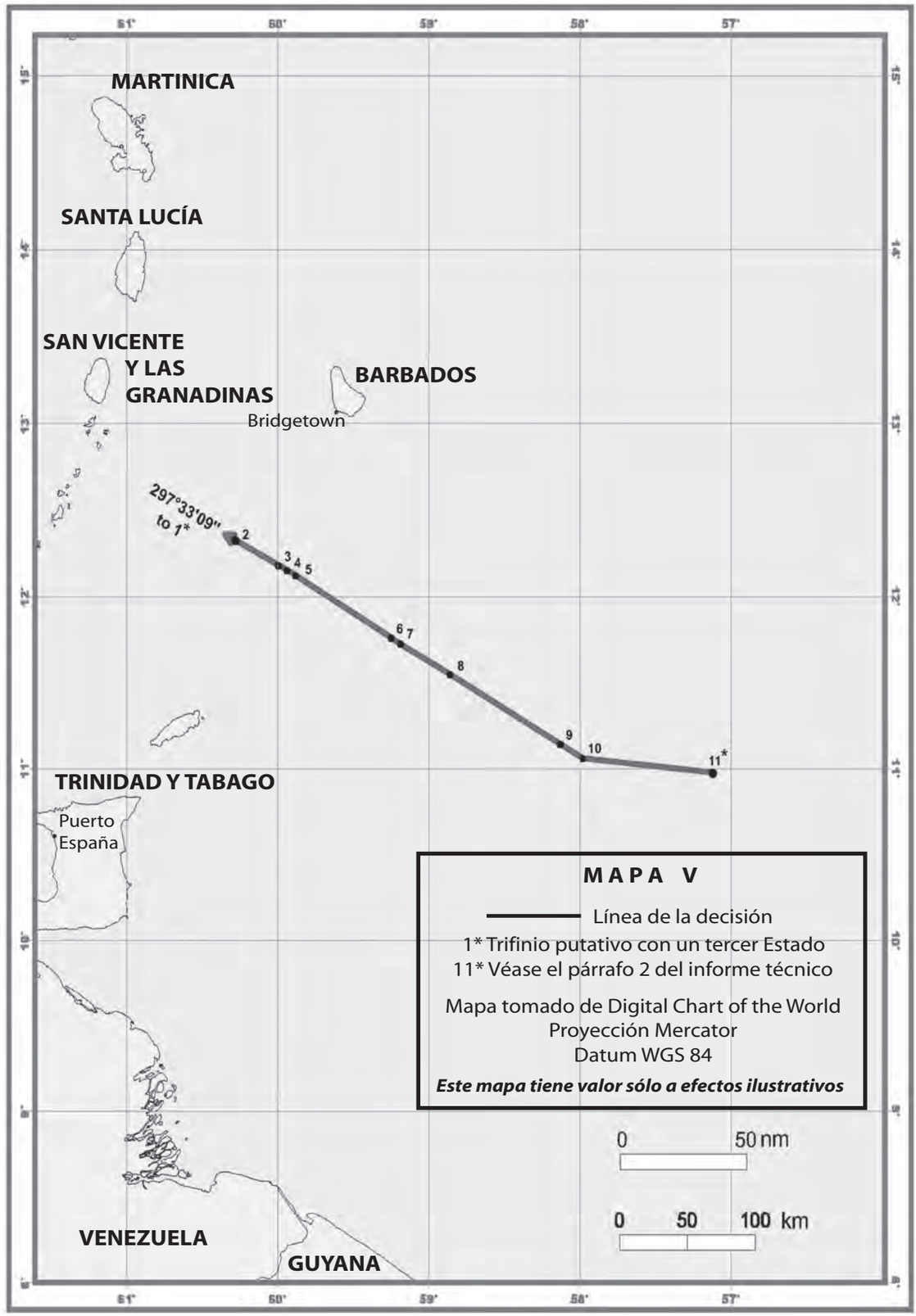
1. La línea de delimitación es una serie de líneas geodésicas que unen los siguientes puntos en el orden que se indica a continuación:

2. 12°19.56’N, 60°16.55’W
3. 12°10.95’N, 59°59.53’W
4. 12°09.20’N, 59°56.11’W
5. 12°07.32’N, 59°52.76’W
6. 11°45.80’N, 59°14.94’W
7. 11°43.65’N, 59°11.19’W
8. 11°32.89’N, 58°51.43’W
9. 11°08.62’N, 58°07.57’W
10. 11°03.70’N, 57°58.72’W
11. El punto número 11 es la unión del límite marítimo meridional de Trinidad y Tabago con el límite de su zona económica exclusiva de 200 millas marinas, que tiene una coordenada geográfica aproximada de: 10°58.59’N, 57°07.05’W (se hace referencia al párrafo 13 del adjunto informe técnico del Hidrógrafo del Tribunal).

---

[1] Véase el texto completo del laudo en www.pca-cpa.org.

[2] *Nota del editor:* El párrafo 374 dice, entre otras cosas, lo siguiente: “... Este punto, designado en la línea de delimitación del Tribunal como 11, tiene una coordenada geográfica aproximada de 10°58.59’N, 57°07.05’W …”.


MARTINICA
SANTA LUCÍA
SAN VICENTE
Y LAS
GRANADINAS
BARBADOS
Bridgetown
297°33'09"
to 1*
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11*
TRINIDAD Y TABAGO
Puerto
España
VENEZUELA
GUYANA
MAPA V
Línea de la decisión
1* Trifinio putativo con un tercer Estado
11* Véase el párrafo 2 del informe técnico
Mapa tomado de Digital Chart of the World
Proyección Mercator
Datum WGS 84
Este mapa tiene valor sólo a efectos ilustrativos
0 50 nm
0 50 100 km

2. La línea de delimitación se extiende desde el punto número 2 mencionado *supra*, a lo largo de la línea geodésica con un azimut inicial de 297° 33’09” hasta que se encuentra con la unión con la zona marítima de un tercer Estado; ese punto de unión es el punto número 1 de la presente Decisión.

3. Las coordenadas geográficas y los azimut se relacionan con el datum geodésico del Sistema Geodésico Mundial 1984 (WGS 84).

4. Los valores de las coordenadas geográficas han sido redondeados a 0.01 minutos a pedido de las partes, para reflejar la exactitud de los puntos a lo largo de la línea de bajamar y de los puntos de viraje de las líneas de base archipelágicas.

383. A los efectos de una comprensión más acabada del alcance del Laudo del Tribunal, el mapa indica las líneas pertinentes, incluida la del límite marítimo meridional de Trinidad y Tabago que se describe en el párrafo 6 del Informe Técnico adjunto al presente Laudo. [*Véase el mapa de la página siguiente* (Mapa VI)]

PARTE DISPOSITIVA

384. Por las razones expresadas en los párrafos 188 a 218 del presente Laudo, el Tribunal determina que tiene jurisdicción en los términos siguientes:

i) Tiene jurisdicción para delimitar, mediante el trazado de un límite marítimo único, la plataforma continental y la zona económica exclusiva pertenecientes a cada una de las partes en las aguas en las que se superponen sus reclamaciones respecto de esas zonas marítimas;

ii) Su jurisdicción a ese respecto comprende la delimitación del límite marítimo en relación con la parte de la plataforma continental que se extiende más allá de 200 millas marinas; y

iii) Si bien tiene jurisdicción para considerar la posible incidencia en una posible línea de delimitación de la actividad pesquera de Barbados en las aguas afectadas por la delimitación, no tiene jurisdicción para expedir una decisión sustantiva acerca de un régimen adecuado de pesquerías aplicable en las aguas que pueda determinarse que forman parte de la zona económica exclusiva de Trinidad y Tabago.

385. Consiguientemente, habida cuenta de las consideraciones y razones que anteceden,

El Tribunal decide, por unanimidad, que

1. El límite marítimo internacional entre Barbados y la República de Trinidad y Tabago es una serie de líneas geodésicas que unen los puntos indicados en el párrafo 382 del presente Laudo y en el orden que allí se expresa;

2. Se desestiman las pretensiones de las partes incompatibles con dicho límite; y

3. Trinidad y Tabago y Barbados tienen el deber de convenir en las medidas necesarias para coordinar y asegurar la conservación y la explotación de las poblaciones de peces voladores, y de negociar de buena fe y concertar un acuerdo que otorgue a los pescadores de Barbados acceso a pesquerías dentro de la zona económica exclusiva de Trinidad y Tabago, con sujeción a las limitaciones y condiciones de dicho acuerdo y al derecho y el deber de Trinidad y Tabago de conservar y ordenar los recursos vivos de las aguas comprendidas dentro de su jurisdicción.

Hecho en La Haya, el 11 de abril de 2006

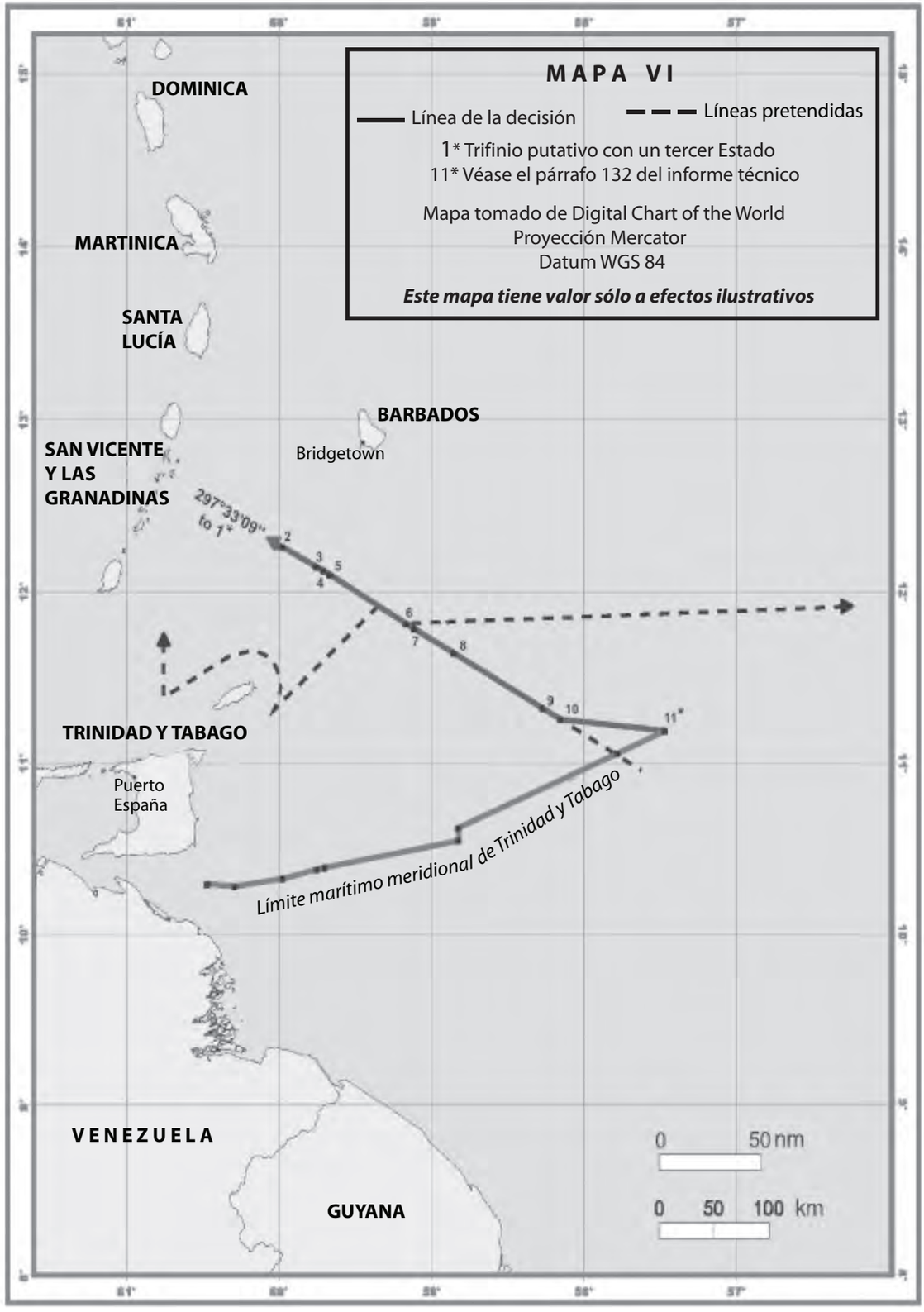
Juez Stephen M. SCHWEBEL, *Presidente*

Sr. Ian BROWNLIE CBE QC

Professor Vaughan LOWE

Profesor Francisco ORREGO VICUÑA

Sir Arthur WATTS KCMG QC


MAPA VI
Línea de la decisión
Líneas pretendidas
1* Trifinio putativo con un tercer Estado
11* Véase el párrafo 132 del informe técnico
Mapa tomado de Digital Chart of the World
Proyección Mercator
Datum WGS 84
Este mapa tiene valor sólo a efectos ilustrativos
DOMINICA
MARTINICA
SANTA LUCÍA
BARBADOS
Bridgetown
SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS
297°33'09" to 1°
TRINIDAD Y TABAGO
Puerto España
Límite marítimo meridional de Trinidad y Tabago
VENEZUELA
GUYANA
0 50 nm
0 50 100 km

APÉNDICE

Informe técnico del Hidrógrafo del Tribunal

David H. Gray, M.A.Sc., P. Eng., C.L.S.

1. Las coordenadas geográficas de los puntos pertinentes a lo largo de la línea de bajas mareas de la costa de Barbados son los siguientes:

Barbados	1	B1	13°04’41.24542”N,	59°36’48.90963”W
Barbados	2	B2	13°04’31.57388”N,	59°36’25.42871”W
Barbados	3	B3	13°02’46.75981”N,	59°31’55.69412”W
Barbados	4	B4	13°02’40.24680”N,	59°31’37.86967”W
Barbados	5	B5	13°02’40.05335”N,	59°31’37.24482”W
Barbados	6	B6	13°02’40.21456”N,	59°31’36.25823”W
Barbados	7	B7	13°02’46.21169”N,	59°31’07.18662”W
Barbados	8	B8	13°03’08.29753”N,	59°30’14.79852”W
Barbados	9	B9	13°03’08.78115”N,	59°30’14.10790”W
Barbados	10	B10	13°05’00.20132”N,	59°27’47.69746”W
Barbados	11	B11	13°05’11.90349”N,	59°27’34.34557”W

Esas coordenadas geográficas fueron proporcionadas por las partes, de acuerdo, y, según se dijo, estaban relacionadas con el Sistema Geodésico Mundial 1984 (WGS-84).

2. Las coordenadas geográficas de los puntos de viraje pertinentes del sistema de líneas de base archipelágicas de Trinidad y Tabago son las siguientes:

Trinidad	1	T1	11°17’45.49028”N,	60°29’33.99944”W
Trinidad	2	T2	11°21’34.49088”N,	60°30’46.02075”W
Trinidad	3	T3	11°21’45.49173”N,	60°31’31.00940”W
Trinidad	4	T4	11°20’03.49398”N,	60°38’36.00089”W

Esas coordenadas geográficas fueron proporcionadas por las partes, de acuerdo, y, según se dijo, estaban relacionadas con el Sistema Geodésico Mundial 1984 (WGS 84).

3. Los puntos de viraje a lo largo de la línea de equidistancia entre Barbados y Trinidad y Tabago son los siguientes:

Punto	*De*	*De*	*De*	*Latitud*	*Longitud*
A	T4	T3	B1	12°38’53.80651”N,	60°54’22.44157”W
B	T3	T2	B1	12°19’33.70864”N,	60°16’33.00194”W
C	T2	B1		12°13’09.28660”N,	60°03’52.68858”W
D	T2	B1	B2	12°10’57.11540”N,	59°59’31.68810”W
E	T2	B2	B3	12°09’12.13386”N,	59°56’06.33455”W
F	T2	B3	B4	12°07’19.07138”N,	59°52’45.59547”W
G	T2	B4	B5	12°05’41.88429”N,	59°49’54.18423”W
H	T2	B5	B6	11°48’07.35321”N,	59°19’00.16556”W
I	T2	B6	B7	11°45’48.23439”N,	59°14’56.37611”W
J	T2	T1	B7	11°43’38.75334”N,	59°11’11.23435”W
K	T1	B7	B8	11°32’53.69120”N,	58°51’26.05872”W
L	T1	B8	B9	11°08’37.26750”N,	58°07’34.14883”W
M	T1	B9	B10	10°59’42.54270”N,	57°51’32.71969”W

4. Como el punto C está en la línea geodésica entre los puntos B y D, el punto C puede ser excluido como punto de viraje de la línea de delimitación. Análogamente, como los puntos G y H están dentro de 1 metro de la línea geodésica entre los puntos F e I, los puntos G y H pueden ser excluidos como puntos de viraje de la línea de delimitación.

5. El azimut geodésico del punto B hacia el punto A es 297° 33’08.97”.

6. En el Acuerdo entre Trinidad y Tabago y Venezuela por el que se establece el límite marítimo entre los dos países se definen las coordenadas geográficas en relación con el Datum Provisional Sudamericano de 1956[4]. Los puntos 1 a 22 se describen mediante latitudes y longitudes en ese datum. Sin embargo, el punto 21-a se define como estando en un azimut de 67° del punto 21 hasta el borde exterior de la zona económica exclusiva. Se presume que se trata de un azimut geodésico, pues todas las líneas se describen como geodésicas. En el Acuerdo no se indica a qué Estado pertenece la zona económica exclusiva que se menciona en la definición del punto 21-a.

7. La conversión de las coordenadas geográficas de los puntos 21 y 22 del Datum Provisional Sudamericano de 1956 al WGS 84 se hizo utilizando las constantes matemáticas para las fórmulas estándar Molodensky proporcionadas por el *Users' Handbook on Datum Transformations Involving WGS 84*[5]. Las coordenadas del Datum Provisional Sudamericano de 1956 y las coordenadas transformadas resultantes son las siguientes:

21. 10°16'01"N, 58°49'12"W 1956 PSAD 21. 10°15'49.82297"N, 58°49'17.35061"W WGS 84

22. 11°24'00"N, 56°06'30"W 1956 PSAD 22. 11°23'48.99715"N, 56°06'34.89543"W WGS 84

8. La ubicación aproximada del punto pertinente de la línea de bajamar de Venezuela, adoptada de la carta 517 del Almirantazgo Británico[6], basada en el WGS 84, que se utiliza para construir la zona económica exclusiva de Venezuela en la proximidad de la línea del Acuerdo entre Trinidad y Tabago y Venezuela es 8°31'N, 59°58'W.

9. La intersección de la zona económica exclusiva de Venezuela con la línea geodésica del punto 21 que tiene un azimut inicial de 67° está en: punto 21-a 10°48'43.05918"N, 57°30'32.28158"W.

10. El azimut geodésico de los Puntos 21-a a 22 es 66°55'25.876".

11. La intersección del límite de 200 millas marinas de la zona económica exclusiva de Trinidad y Tabago y la línea geodésica del punto 21-a que tiene un azimut inicial geodésico de 66°55'25.876"está en: T 10°58'35.53602"N, 57°07'02.73864"W.

12. El punto de intersección de la línea geodésica del punto T con el punto de viraje de la línea de base archipelágica en la isla Pequeña Tabago (punto T1 en el párrafo 2, *supra*) que es equidistante de la línea de bajamar de Barbados y del punto de viraje de la línea de base archipelágica en la isla Pequeña Tabago está en: S 11°03'42.14967"N, 57°58'43.22048"W.

13. Debido a que el límite marítimo meridional de Trinidad y Tabago no tiene una definición técnica precisa, por la inexactitud de la conversión matemática del Datum Provisional Sudamericano de 1956 al WGS 84 particularmente frente a la costa, y por la limitada precisión de una carta náutica a pequeña escala, las coordenadas geográficas del punto T deben considerarse aproximadas hasta que dicha definición se establezca con precisión.

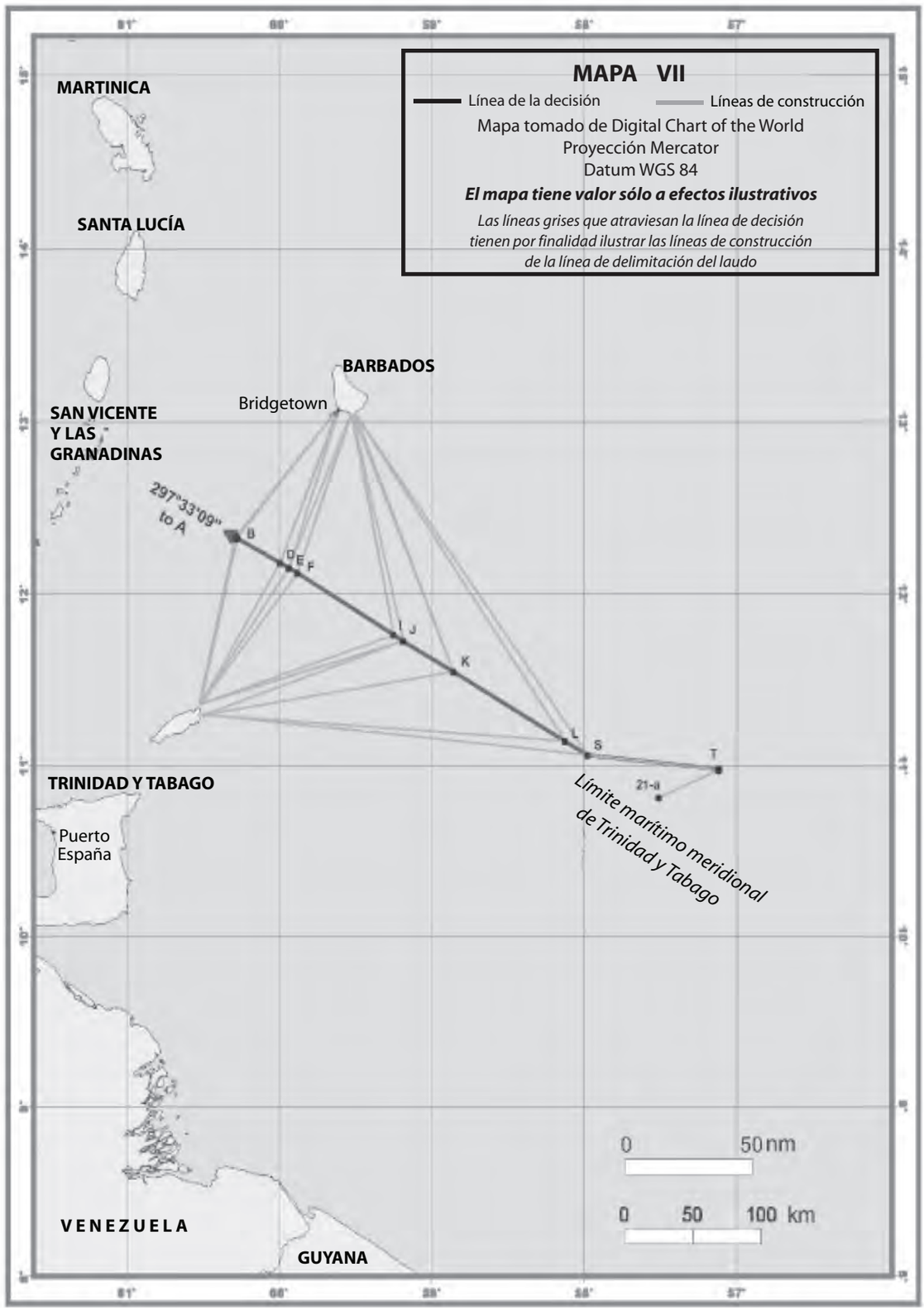
14. Como las partes pidieron que las coordenadas dadas en la parte dispositiva se expresaran en 0.01 minutos de arco de latitud y longitud, y como ahora se han omitido algunos puntos seleccionados, la correlación de los puntos del presente Informe Técnico y de la parte dispositiva se consigna en el cuadro y en el mapa siguientes:

Punto de la decisión	*Punto en el informe técnico*	*Latitud*	*Longitud*
2	B	12° 19.56'N	60° 16.55'W
3	D	12° 10.95'N	59° 59.53'W
4	E	12° 09.20'N	59° 56.11'W
5	F	12° 07.32'N	59° 52.76'W
6	I	11° 45.80'N	59° 14.94'W
7	J	11° 43.65'N	59° 11.19'W
8	K	11° 32.89'N	58° 51.43'W
9	L	11° 08.62'N	58° 07.57'W
10	S	11° 03.70'N	57° 58.72'W
11	T	10° 58.59'N (aprox.)	57° 07.05'W (aprox.)

[4] Tratado entre la República de Trinidad y Tabago y la República de Venezuela sobre la delimitación de zonas marinas y submarinas, 18 de abril de 1990, reimpreso en *The Law of the Sea: Maritime Boundary Agreements (1985-1991*), pp. 25-29 (Oficina de Asuntos Oceánicos y de Derecho del Mar, Naciones Unidas, Nueva York, 1992).

[5] *Users' Handbook on Datum Transformations Involving WGS 84*, Organización Hidrográfica Internacional, publicación especial No. 60 (Mónaco, 3a ed., julio de 2003).

[6] Carta 517 del Almirantazgo Británico, "Trinidad to Cayenne", Escala 1:1.500.000, Taunton, Reino Unido, 6 de marzo de 2003, corregida por *Notices to Mariners* hasta 4715/05.


MAPA VII
Línea de la decisión
Líneas de construcción
Mapa tomado de Digital Chart of the World
Proyección Mercator
Datum WGS 84
El mapa tiene valor sólo a efectos ilustrativos
Las líneas grises que atraviesan la línea de decisión tienen por finalidad ilustrar las líneas de construcción de la línea de delimitación del laudo
MARTINICA
SANTA LUCÍA
BARBADOS
Bridgetown
SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS
297°33'09" to A
B
D
E
F
I
J
K
L
S
T
21-ii
TRINIDAD Y TABAGO
Puerto España
Límite marítimo meridional de Trinidad y Tabago
VENEZUELA
GUYANA
0 50 nm
0 50 100 km

III. OTRAS INFORMACIONES

CONFERENCIA DEL CARIBE SOBRE DELIMITACIÓN MARÍTIMA

TERCERA REUNIÓN PLENARIA

MÉXICO, D.F., 27 Y 28 DE SEPTIEMBRE DE 2005[1]

ACTA FINAL DE LA PLENARIA

La Tercera Reunión Plenaria de la Conferencia del Caribe sobre Delimitación Marítima inició sus trabajos el día 27 de septiembre a las 9.30 a.m. en la Sala Magna de la Cancillería mexicana en México D.F., y concluyó el 28 de septiembre a las 2:00 p.m. El Comité de acreditación informó que asistieron 72 participantes de 24 delegaciones, así como un representante de la División de Asuntos Oceánicos y de Derecho del Mar de la Organización de las Naciones Unidas y el Secretario General del Instituto Panamericano de Geografía e Historia. Como en años anteriores, se acreditó a la Delegación de la República de El Salvador con carácter de Observador. Asimismo, de los Estados listados en los Anexos I y II del Reglamento, 18 delegaciones se acreditaron con carácter de participantes y seis con carácter de observadores.

I. Los trabajos de la Tercera Reunión Plenaria fueron inaugurados por el Dr. Miguel Hakim Simón, Subsecretario para América Latina y el Caribe de la Cancillería mexicana. Al término de la inauguración, el Presidente en turno de la Conferencia (Embajador Alberto Székely) procedió a la adopción del programa y propuso a la Asamblea plenaria una pausa para la realización de consultas a fin de que los Estados eligieran la nueva Mesa de la Conferencia. Al término de las consultas se procedió a la elección del Presidente, de los Vicepresidentes y del Relator de la Conferencia. La Mesa quedó integrada de la siguiente forma:

Presidente:	Stephen Vascianne (Jamaica)
Vicepresidente:	Embajador Carlos Michelén (República Dominicana)
Vicepresidente:	Lic. Yaneth Santamaría Tapia (Panamá)
Relator:	Embajador Rolando Palomo (Guatemala)
Secretario Ejecutivo:	Guillaume Michel (México)

Una vez constituida la Mesa, diversas delegaciones rindieron homenaje a la excelencia con la que el Embajador Székely condujo los trabajos hasta este día.

II. El Presidente procedió al establecimiento de la Mesa del Registro de Negociaciones, invitando a los Estados a inscribir las delimitaciones marítimas pendientes. Las delegaciones de Honduras y Belice manifestaron que están estudiando la posibilidad de inscribir una delimitación marítima entre ambos países en el Registro de la Conferencia.

[1] CONFCARIBE/P3/Acta final. Original: español. 28 de septiembre de 2005. Texto transmitido mediante nota verbal de fecha 15 de junio de 2006 dirigida a la División de Asuntos Oceánicos y de Derecho del Mar por la Misión Permanente de México ante las Naciones Unidas. También se proporcionaron traducciones al inglés y al francés.

III. A continuación, la Delegación de México presentó para la consideración de la Asamblea de la Conferencia una propuesta de modificación a los artículos 2, 3 y Anexos de la Conferencia. La propuesta ocasionó la intervención de algunas delegaciones, por lo que el Presidente propuso que se revisara el tema al día siguiente, a fin de que los Estados celebraran las consultas correspondientes. El 28 de septiembre, el tema fue retornado a la plenaria y se concluyó trasladar el debate a la próxima reunión plenaria de la Conferencia.

IV. Más adelante, el Secretario Ejecutivo dio lectura a su informe sobre los trabajos de la Conferencia en los últimos años. En su informe (Documento CONFCARIBE/P3/SE/INFO), el Secretario Ejecutivo se refirió a los trabajos realizados en la primera y segunda reuniones plenarias de la Conferencia así como a los desarrollos en materia de registro de negociaciones de delimitación, asuntos relacionados con el Fondo de asistencia y con la Lista de expertos técnicos independientes.

V. Al término del informe del Secretario Ejecutivo, las Delegaciones de México y Honduras realizaron una presentación conjunta en la que informaron sobre los avances del proceso de delimitación que emprendieron en el año 2003, el cual derivó en la firma de un acuerdo de delimitación marítima suscrito entre ambos Gobiernos en abril de 2005.

VI. Posteriormente, el Profesor Philippe Sands, de la University College London, dio una conferencia magistral en la que subrayó los beneficios de la delimitación marítima para los países y la importancia de que ésta se lleve a cabo mediante la negociación. Abundó sobre la diversidad de los métodos de solución de controversias, ciñéndose al caso específico de la delimitación marítima.

VII. El martes 27 por la tarde, la Secretaría de Marina de México realizó una detallada presentación sobre aspectos técnicos en materia de hidrografía, cartografía y oceanografía e hizo mención de la importancia de la hidrografía para la eficiente administración de los océanos y para la delimitación marítima.

VIII. El miércoles 28, la reunión plenaria se abrió con una presentación a cargo del representante de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de las Naciones Unidas. La exposición se abocó a detallar el funcionamiento del Fondo de asistencia de la Conferencia, enfatizando la necesidad de que las solicitudes de asistencia financiera para la participación de delegados se presenten con suficiente antelación, para que no haya demoras en la tramitación de los recursos. Asimismo, pidió a las delegaciones que tengan presente el hecho de que las cancelaciones o cambios en las solicitudes generan costos de administración para las Naciones Unidas que repercuten en el Fondo de asistencia. Diversas cuestiones relacionadas con el Fondo fueron abordadas por las delegaciones y se acordó la necesidad de elaborar un documento que detalle las modalidades para que los Estados soliciten y se beneficien de la asistencia financiera.

IX. Más adelante, las delegaciones de Belice y México compartieron con la Asamblea plenaria los avances del proceso de delimitación iniciado entre ambos países en el año 2002. Si bien no se ha llegado a un acuerdo definitivo, los trabajos se encuentran en una fase avanzada.

X. Al término de la presentación, la Plenaria apreció la transparencia con la cual las delegaciones de Belice y México, así como Honduras y México realizaron sus exposiciones. De la misma manera se notó que dichas presentaciones son sin perjuicio de los derechos de terceros Estados.

XI. Los últimos puntos de la agenda relacionados con el futuro de la Conferencia y otros asuntos dieron lugar a un debate entre las delegaciones sobre diversas cuestiones, principalmente las relacionadas con la propuesta de modificación del reglamento presentada por México, la celebración de la próxima reunión plenaria y el estatuto del Presidente, de los Vicepresidentes y del Relator de la Conferencia, a raíz de una propuesta de República Dominicana.

Al término del desahogo de los temas, la Asamblea Plenaria decidió:

I. Aprobar el Informe del Secretario Ejecutivo sobre el trabajo de la Conferencia, que se adjunta a la presente Acta.

II. Invitar a los países a que presenten sus candidaturas al Secretario Ejecutivo, antes de diciembre próximo, para ser sede de la próxima reunión plenaria de la Conferencia, en el entendido de que México manifestó su disposición para organizar la próxima reunión, como sede de la Conferencia.

III. Instruir al Secretario Ejecutivo para que convoque a la siguiente reunión ordinaria de la Plenaria, de preferencia en septiembre de 2006, y que adjunte a dicha convocatoria los documentos que servirán de base para los trabajos de la reunión.

IV. Incluir un punto en el programa de la próxima reunión relativo al método mediante el cual el Fondo de asistencia financiera otorga recursos a los países que lo solicitan.

V. Incluir un punto en el programa de la próxima reunión sobre la posibilidad de que el Secretario Ejecutivo facilite la distribución de documentos que le soliciten las delegaciones.

VI. Incluir un punto en el programa de la próxima reunión relacionado con la revisión del artículo 2 y anexo del Reglamento.

VII. Incluir un punto en el programa de la próxima reunión sobre la propuesta de otorgar privilegios e inmunidades al Presidente, Vicepresidente, Relator y Secretario Ejecutivo de la Conferencia.

VIII. Modificar el artículo 3 párrafo 2 del Reglamento, a fin de que la referencia al artículo 2 sea sustituida por una referencia al artículo 4.

Tlatelolco, México, D.F., 28 de septiembre de 2005

*

INFORME DEL SECRETARIO EJECUTIVO[2]

I. ANTECEDENTES

La Conferencia del Caribe sobre Delimitación Marítima (CCDM) quedó establecida en 2002, año en que se llevaron a cabo la Reunión preparatoria, la cual sentó las bases de la Conferencia, y la Primera Reunión Plenaria, celebrada del 6 al 9 de mayo de 2002, en la Secretaría de Relaciones Exteriores de México. En esa ocasión participaron 24 Estados y cuatro organizaciones internacionales. La segunda reunión plenaria fue celebrada en la Ciudad de México los días 13 y 14 de octubre de 2003 y contó con la participación de 21 delegaciones y la Organización de las Naciones Unidas.

Durante la primera reunión, la Asamblea Plenaria adoptó el Reglamento de la Conferencia, estableció el Fondo de asistencia y el Registro de negociaciones de delimitación de la Conferencia y tomó nota de la Lista de expertos técnicos independientes preparada por la División de Asuntos Oceánicos y de Derecho del Mar de las Naciones Unidas.

En la segunda reunión, los Estados participantes continuaron con los trabajos de la Asamblea plenaria y discutieron cuestiones relativas al Fondo de asistencia, al Registro de negociaciones y otros asuntos relacionados con la delimitación marítima.

Si bien se había acordado realizar la tercera reunión plenaria de la Conferencia en el curso de 2004, diversas circunstancias impidieron que ésta pudiera llevarse a cabo, por lo que su realización tuvo que ser pospuesta de común acuerdo entre el Presidente y el Secretario Ejecutivo de la Conferencia.

[2] CONFCARIBE/P3/SE/Info. Original: español. 27 de septiembre de 2005.

II. Registro de negociaciones, Fondo de asistencia y Lista de técnicos

De conformidad con el artículo 1 del Reglamento, el mandato de la Conferencia consiste en "facilitar, principalmente mediante la asistencia técnica, la realización voluntaria de negociaciones para la delimitación marítima entre los Estados del Caribe, bajo el principio de que tal negociación podrá hacerse cuando y en la forma que acuerden libremente las partes, en los términos por ellos convenidos y sin intervención ajena alguna". En otras palabras, la Conferencia busca promover, mediante la asistencia técnica, la delimitación marítima entre los Estados costeros del Caribe bajo el entendido que las negociaciones deberán ser voluntarias y se regirán bajo el principio de no injerencia. Para ello, la Conferencia se dotó de los instrumentos que hacen de ella un foro plenamente operativo y que le permitan alcanzar sus objetivos.

1. *Registro de negociaciones*

En virtud del artículo 14 del Reglamento de la Conferencia, y de acuerdo con la decisión de la primera reunión plenaria, en mayo de 2002 se consideró establecido el Registro de negociaciones de Delimitación, en el cual los Estados que lo deseen podrán inscribir sus negociaciones sin que ello implique una obligación de resultado y en el entendido que dicha inscripción es independiente de que el proceso de negociación se realice en el marco de otro foro.

Al día de hoy el Registro cuenta con dos negociaciones de delimitación inscritas: la primera, entre Belice y México (mayo de 2002), la cual se encuentra en una fase avanzada de negociación, y la segunda, entre Honduras y México (julio de 2003), la cual fue objeto de un tratado firmado entre ambos gobiernos en abril del año en curso.

En vista de que la inscripción en el Registro de la Conferencia facilita la provisión de asistencia técnica, el Secretario Ejecutivo hace un llamado a los Estados participantes que lo consideren conveniente para que inicien contactos con miras a inscribir negociaciones de delimitación en el marco de la Conferencia.

2. *Fondo de asistencia de la Conferencia*

Tal y como lo dispone el artículo 17 del Reglamento de la Conferencia, y en seguimiento a la decisión de la primera reunión plenaria, la Secretaría Ejecutiva de la Conferencia solicitó al Secretario General de las Naciones Unidas que, de conformidad con los procedimientos y las reglas aplicables de la Organización, se estableciera de manera formal el Fondo de asistencia, lo cual se concretó en 2002. Asimismo, con el establecimiento del Fondo se adoptaron sus términos de referencia, los cuales fueron transmitidos a los Estados participantes y a los observadores de la Conferencia.

La Secretaría Ejecutiva de la Conferencia desea reiterar su agradecimiento a la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar y al Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas por la labor realizada en el establecimiento y administración del Fondo.

Como lo demuestra el estado financiero del Fondo de asistencia, al 1° de enero de 2005 éste contaba con un saldo de 118.062,33 dólares de los Estados Unidos. Asimismo, el Fondo ha registrado tres contribuciones, por un monto de 50.000 dólares cada una. Considerando que el Fondo constituye un pilar de la Conferencia, el Secretario Ejecutivo desea hacer un llamado a los Estados y a otras entidades que puedan de hacerlo, a que consideren contribuir al Fondo de Asistencia, conforme a lo dispuesto por el Artículo 17 (1) del Reglamento.

Es importante destacar que para la realización de la tercera reunión plenaria se recibieron 20 solicitudes de asistencia financiera para la participación de delegados provenientes de 12 países, en virtud de lo dispuesto por el artículo 17 (3) del Reglamento. De la misma manera, en el año 2003 se presentó una solicitud de asistencia para la realización de trabajo sustantivo en el marco del Artículo 15 (1) del

Reglamento. Todas las solicitudes fueron transmitidas oportunamente a las autoridades de las Naciones Unidas encargadas de la administración del Fondo.

3. *Lista de expertos técnicos independientes*

Tal y como lo establece el Artículo 16 del Reglamento de la Conferencia, la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de las Naciones Unidas elaboró una lista de expertos técnicos independientes, la cual puede ser consultada en todo momento por los Estados para solicitar la asistencia técnica que requieran.