



NOTA

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

* * *

La publicación en el *Bol.* de información relativa a acontecimientos relacionados con el derecho del mar que tienen su origen en medidas y decisiones adoptadas por los Estados no en-

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

III. OTRAS INFORMACIONES

Correcciones a los <i>B</i> <i>N</i> . 39 y 41 de 1999	200
--	-----

	☐	28 th ... 1995	28 th ... 1995 (.)	28 th ... 1995 (.)	
		12 th ... 1994 (.)			
	✓	2 nd ... 1990	✓		8 th ... 2000
	☐	☐ 22 nd ... 1988	✓		
	✓	5 th ... 1996		5 th ... 1996 (.)	
	✓	15 th ... 1996		15 th ... 1996 (.)	
	✓		✓		✓
	✓				
	☐	☐ 10 th ... 1987	✓		
	✓				
	✓	19 th ... 1985	✓		
	✓		✓		☐ 3 rd ... 1999
h, d	✓				
h	☐	☐ 25 th ... 1997		25 th ... 1997 (.)	
h	✓	☐ 7 th ... 1996	✓	7 th ... 1996 (.)	☐
h	✓	12 th ... 1988	✓	27 th ... 1995	
	✓				
	✓	21 st ... 1994			
C U E	☐	☐ 1 st ... 1998 (.)	✓	1 st ... 1998 (.)	☐
	✓				
	☐	21 st ... 1992			

U

A

C U U U N U U W
D 16 U M 1994

(U



...

	✓	16	1991	✓	15	1994	✓	20	1998
	✓	12	1994		12	1994 (.)			
	✓	17	1994		17	1994 (.)			
	✓	24	1989						
	✓	19	1994	✓	28	1995 (..)	✓	24	1996
	☐	23	1997	✓	23	1997			
	☐	23	1985	✓					
	☐	25	1996	✓	25	1996	✓		
S	✓			✓					
	✓	9	1998		9	1998 (.)			
	✓			✓					
	✓								
	✓	16	1985	✓	28	1995 (..)			
		2	1995 (.)		2	1995 (.)	✓	31	1996
	✓	25	1986	✓	28	1995 (..)			
	✓	☐ 24	1985	✓					
T	✓								
	☐	☐ 26	1999	✓	26	1999	✓		
	✓	9	1990	✓	28	1995 (..)	✓		

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

a) La Convención

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

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

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)

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

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

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

3. Declaración formulada de conformidad con el artículo 287 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar⁴

CROACIA

[Original: inglés]

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

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

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



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

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

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

La Asamblea General,

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

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

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

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

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

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

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

Tomando nota con preocupación de la situación financiera de la Autoridad Internacional de los

Reafirmando
Al D 17 21³,

Acogiendo complacida

16. Aprueba

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

28. Invita a los Estados Miembros y a otros interesados en condiciones de hacerlo a contribuir al

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

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

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

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

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

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

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

Tomando nota de la obligación que tienen los Estados y otras entidades y las organizaciones y arreglos regionales y subregionales de ordenación pesquera de adoptar medidas para prevenir o eliminar la

Tomando 21noyde resalgun-234.5(drganizaciones)-247.3(y1-223.8(a5reglos)-235.4(r1gionales)-239.28de)-258.25queen

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

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

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

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

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

7. Exhorta

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

La Asamblea General,

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

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

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

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

Reconociendo la importancia de preservar la integridad de la Convención,

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

Convencida asimismo

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

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

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

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

c) En las reuniones se celebrarán debates sobre el informe del Secretario General relativo a los océanos y el derecho del mar y se prestará la debida consideración a cualquier resolución o decisión con-

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

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

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

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

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

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

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

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

62a. sesión plenaria
24 de noviembre de 1999

B. Legislación nacional

1. CROACIA

C d Ma ¹

PRIMERA PARTE. DISPOSICIONES GENERALES

A v l

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

A menos que se establezca otra cosa en la presente Ley, sus disposiciones se aplicarán a las embar-

La República de Croacia ejercerá, en su zona económica y en la plataforma continental, su jurisdic-

Artículo 10

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

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

Artículo 14

Las reparaciones, el reacondicionamiento de equipos y maquinaria, la pintura, la limpieza y demás

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

Artículo 17

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

Artículo 18

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

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

Capítulo III. El mar territorial

Artículo 19

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

La línea de base está formada por:

- 1) La línea media de bajamar a lo largo de la costa del territorio continental e insular;
- 2) Las líneas rectas que cierran la entrada de los puertos o bahías;
- 3) Las líneas rectas que unen los puntos siguientes en la costa del territorio continental y en la ribera de las islas:
 - a) Cabo Zarubaca — cabo sudoriental de la Isla de Mrkan — cabo meridional de la Isla de St. Andrija — Cabo Gruj (Isla de Mljet);
 - b) Cabo Korizmeni (Isla de Mljet) — Isla de Glavat — Cabo Struga (Isla de Lastovo) — Cabo Veljeg mora (Isla de Lastovo) — cabo sudoccidental de la Isla de Kopište, Cabo Velo dance (Isla de Korcula) — Cabo Proizd — cabo sudoccidental de la Isla de Vodnjak — Cabo Rat (Isla de Drvenik mali) — roca Mulo — roca Blitvenica — Isla de Purara — Isla de Balun — Isla de Mrtovac — Isla de Garmenjaka veli — punto en la Isla de Dugi otok con coordenadas 43° 53' 12" de latitud Norte y 15° 10' 00" de longitud Este;
 - c) Cabo Veli rat (Isla de Dugi otok) — roca Masarine — Cabo Margarina (Isla de Susak) — bajo

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

Artículo 25

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

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

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

Artículo 26

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

Artículo 30

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

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

Artículo 31

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

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

Artículo 36

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

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

Artículo 37

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

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

Artículo 38

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

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

Artículo 39

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

Artículo 40

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

Artículo 41

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

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

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

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

Artículo 42

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

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

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

Capítulo V. La plataforma continental

Artículo 43

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

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

Hasta que se llegue a un acuerdo con Montenegro, o con la República Federativa de Yugoslavia (Serbia y Montenegro), sobre la delimitación de la plataforma continental, la República de Croacia goza-

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

Artículo 46

La explotación de los recursos naturales de la plataforma continental de la República de Croacia, así como la instalación, el funcionamiento y el mantenimiento de las estructuras y el equipo necesarios para

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

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

Podrán autorizarse usos especiales o el uso con fines económicos de una parte del dominio marítimo

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

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

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

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

Los fondos referidos en los incisos 2, 3, 4 y 7 del primer párrafo de este artículo son ingresos de las prefecturas de los Condados, y serán utilizados por la asamblea del Condado en cuyo territorio se hayan

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

Capítulo II. Concesiones

Artículo 59

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

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

Artículo 67

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

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

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

Artículo 68

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

Artículo 69

La concesión podrá revocarse:

- a) Si el concesionario no termina la construcción de la instalación para la cual se otorgó la concesión dentro del plazo fijado para ello;
- b) Si el concesionario infringe las disposiciones de la presente Ley que rigen el dominio marítimo, o los reglamentos dictados con el fin de aplicar las disposiciones de esta Ley, o las condiciones en que fue otorgada la concesión;
- c) Si el concesionario no hace uso de la concesión, o la explota con fines distintos a los previstos en el contrato de concesión, o traspasa los límites establecidos en la concesión;
- d) Si el concesionario realiza sin autorización, dentro del sector del dominio marítimo delimitado en el contrato de concesión, obras no previstas en la concesión o que no se ajusten al proyecto aprobado;
- e) Si el concesionario está en mora en el pago del canon de la concesión;
- f) Si el concesionario no cumple su obligación de conservar y proteger el dominio marítimo, o incurre en negligencia respecto de esa obligación en el sentido de lo dispuesto en la decisión por la cual se le otorgó la concesión.

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

Artículo 70

La concesión se acaba:

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

La decisión de revocar la concesión incumbirá al concedente.

Artículo 71

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

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

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

Artículo 72

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

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

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

Artículo 73

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

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

Artículo 74

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

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

Artículo 75

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

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

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

Artículo 76

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

Artículo 77

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

Si la capitanía del puerto comprueba que, si no se descarga el combustible de desecho y demás residuos a que se refiere el primer párrafo de este artículo, la embarcación puede llegar a contaminar el mar durante el viaje que se dispone a emprender, se ordenará al capitán de dicha embarcación que vacíe los tanques que cont(a)-a-0(a)-22semineT7(hntes)-21 de abandoel domito.

Si 7(de9-194.6(5-193.8(aprocaso8.3(ses)-enes)--231.21en)-228.6(5-193.8(apron)-un231.20aproafo)-235.303e)-261.6

Artículo 77

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

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

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

CUARTA PARTE. SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

Capítulo I. Disposiciones generales

Artículo 81

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

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

Artículo 82

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

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

Artículo 83

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

Capítulo II. Vías navegables

Artículo 84

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

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

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

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

Artículo 85

Las vías navegables de la República de Croacia serán objeto de protección; se preservará su navegabilidad; se las dotará de dispositivos de seguridad de la navegación y se adoptarán las medidas necesarias para garantizar su correcto funcionamiento. Cualquier cambio que se produzca en las vías navegables o los dispositivos de seguridad de la navegación que sean fundamentales para garantizar la seguridad

Capítulo III. Puertos

Artículo 90

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

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

Artículo 91

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

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

Artículo 92

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

Artículo 93

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

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

Artículo 94

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

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

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

Artículo 95

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

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

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

Antes de que un buque nuclear extranjero al que se haya concedido una autorización de acuerdo con el segundo párrafo de este artículo entre en el puerto, la capitanía de puerto competente ordenará a la empresa autorizada que verifique, en el lugar más adecuado, la validez del certificado de seguridad del bu-

Artículo 106

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

Artículo 113

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

Artículo 114

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

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

Artículo 115

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

Artículo 116

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

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

Artículo 117

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

Artículo 119

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

Artículo 120

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

Artículo 121

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

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

Artículo 122

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

Artículo 123

Los buques se medirán a fin de determinar su arqueo.

Artículo 124

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

Artículo 125

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

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

Artículo 127

El arqueo de un buque croata deberá determinarse nuevamente:

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

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

Artículo 133

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

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

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

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

Artículo 134

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

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

Artículo 135

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

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

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

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

Capítulo VI. Estructuras flotantes

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

Artículo 136

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

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

Artículo 141

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

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

Artículo 142

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

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

Capítulo VII. Embarcaciones menores

1. COMPROBACIÓN DE LA NAVEGABILIDAD DE LAS EMBARCACIONES MENORES

Artículo 143

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

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

Artículo 144

La navegabilidad de las embarcaciones menores se comprobará mediante inspección.

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

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

Las embarcaciones menores que posean un documento probatorio de su construcción expedido por

2. DETERMINACIÓN DEL ARQUEO DE LAS EMBARCACIONES MENORES

Artículo 146

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

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

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

Capítulo VIII. La tripulación del buque

1. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 147

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

Artículo 148

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

Artículo 149

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

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

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

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

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

Artículo 150

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

En el caso señalado en el primer párrafo de este artículo, el tripulante tendrá derecho a percibir la re-

El armador del buque responderá de los daños y perjuicios mencionados en el primer párrafo de este

Artículo 165

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

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

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

Artículo 166

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

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

Artículo 167

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

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

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

Artículo 168

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

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

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

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

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

Artículo 169

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

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

Artículo 170

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

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

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

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

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

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

Artículo 171

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

El capitán tiene derecho

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

Capítulo IX. Inspecciones de vigilancia

Artículo 180

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

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

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

Artículo 181

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 183

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

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

Si durante una inspección realizada con arreglo a lo dispuesto en el quinto párrafo del artículo 182

nacionales, o que un puerto se encuentra en unas condiciones que ponen en peligro la seguridad de las

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

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

Artículo 191

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

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

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

Artículo 192

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

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

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

Capítulo I. Nacionalidad e identificación de los buques

Artículo 193

Un buque adquiere la nacionalidad croata mediante su inscripción en el registro de buquesperso[ltripu71 TDdedeuex

Artículo 196

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

Artículo 197

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

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

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

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

Artículo 198

Los buques deben exhibir el nombre del puerto de matrícula.

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

Artículo 199

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

Artículo 200

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

Capítulo II. Inscripción y cancelación de la inscripción de buques

Artículo 201

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

Artículo 202

Podrán inscribirse en un registro de buques:

- 1) Los buques que sean total o parcialmente de propiedad de una persona física o jurídica extranje-

2) Los buques que sean total o parcialmente de propiedad de una persona física o jurídica extranje-

Artículo 207

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

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

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

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

Artículo 212

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

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

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

Cada buque debe inscribirse en una ficha separada.

Artículo 213

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

Artículo 214

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

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

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

Artículo 215

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

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

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

Artículo 216

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

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

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

SEXTA PARTE. DERECHOS REALES

Capítulo I. Derecho de propiedad

Artículo 223

Los buques y los buques en construcción son bienes muebles.

Artículo 224

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

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

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

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

Artículo 225

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

Artículo 229

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

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

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

Artículo 230

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

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

Artículo 231

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

Artículo 232

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

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

Artículo 233

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

La transferencia o enajenación de un buque no incluye las partes de los accesorios respecto de las

Artículo 247

Podrá inscribirse una hipoteca respecto de dos o más buques o buques en construcción en forma conjunta, en garantía de un mismo y único crédito, o en garantía de dos o más créditos derivados de una misma hipoteca (hipoteca conjunta).

En el caso previsto en el primer párrafo de este artículo, el acreedor tendrá derecho a reclamar el pago de la totalidad del crédito a cada uno de los buques gravados con la hipoteca.

Artículo 248

La hipoteca de buques puede constituirse en moneda nacional o extranjera.

El acreedor hipotecario tiene derecho a disponer libremente de los recursos en la moneda que se obtengan en la venta judicial del buque, o mediante la venta del buque en subasta pública en virtud de lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 234 de la presente Ley.

Artículo 249

La hipoteca inscrita en un registro extranjero en relación con un buque que haya adquirido la nacionalidad croata y que se haga constar en el documento de cancelación de la inscripción del buque en el registro extranjero, se inscribirá en un registro de buques croata como inscripción provisional de la hipoteca del buque, y ocupará el lugar que le corresponda en el orden de prioridad según el momento que debió tenerse en cuenta para determinar su grado de prioridad en el registro extranjero.

El acreedor hipotecario a favor de quien se haya hecho la inscripción provisional deberá justificar dicha inscripción dentro del plazo de 60 días a partir de la fecha en que se le haya notificado la inscripción.

2. PRIVILEGIOS MARÍTIMOS SOBRE LOS BUQUES

Artículo 250

Constituyen créditos marítimos privilegiados:

1) Las costas judiciales en que se haya incurrido en interés común de todos los acreedores en procedimientos de ejecución o garantía incoados con el fin de preservar el buque u obtener su venta, y los

Los privilegios marítimos que gravan un buque en garantía del pago del capital comprenden también los intereses.

Artículo 251

Los privilegios marítimos sobre los buques de navegación marítima se extienden también a sus accesorios.

Artículo 252

Los privilegios marítimos sobre un buque se extienden también al flete, al precio de los pasajes y a la remuneración por operaciones de remolque, así como a las sumas adeudadas por concepto de recompensa por operaciones de salvamento realizadas durante el viaje, en el período en que surgió el crédito garantizado con el privilegio marítimo.

Artículo 253

Las disposiciones relativas a los privilegios marítimos sobre buques no se aplican a los créditos emergentes de las reclamaciones de indemnización por daños nucleares.

Artículo 254

Los privilegios marítimos no se extinguen por el cambio de propietario del buque, a menos que se establezca otra cosa en la presente Ley.

Artículo 255

Las reclamaciones del propietario de un buque relacionadas con un contrato de seguro no gozarán de privilegio marítimo.

Artículo 256

A los efectos de lo dispuesto en la presente Ley en relación con los privilegios marítimos (artículos 250 a 264), se considerará que el flete o el precio del pasaje de un buque es el flete o el precio del pasaje adeudado al armador del buque por el fletador o por un pasajero respectivamente.

Los créditos marítimos privilegiados a favor de las personas mencionadas en el inciso 2 del primer párrafo del artículo 250 de la presente Ley que se adeuden respecto de todos los viajes realizados durante un mismo período de empleo en el mismo buque se imputarán al flete o al precio de los pasajes y a la remuneración por operaciones de remolque a que se hace referencia en el artículo 252 de la presente Ley.

El privilegio marítimo de que gozan los créditos mencionados en los incisos 3 y 5 del primer párrafo del artículo 250 de la presente Ley, así como los créditos derivados de los abordajes u otros accidentes de la navegación y las indemnizaciones por los daños causados a obras portuarias, muelles y vías navegables a que se refiere el inciso 4 del primer párrafo del artículo 250 de la presente Ley, se extenderá únicamente a los créditos derivados de las recompensas por operaciones de salvamento realizadas antes del nacimiento de esos créditos.

Artículo 257

Los créditos marítimos privilegiados relacionados con un mismo y único viaje de un buque de navegación marítima se pagarán en el orden mencionado en el primer párrafo del artículo 250 de la presente Ley, y los créditos referidos en el inciso 2 del primer párrafo del artículo 250 de esta Ley tendrán la misma prioridad que los créditos emergentes del último viaje.

Si los créditos referidos en cada uno de los incisos del primer párrafo del artículo 250 de la presente Ley no se pueden satisfacer en su totalidad, se pagarán a prorrata de sus respectivos montos. Los créditos referidos en los incisos 3 y 5 del primer párrafo del artículo 250 de la presente Ley y demás créditos subsiguientes tendrán prioridad, respecto de cada uno de esos incisos, sobre los créditos anteriores.

Se considerará que los créditos derivados de un mismo y único hecho nacieron al mismo tiempo.

Artículo 258

Los créditos marítimos privilegiados correspondientes al último viaje de un buque de navegación marítima tendrán prioridad respecto de los créditos relacionados con viajes anteriores.

Los créditos marítimos privilegiados de que sean titulares las personas referidas en el inciso 2 del primer párrafo del artículo 250 de la presente Ley y que surjan de un mismo y único contrato de trabajo que abarque varios viajes tendrán la misma prioridad que los créditos emergentes del último viaje.

Artículo 259

Se podrá ejecutar un crédito marítimo privilegiado que grave el flete, el precio de los pasajes o la remuneración por operaciones de remolque siempre y cuando se adeude dicho flete, precio de pasajes o remuneración por operaciones de remolque, o mientras los importes respectivos se encuentren en poder del capitán del buque o del agente marítimo.

Se podrá ejecutar un crédito marítimo privilegiado que grave la recompensa por salvamento siem-

- En el caso de los privilegios marítimos relacionados con la indemnización por pérdida o daños de la carga o el equipaje, a partir de la fecha en que se entregó o debió entregarse la carga o el equipaje;
- En el caso de los privilegios marítimos que garantizan el pago de la indemnización por reparaciones, suministros y demás créditos mencionados en el inciso 5 del primer párrafo del artículo 250 de la presente Ley, a partir de la fecha en que surgió el crédito;
- En todos los demás casos, a partir de la fecha en que el crédito se hizo exigible.

El plazo establecido en el inciso 2 del primer párrafo del artículo 260 de la presente Ley se interrumpirá en caso de que se entable un juicio para el cobro del crédito marítimo privilegiado. El plazo se interrumpirá mediante la iniciación de un juicio únicamente en caso de que el buque haya sido apresado, o si se inscribe en el registro de buques en el que esté inscripto el buque una comunicación de que se ha iniciado el juicio.

Cuando la sentencia dictada en el juicio indicado en la comunicación pase en autoridad de cosa juzgada, el crédito marítimo privilegiado se extinguirá a los 60 días contados a partir de la fecha en que dicha sentencia haya quedado ejecutoriada, si dentro de ese plazo el acreedor no pide la venta del buque o si el tribunal, a solicitud del acreedor, no ordena el embargo del buque. El acreedor tendrá derecho, dentro de ese plazo, a pedir al tribunal que disponga la inscripción en el registro de buques de su crédito marítimo privilegiado sobre el buque, con la prioridad que le corresponda de acuerdo con la fecha de inscripción en el registro de buques de la comunicación de iniciación del juicio entablado para el cobro de dicho crédito.

Artículo 262

Las disposiciones de la presente Ley relacionadas con los privilegios marítimos sobre los buques se aplicarán también a los casos en que el buque sea explotado por una persona distinta del propietario del buque, a menos que el propietario haya sido despojado del buque por un acto ilícito y el acreedor titular del crédito privilegiado no actúe de buena fe.

Artículo 263

La extinción del privilegio marítimo sobre un buque no producirá la extinción del crédito garantizado con ese privilegio.

La cesión de un crédito garantizado con un privilegio marítimo produce también la transferencia del privilegio marítimo sobre el buque.

Artículo 264

Los privilegios marítimos no se extinguen por la cancelación de la inscripción del buque en el registro de buques.

Artículo 265

Las disposiciones de los artículos 250 a 264 de la presente Ley no se aplican a los buques inscriptos en el registro de buques de servicio público.

Artículo 266

Las disposiciones de la presente Ley relativas a los privilegios marítimos sobre los buques se aplican también a las embarcaciones menores, los yates y los buques en construcción siempre que estén a flote.

3) Las inscripciones definitivas —en virtud de las cuales se inscribe la creación, transferencia, limitación o extinción de derechos sin necesidad de justificación especial alguna (inscripción incondicional de derechos y cancelación incondicional);

4) Las inscripciones provisionales —en virtud de las cuales se inscribe la creación, transferencia, limitación o extinción de derechos con sujeción a su posterior justificación (inscripción condicional de derechos o cancelación condicional);

5) Las comunicaciones —en virtud de las cuales se inscriben en el registro situaciones personales importantes para la disposición de los bienes u otros hechos cuya comunicación al registro es exigida por la Ley para que se produzcan determinados efectos jurídicos;

6) El traslado de la inscripción de un buque —en virtud de la cual se traslada la inscripción de un buque de un registro de buques croata a otro registro de buques croata;

Artículo 276

Sólo se permitirán las inscripciones que se refieran a personas que, en el momento de presentarse la propuesta de inscripción en el registro de buques, estén inscritas en dicho registro como titulares del derecho de propiedad o del derecho en relación con el cual se solicita la inscripción.

Artículo 277

Si varias personas han adquirido sucesivamente el derecho a inscribir determinados derechos respecto de un buque o de los derechos ya inscritos respecto de un buque y no los inscriben, la última persona que haya adquirido tal derecho podrá, siempre y cuando demuestre quiénes son sus predecesores, exigir que el derecho se inscriba directamente a su favor.

Si un crédito garantizado con una hipoteca inscrita en el registro de buques ha sido cedido a alguna persona, y en el ínterin se paga dicho crédito, el deudor podrá, si prueba la existencia de la cesión, exigir que se cancele la inscripción sin que previamente se inscriba la cesión.

Artículo 278

Si un acreedor que tiene derecho a solicitar la inscripción de una hipoteca sobre un buque, o un derecho subhipotecario respecto de una hipoteca ya inscrita de su deudor, no solicita dicha inscripción, el hipotecante también podrá pedir la inscripción de esos derechos a favor del acreedor.

Cualquier copropietario puede, por sí y en nombre de los demás copropietarios, solicitar la inscripción de los derechos que tengan en común y que no puedan dividirse a prorrata del total.

Artículo 279

Las inscripciones que se realicen en un registro de buques sobre la base de una resolución sobre una herencia o legado se harán en virtud de una sentencia definitiva del tribunal competente en materia sucesoria.

2. ORDEN DE PRIORIDAD

Artículo 280

El factor determinante a los efectos de establecer el lugar que corresponderá a una inscripción en el orden de prioridad es el momento en que la propuesta de inscripción se haya presentado ante la capitania de puerto a cargo del registro de buques en el que deba realizarse la inscripción.

Las inscripciones realizadas sobre la base de propuestas presentadas en el mismo momento tendrán la misma prioridad, a menos que se establezca otra cosa en alguna otra ley.

Artículo 281

El orden de prioridad de los derechos inscritos en relación con un buque puede ser modificado en virtud de una inscripción definitiva o provisional de una cesión de prioridad. Dicha modificación sólo puede operarse en virtud del consentimiento del titular de los derechos que cede su lugar en el orden de prioridad y cuyos derechos quedan colocados más atrás, y del titular del derecho que pasa a ocupar el lugar del primero. Si el derecho que se desplaza hacia atrás en el orden de prioridad es un derecho hipotecario, se exigirá además el consentimiento del propietario del buque; si el derecho que se desplaza hacia atrás está gravado con un derecho de un tercero, se exigirá asimismo el consentimiento de ese tercero. Esta modificación no afectará el alcance y la ubicación en el orden de prioridad de los demás derechos inscritos.

Artículo 282

El derecho que avanza en el orden de prioridad adquirirá sin ninguna limitación la prioridad del derecho que se desplazó hacia atrás si ambos derechos se inscribieron en el registro de buques en forma consecutiva, o si los titulares de los derechos inscritos entre los dos derechos antes mencionados les han cedido su prioridad.

Artículo 283

Si la cesión de prioridad se realiza entre derechos que no se inscribieron en forma inmediatamente consecutiva, sin el consentimiento de los titulares de los derechos inscritos entre los dos derechos antes referidos, el derecho que avance en el orden de prioridad adquirirá la misma prioridad que el derecho que se desplaza hacia atrás sólo con el alcance y el contenido de este último.

Si el derecho que se desplaza hacia atrás está sometido a una condición o a un plazo determinado, el derecho que se desplaza hacia adelante sólo podrá liquidarse, en procedimientos de ejecución iniciados antes de que se cumpla la condición o de que venza el plazo, hasta la suma que correspondería a ese derecho de conformidad con el lugar que tenía anteriormente en el orden de prioridad.

Si el comprador en una subasta pública debe asumir un derecho que se desplaza hacia atrás en relación con el lugar que tenía anteriormente en el orden de prioridad sin que ello se tenga en cuenta en el precio de compra, al dividir el precio de compra el derecho que se desplazó hacia adelante se tendrá en cuenta de acuerdo con el lugar que tenía en el orden de prioridad original.

Artículo 284

El derecho que se desplaza hacia atrás también tendrá, en su lugar anterior, prioridad respecto de los derechos que se desplacen hacia adelante, a menos que los acreedores hipotecarios que intercambien la prioridad de sus hipotecas estipulen otra cosa.

Artículo 285

Si en virtud de una cesión de prioridad, algunos derechos pasan a ocupar el lugar de otro derecho en el orden de prioridad y la cesión se inscribe en forma simultánea, el derecho que tenía prioridad en el orden anterior a la cesión tendrá también prioridad en su nuevo lugar, a menos que los acreedores hipotecarios que intercambien la prioridad de sus hipotecas convengan en otra cosa.

Artículo 286

Las modificaciones posteriores respecto de la existencia o el alcance de un derecho que se haya des-

Artículo 298

Las partes en un procedimiento de inscripción en un registro de buques son las personas que solicitan la inscripción y los demás titulares de derechos inscritos en el registro de buques.

Artículo 299

Los acuerdos a que lleguen las partes con respecto a la competencia de los tribunales no surtirán efecto jurídico alguno.

Artículo 300

En los procedimientos de inscripción en un registro de buques, la capitania de puerto a cargo del registro emitirá su dictamen en forma de decisión.

Artículo 301

Las partes y demás personas que participen en un procedimiento de inscripción en un registro de buques pueden ser oídas en una audiencia oral o presentar declaraciones por escrito. Cuando deban ser oídas varias personas, podrán también ser oídas individualmente, en ausencia de las demás.

Artículo 302

Se levantarán actas de las declaraciones verbales formuladas durante los procedimientos de inscripción en los registros de buques.

Si la solicitud o propuesta de primera inscripción de un buque en el registro de buques es totalmente ininteligible o vaga, no se abrirá ficha.

Artículo 306

Cuando la capitania de puerto a cargo del registro de buques reciba una solicitud de inscripción definitiva o provisional o una comunicación relativa a un buque ya inscripto en el registro, ésta decidirá si, de acuerdo con la situación de las inscripciones en el registro de buques en el que está inscripto el buque, existe algún impedimento para proceder a la inscripción solicitada.

Artículo 307

La propuesta de trasladar la inscripción de un buque a un registro de buques llevado por otra capitania de puerto se presentará ante la capitania de puerto en la que esté inscripto el buque.

Dicha propuesta deberá ir acompañada de documentos que demuestren que se han cumplido los requisitos previos necesarios para el traslado de la inscripción del buque a que se refiere el primer párrafo de este artículo.

Cuando la capitania de puerto en cuyo registro de buques está inscripto el buque reciba la solicitud o propuesta de traslado de la inscripción del buque, tomará nota de la solicitud de traslado en el registro de buques en el que está inscripto el buque. Una vez adoptada la decisión relativa a la inscripción del buque en el nuevo registro de buques con todos los datos que figuran en el registro de buques, dicha decisión se comunicará a la capitania de puerto a cuyo registro se trasladará la inscripción. La capitania de puerto de cuyo registro se haya dado de baja al buque procederá a cancelar la inscripción del buque en su registro de buques y enviará a la capitania de puerto en cuyo registro habrá de inscribirse el buque el legajo de documentos relacionados con el buque que ha sido dada de baja de su registro.

Si se presenta una propuesta de trasladar la inscripción de un buque de un registro a otro registro llevado por la misma capitania de puerto, dicha capitania procederá en la forma establecida en el tercer párrafo de este artículo.

Artículo 308

Sobre la base de la propuesta o solicitud y de la documentación que se adjunte, la capitania de puerto a cargo del registro de buques autorizará la inscripción del buque en el registro de buques:

1) Cuando del registro de buques no surja que, con respecto a ese buque o a los derechos que existan respecto del mismo, haya algún impedimento para la inscripción solicitada, o en caso de una solicitud o propuesta de primera inscripción de un buque en el registro de buques, si se han cumplido los requisitos mencionados en los artículos 201 y 202 de la presente Ley;

2) Cuando no haya dudas debidamente fundadas de que el proponente tiene facultades para presentar la propuesta y los titulares de los derechos a que se refiere la inscripción tienen capacidad para disponer de esos derechos;

3) Cuando de acuerdo con el contenido de los documentos presentados, la solicitud esté debidamente fundada;

4) Cuando los documentos reúnan los requisitos formales exigidos respecto de las inscripciones definitivas, las inscripciones provisionales o las comunicaciones.

Cuando la inscripción en un registro de buques sea autorizada por una capitania de puerto distinta de la capitania de puerto referida en el artículo 268 de la presente Ley, la capitania de puerto mencionada en el artículo 268 de la presente Ley se limitará a decidir si la inscripción puede o no permitirse desde el punto de vista de la situación registral, mientras que las decisiones relativas a los demás requisitos de la inscripción serán adoptadas por la capitania de puerto que autorice la inscripción.

Artículo 309

Salvo en los casos referidos en los artículos 330, 350 y 374 de la presente Ley, las capitanías de puerto que lleven un registro de buques adoptarán sus decisiones respecto de cada solicitud o propuesta presentada teniendo en cuenta el caso planteado, sin oír a las partes y, como norma, sin emitir una decisión previa (artículos 310, 311, 393 y 394). Al emitir su decisión, la capitanía de puerto indicará expresamente si aprueba o rechaza la propuesta.

Si la propuesta es aprobada sólo en parte, se ordenará únicamente la inscripción de la parte aproba-

sl

ugair solicitud sn sl

presenarao un

Artículo 312

La capitanía de puerto a cargo del registro de buques no permitirá que se inscriba en dicho registro nada más ni nada distinto de lo que una parte haya solicitado, aunque de acuerdo con los documentos presentados esa parte estuviera autorizada a solicitar algo más o algo diferente.

Si se solicita únicamente una inscripción provisional, no podrá ordenarse una inscripción definitiva,

Artículo 316

Si la capitania de puerto referida en el artículo 268 de la presente Ley rechaza la propuesta de inscripción definitiva o provisional, o de primera inscripción de un buque en su registro de buques, o si rechaza la propuesta de inscripción de una comunicación de prioridad, o si se niega a realizar una inscrip-

- 1) La fecha de recepción de la propuesta y el número de entrada que le haya correspondido en el libro diario del registro de buques;
- 2) El título del documento que da lugar a la inscripción, así como el lugar y la fecha de otorgamiento de dicho documento;
- 3) El nombre de la capitanía de puerto y el número y la fecha de la decisión en virtud de la cual dicha capitanía autorizó la inscripción;
- 4) El tipo de inscripción (artículo 271) y el contenido fundamental del derecho o los hechos que se inscriben;
- 5) El nombre y la sede comercial o el nombre y el domicilio de la persona a favor de quien se realiza la inscripción.

Si la capitanía de puerto recibe simultáneamente varias propuestas relacionadas con el mismo buque, en cada inscripción que se realice en relación con esas propuestas se anotarán los números de las demás propuestas, con la indicación de que se recibieron simultáneamente.

Artículo 322

Cuando una capitanía de puerto a cargo de un registro de buques decida ordenar la inscripción de un buque en el registro de buques, dicho buque se inscribirá simultáneamente en el folio A y en el folio B del registro de buques. Una vez realizada la inscripción, la capitanía de puerto procederá en la forma prevista en los artículos 329 y 332 de la presente Ley.

Cuando la capitanía de puerto referida en el primer párrafo de este artículo decida rechazar la solicitud de inscripción del buque en el registro de buques y ordene que se tome nota del rechazo de la solicitud, dicha anotación se hará en el folio A de la ficha abierta de conformidad con lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 305 de la presente Ley.

Artículo 323

Las decisiones en virtud de las cuales se rechace una solicitud o propuesta de inscripción de un buque en un registro de buques se anotarán en el folio A de la ficha abierta en relación con la solicitud o propuesta presentada.

La anotación referida en el primer párrafo de este artículo no se hará si no se ha abierto una ficha nueva en relación con la solicitud o propuesta (artículo 305, tercer párrafo).

Artículo 324

En cada decisión se indicará a quién deberá notificarse la decisión y a quién la capitanía de puerto deberá entregar los distintos documentos (artículo 332, segundo párrafo).

Artículo 325

Las decisiones relativas a las propuestas y solicitudes de inscripción en un registro de buques se notificarán a la persona que haya presentado la solicitud o propuesta y al propietario del buque respecto del cual se haya adquirido un derecho, o a la persona cuyos derechos hayan sido cedidos, limitados, gravados o suprimidos, y a la persona en contra de quien se haya inscripto una comunicación en un registro de buques.

Las decisiones en virtud de las cuales se autorice la cancelación total o parcial de una inscripción

Las decisiones en virtud de las cuales se inscriba en forma definitiva o provisional la constitución o la cesión de un derecho hipotecario respecto de derechos inscriptos a favor de terceros, también se notificarán al propietario del buque.

Las decisiones que autoricen una inscripción a propuesta de un mandatario en contra de quien le

Las correcciones de las inscripciones erróneas deberán tener una fecha, estar firmadas por el director del registro y llevar el sello de la capitanía de puerto a cargo del registro de buques pertinente.

Artículo 331

Las decisiones relativas a la cancelación de la inscripción de un buque del registro de buques y las constancias de rechazo de una solicitud de cancelación de la inscripción de un buque en el registro de buques se anotarán en el folio A del registro de buques.

Cuando una decisión relativa a la cancelación de la inscripción de un buque en un registro de buques quede firme, la capitanía de puerto a cargo de dicho registro de buques trazará con tinta roja, en cada una de las páginas de la ficha del libro principal del registro, dos líneas cruzadas y una línea horizontal debajo de todas las inscripciones que figuran en cada una de las páginas, sin tachar las distintas inscripciones.

La capitanía de puerto referida en el segundo párrafo de este artículo procederá con arreglo a lo dispuesto en este párrafo después de que quede firme la decisión relativa al rechazo de una propuesta o solicitud de primera inscripción de un buque en el registro de buques (artículo 316, primer párrafo).

Artículo 332

Una vez realizada la inscripción, la capitanía de puerto a cargo del registro de buques devolverá a la parte los originales de los documentos o las copias certificadas de los documentos si se adjuntaron copias simples de dichos documentos a la solicitud o propuesta. En caso contrario, los originales de los documentos y sus copias certificadas se guardarán en el archivo de documentos, y la capitanía de puerto antes citada notificará a la parte que, dentro de un plazo determinado, podrá retirar esos documentos si presenta copias certificadas de éstos. La capitanía de puerto podrá también encargarse de hacer dichas copias contra el pago de los derechos que correspondan.

Si la capitanía de puerto referida en el primer párrafo de este artículo realiza una inscripción sobre la base de una decisión judicial, procederá con respecto a los documentos en la forma establecida en dicha decisión judicial (artículo 324).

En lo que respecta a las copias exigidas para el archivo de documentos, se aplicará lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo.

b) Disposiciones especiales

Primera inscripción en el registro de buques

Artículo 333

La capitanía de puerto a cargo del registro de buques en construcción en el que corresponda inscribir un buque en construcción autorizará la primera inscripción de dicho buque en su registro si la solicitud o propuesta de primera inscripción viene acompañada de los siguientes documentos:

- 1) Un documento que pruebe el derecho de propiedad sobre el buque en construcción;
- 2) Un certificado del astillero en el que figuren los datos técnicos que habrán de anotarse en el folio A del registro de buques en construcción, así como el lugar y la fecha de inicio de la construcción;
- 3) Una declaración del propietario del buque en construcción sobre el nombre del buque en construcción o, si el buque no tiene nombre, una declaración del astillero sobre el signo distintivo del buque en construcción.

Artículo 334

La capitanía de puerto a cargo de un registro de buques en construcción autorizará la primera inscripción de un buque en un registro de buques si la solicitud de primera inscripción del buque viene acompañada de los siguientes documentos:

- 1) Un documento que pruebe el derecho de propiedad sobre el buque;
- 2) Un extracto del expediente judicial u otro documento que demuestre que el propietario es un ciudadano croata o una persona jurídica civil croata, o que se han reunido los requisitos para la inscripción del buque en el registro de buques;
- 3) Una decisión sobre la determinación del nombre o el signo distintivo del buque y del puerto de matrícula del buque;
- 4) El certificado de arqueo;
- 5) Un certificado en el que consten las especificaciones técnicas del buque a los efectos de su ins

Artículo 337

Los documentos públicos en virtud de los cuales se podrá autorizar una inscripción definitiva son:

- 1) Los documentos relativos a negocios jurídicos, expedidos por un tribunal dentro de los límites de su competencia, si contienen los datos indicados en el artículo 294 de la presente Ley;
- 2) Los documentos expedidos en debida forma por tribunales u organismos administrativos, dentro del ámbito de su competencia, y que la ley reconoce como documentos judiciales cuyo cumplimiento puede exigirse, o en virtud de los cuales puede hacerse una inscripción en registros públicos de acuerdo con otras normas jurídicas.

Se podrán realizar inscripciones definitivas sobre la base de una resolución dictada por un tribunal extranjero si dicha resolución es reconocida en procedimientos especiales destinados a tal fin.

Inscripción provisional

Artículo 338

Si un documento presentado reúne los requisitos generales exigidos para su inscripción, pero no cumple todos los requisitos especiales exigidos respecto de las inscripciones definitivas en los artículos 335 a 337 de la presente Ley, la capitania de puerto a cargo del registro de buques autorizará una inscripción provisional (artículo 271, inciso 4).

Artículo 339

Se hará lugar a la inscripción provisional de una hipoteca sobre un buque únicamente si se exponen argumentos convincentes que permitan presumir la existencia del crédito y de los fundamentos jurídicos del derecho hipotecario.

Artículo 340

Si se solicita la inscripción en un registro de buques croata de un buque que ha sido dado de baja de un registro de buques extranjero, y si del documento que acredita la cancelación de la inscripción del buque en el registro de buques extranjeros surge que el buque está gravado con hipoteca (artículo 249), se procederá de oficio a la inscripción provisional de la hipoteca, con la prioridad que le correspondía de acuerdo con el momento que debió tenerse en cuenta para determinar su lugar en el orden de prioridad en el registro de buques extranjero, si en el momento de la inscripción no se cumplen todos los requisitos exigidos por la presente Ley para la inscripción definitiva de la hipoteca.

Artículo 341

La inscripción provisional de un fletamento de un buque con cesión de la gestión náutica, o de un contrato de fletamento de todo un buque por tiempo determinado, o de un derecho de preferencia, sólo se

3) Una solicitud de un tribunal, un organismo administrativo o una organización en ejercicio de potestades públicas conferidas por la ley, cuando estén autorizados por la ley a ordenar de oficio que determinados créditos se garanticen con una hipoteca sobre un buque.

Artículo 343

Si se deposita en poder de un tribunal el monto de una deuda garantizada con una hipoteca sobre un buque, cuando de acuerdo con las normas del derecho de los bienes existen motivos fundados para creer que la deuda no podrá pagarse al acreedor, se hará lugar a una inscripción provisional si el tribunal confirma que la suma ha sido depositada, en particular en los siguientes casos:

1) Si el monto de la deuda ha sido depositado en poder del tribunal por el deudor u otra persona obligada al pago de la deuda, se autorizará la inscripción provisional de la cancelación de la hipoteca;

2) Si el importe de la deuda ha sido depositado en poder del tribunal por un tercero a quien el acreedor, de conformidad con las normas del derecho de los bienes, debe ceder su crédito, se hará lugar a la inscripción provisional de la cesión del crédito garantizado con la hipoteca.

Artículo 344

Los derechos inscritos en forma provisional se adquieren, transfieren, limitan o extinguen siempre y cuando la inscripción provisional sea justificada posteriormente y en la medida en que se justifique.

Artículo 345

Las inscripciones provisionales podrán justificarse mediante:

1) Un documento en virtud del cual es posible autorizar una inscripción definitiva siempre y cuando haya sido expedido por la persona en contra de la cual se realiza la inscripción definitiva;

2) Una confirmación de que la sentencia judicial referida en el inciso 1 del artículo 342 de la presente Ley es definitiva y ha quedado ejecutoriada;

3) Una decisión definitiva de la autoridad competente sobre la existencia del crédito referido en el inciso 3 del artículo 342 de la presente Ley, cuyo pago se procuró garantizar con la inscripción provisional;

4) Una sentencia judicial definitiva y ejecutoriada dictada en un juicio contra la persona en contra de quien se realizó la inscripción provisional.

Artículo 346

Si para justificar una inscripción provisional se debe presentar un documento válido para la inscripción definitiva (artículo 345, inciso 1), esa justificación deberá hacerse dentro de los 15 días contados a partir de la fecha de notificación de la decisión que autorizó la inscripción provisional.

Si para justificar una inscripción provisional se requiere una sentencia judicial definitiva y ejecutoriada (artículo 345, inciso 4), el juicio deberá iniciarse dentro de los 15 días contados a partir de la fecha de notificación de la decisión que autorizó la inscripción provisional.

El plazo dentro del cual deberá justificarse la inscripción provisional se indicará en la decisión que se adopte respecto de esa inscripción.

La capitanía de puerto a cargo del registro de buques podrá, a solicitud de parte y si existen motivos fundados para ello, prorrogar el plazo fijado para justificar una inscripción provisional. La solicitud deberá presentarse ante la capitanía de puerto a cargo del registro.

Artículo 347

Artículo 352

Si la inscripción provisional se cancela debido a que el juicio para la justificación de dicha inscripción no se inició a tiempo, podrá solicitarse una nueva inscripción provisional, pero tendrá efectos jurídicos únicamente a partir del momento de presentación de la nueva solicitud.

El propietario del buque o el beneficiario de un derecho inscripto podrá pedir, mediante un juicio, que se declare la inexistencia del derecho garantizado con la inscripción provisional. La sentencia que haga lugar a una petición de este tipo se anotará, a solicitud de parte, en el registro de buques, y dicha anotación impedirá que se autorice una nueva inscripción provisional.

Artículo 353

Si se cancela una inscripción provisional por causas distintas de las mencionadas en el artículo 352 de la presente Ley, la capitanía de puerto a cargo del registro de buques rechazará de oficio cualquier nueva propuesta de inscripción provisional del mismo derecho sobre la base del mismo documento. Si la capitanía de puerto a cargo del registro de buques no procede en la forma antes indicada y se realiza una nueva inscripción provisional, esta inscripción provisional se cancelará en cuanto la parte contraria comunique que la inscripción provisional ya ha sido cancelada.

Artículo 354

Si se realiza una inscripción provisional del derecho de propiedad sobre un buque, podrán autorizarse inscripciones posteriores no solamente contra el propietario inscripto con carácter definitivo sino también contra el propietario del buque inscripto a título provisional. No obstante, los efectos jurídicos de estas inscripciones dependerán de que la inscripción provisional se justifique o no.

Si la inscripción provisional se justifica, simultáneamente con la anotación de la justificación de la inscripción provisional se cancelarán de oficio todas las inscripciones contra el propietario del buque inscripto en forma definitiva que se realicen después de la presentación de la propuesta en virtud de la cual se procedió a la inscripción provisional del derecho de propiedad.

29ques7.5(2e)tahay5.5(ant8ripto)-277.7(3uque29.3(ee)-1)-225.5(a7ovisional.).1.81jus8734 2 TD1-

A partir de la inscripción definitiva de la cancelación de un crédito garantizado con una hipoteca sobre un buque, no se permitirán inscripciones posteriores relacionadas con la hipoteca; y si la cancelación de la hipoteca se inscribió solamente en forma provisional, podrán autorizarse inscripciones posteriores relacionadas con ese derecho, pero únicamente con los efectos jurídicos mencionados en el artículo 344 de la presente Ley.

Comunicaciones

Artículo 357

La consecuencia jurídica de la inscripción de una comunicación de situaciones personales, especialmente en lo que respecta a la limitación del derecho a disponer de bienes, será que ninguna persona a favor de quien se haya inscrito algún derecho en el registro de buques podrá alegar que desconocía esas situaciones (por ejemplo, la minoría de edad, la prolongación de la patria potestad o la tutela, la incoación de procedimientos de quiebra, etc.).

Las capitanías de puerto a cargo de un registro de buques autorizarán la inscripción de comunicaciones de situaciones personales y la cancelación de la inscripción de dichas comunicaciones sobre la base de documentos que prueben tales situaciones, a propuesta de las partes, sus representantes legales o las autoridades competentes.

Artículo 358

Artículo 358de

Artículo 361

Si se autoriza la inscripción de una comunicación de reserva de prioridad para una hipoteca que se prevé constituir sobre un buque, la reserva quedará sin efecto al cabo de un año, y en los demás casos referidos en el artículo 359 de la presente Ley, a los 60 días contados a partir de la fecha en que se autorizó la inscripción de la reserva.

La fecha de vencimiento de la reserva se indicará en la decisión que haga lugar a su inscripción.

Artículo 362

La propuesta de inscripción o de cancelación de la inscripción de un derecho cuya prioridad se haya garantizado mediante la inscripción de una reserva (artículo 359) deberá presentarse dentro de los plazos establecidos en el artículo 346 de la presente Ley, y deberá ir acompañada de una copia de la resolución que hizo lugar a la inscripción de la reserva.

El documento en virtud del cual habrá de inscribirse o cancelarse el derecho a cuyo respecto se inscribió una reserva de prioridad podrá otorgarse también después de presentada la propuesta de inscripción de la reserva.

En toda decisión que autorice una inscripción definitiva o provisional en respuesta a una solicitud presentada con arreglo a lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo, el tribunal indicará que la inscripción autorizada tiene el orden de prioridad adquirido en virtud de la comunicación de la reserva. La autoridad que realice la inscripción definitiva o provisional autorizada hará constar, en la copia de la decisión por la cual se autorizó la inscripción de la reserva de prioridad, que la inscripción ha sido realizada.

También se autorizarán las inscripciones cuya prioridad se haya garantizado mediante la inscripción de una reserva si el buque o el crédito garantizado con una hipoteca sobre el buque ha sido transferido a un tercero o ha sido gravado después de presentada la propuesta de inscripción de la reserva de prioridad.

Si el propietario de un buque o un acreedor hipotecario es declarado en quiebra antes de que se presente una propuesta de inscripción, se hará lugar a la inscripción solamente en caso de que el documento sobre el negocio jurídico se haya otorgado antes de la fecha de incoación del procedimiento de quiebra, y si la fecha de otorgamiento del documento está probada mediante una certificación realizada por una autoridad competente para la certificación de firmas. Si el documento no reúne estos requisitos, se determinará, de conformidad con las normas de la quiebra, si corresponde o no proceder a la inscripción.

Artículo 363

La cancelación de la reserva antes del vencimiento del plazo referido en el artículo 361 de la presente Ley sólo podrá autorizarse si se adjunta a la propuesta de cancelación una copia de la decisión que hizo lugar a la inscripción de la reserva. Una vez cancelada la inscripción de la reserva, la capitania de puerto a cargo del registro de buques confirmará en la copia de dicha decisión que se ha cancelado la inscripción de la reserva.

Artículo 365

La capitania de puerto que resulte competente de conformidad con el artículo 268 de la presente Ley autorizará, a solicitud de los acreedores, la inscripción de la comunicación de la cancelación judicial de un crédito hipotecario, así como de la comunicación de un juicio de ejecución de hipoteca, si la persona en contra de quien se haya comunicado la cancelación o se haya iniciado el juicio hipotecario está inscrita como propietaria del buque y si se prueba que se ha iniciado el juicio hipotecario.

El tribunal que entienda en la causa también podrá autorizar que se comunique al registro que se ha iniciado un juicio de ejecución de hipoteca.

Como resultado de la inscripción de la comunicación referida en el primer párrafo de este artículo, el crédito se cancelará, o el juicio surtirá efectos contra cualquier propietario subsiguiente del buque y, en particular, se podrá ejecutar la hipoteca que grava el buque hipotecado directamente contra cualquier propietario ulterior del buque sobre la base de una sentencia definitiva2-236(la)-235224.8(e(c334i.96(so1-16cquien)e la)ar) prop231.5(la4uunal)-231.542 5n 3n

ciones trabadas directamente entre el actor y el demandado, las normas de prescripción aplicables a la acción ejercida por el actor se evaluarán a la luz de las disposiciones y normas del derecho sobre los bienes relacionadas con la prescripción.

Artículo 369

Toda persona que desee impugnar una inscripción definitiva contra terceros, de cuya aprobación haya sido debidamente notificada, deberá, dentro del plazo establecido para la interposición de recursos contra la decisión que haya autorizado dicha inscripción, solicitar a la autoridad referida en el artículo 268 de la presente Ley que inscriba una comunicación de que se opone a dicha inscripción definitiva, y dentro del plazo máximo de 60 días contados a partir de la fecha de vencimiento del plazo establecido para la interposición de recursos deberá iniciar un juicio para pedir la cancelación de la inscripción definitiva contra todas las personas que, en virtud de la inscripción impugnada, hayan adquirido algún derecho registral o hayan obtenido inscripciones definitivas o provisionales en relación con derechos inscritos con anterioridad.

presente Ley que autorice que se inscriba una comunicación relativa a la controversia de que es objeto esa inscripción definitiva. Dicha persona deberá adjuntar a su solicitud una constancia de que se ha iniciado la acción penal, expedida por la autoridad competente.

Si se solicita la inscripción de la comunicación de la controversia para que ésta surta efectos también contra los terceros que de buena fe hayan adquirido derechos registrales antes de la inscripción de la comunicación de la controversia, la solicitud de inscripción de la comunicación deberá presentarse ante la capitanía de puerto referida en el artículo 268 de la presente Ley dentro del plazo de que dispone legalmente la parte para recurrir la decisión que autorizó la inscripción definitiva.

Artículo 373

Si en el juicio penal el tribunal decide que se cancele la inscripción definitiva, así como los derechos registrales adquiridos antes de la inscripción de la comunicación referida en el artículo 372 de la presente Ley, la capitanía de puerto mencionada en el artículo 268 de la presente Ley ordenará la cancelación de la inscripción definitiva de conformidad con lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 371 de la presente Ley si la parte en contra de quien se efectuó la inscripción definitiva presenta, junto con la propuesta de cancelación de la inscripción definitiva, la sentencia dictada por el tribunal en el juicio penal, con la confirmación de que dicha sentencia ha quedado ejecutoriada.

Si en el juicio penal el tribunal establece la responsabilidad penal del acusado, o indica a la parte perjudicada que inicie una acción civil para solicitar la cancelación de la inscripción definitiva, la parte perjudicada tendrá derecho a entablar un juicio para pedir que se cancele la inscripción definitiva y los derechos registrales referidos en el primer párrafo de este artículo dentro del plazo de 60 días a partir de la fecha en que haya quedado ejecutoriada la sentencia que indicó a la parte perjudicada que iniciara una acción civil.

Si en la sentencia dictada en el juicio penal el tribunal no declara la responsabilidad penal del acusado, y si la persona autorizada no entabla juicio dentro del plazo indicado en el segundo párrafo de este artículo, la capitanía de puerto referida en el artículo 268 de la presente Ley autorizará que se cancele la inscripción de la comunicación de la controversia a solicitud de la parte que tenga un interés legal en que se mantenga vigente la inscripción impugnada.

Artículo 374

Cuando se solicite la cancelación de la inscripción de la comunicación de la controversia debido a que no se ha iniciado juicio para pedir dicha cancelación dentro de los plazos establecidos en los artículos 369 y 372 de la presente Ley, la capitanía de puerto referida en el artículo 268 de esta Ley procederá con arreglo a lo dispuesto en los párrafos segundo y tercero del artículo 350 de la presente Ley.

Artículo 375

Si el propietario de un buque o un acreedor sobre cuyo buque o crédito existen respectivamente derechos inscritos inicia un juicio para pedir que se cancele total o parcialmente la inscripción de dicho derecho debido a que éste ha prescrito, la capitanía de puerto referida en el artículo 268 de la presente Ley autorizará, a solicitud del actor, que se inscriba una comunicación de la controversia en el registro de buques.

Artículo 376

Si en un juicio se pide que el tribunal declare que se ha adquirido un determinado derecho real por el transcurso del tiempo, el tribunal referido en el artículo 268 autorizará, a solicitud del actor, que se inscriba una comunicación de la controversia en el registro de buques.

Artículo 377

La inscripción de la comunicación de una controversia planteada en el caso de un juicio iniciado para pedir que se cancele la inscripción de un derecho porque éste ha prescrito (artículo 375), o para pedir

Artículo 381

Si con el fin de garantizar su crédito, un acreedor solicita que se inscriba una hipoteca sobre un buque en una ficha determinada del registro de buques, estará obligado a comunicar la existencia de la hi-

Artículo 385

Artículo 389

Deberá entablarse un solo juicio para justificar la inscripción provisional de una hipoteca conjunta inscrita en varios registros respecto de un mismo crédito.

Además del tribunal del deudor hipotecario que tenga competencia territorial general, la capitanía de puerto que resulte competente de conformidad con el artículo 268 de la presente Ley con respecto a uno de los registros que hayan autorizado la inscripción provisional también será competente en relación con el juicio destinado a justificar la inscripción provisional.

Artículo 390

En las constancias que se expidan de las fichas consideradas secundarias en relación con una hipoteca conjunta se hará referencia a la ficha principal, con la aclaración de que las modificaciones que se hubieran realizado respecto de la hipoteca conjunta figurarán únicamente en la ficha principal.

Traslado de la inscripción de un buque de un registro a otro

Artículo 391

La capitanía de puerto a cargo de un registro de buques autorizará el traslado de la inscripción de un buque de su registro a otro si se presenta un documento que pruebe que el buque cambiará de puerto de matrícula y se registrará en el puerto ubicado en la zona correspondiente a la capitanía de puerto a cargo del registro de buques en el que habrá de inscribirse el buque.

Cancelación de la inscripción de un buque en un registro de buques

Artículo 392

La capitanía de puerto a cargo de un registro de buques autorizará la cancelación de la inscripción de un buque en su registro:

- 1) Si se comprueba que el buque se ha perdido o si se presume que se ha perdido;
- 2) En caso de enajenación de la propiedad del buque de una persona física o una persona jurídica civil a un extranjero;
- 3) Si el propietario del buque declara que retira su consentimiento para que el buque esté inscripto en un registro de buques croata, o si se dicta una sentencia judicial que establezca que la declaración del propietario del buque es jurídicamente válida;
- 4) Si el propietario del buque declara que retirará el buque de la navegación en forma permanente;
- 5) Si dejan de existir las condiciones que hicieron posible la inscripción del buque en el registro

que el recurso se interpuso en la fecha en que fue recibido por la autoridad competente de primera instancia.

Artículo 399

Si se recurre una decisión que hizo lugar a una inscripción definitiva o provisional o a la primera inscripción de un buque en un registro de buques, la autoridad competente ordenará que se inscriba en el registro de buques una comunicación del recurso.

Si el recurso es rechazado, el tribunal ordenará que se cancele la inscripción de la comunicación.

La autoridad ordenará de oficio la inscripción de la comunicación referida en los párrafos primero y segundo de este artículo y su cancelación.

Artículo 400

Si la autoridad de segunda instancia rechaza un recurso interpuesto contra una decisión en virtud de la cual se rechazó una propuesta de inscripción, la autoridad de primera instancia ordenará de oficio que

Artículo 406

El armador del buque (que a efectos de esta parte de la Ley incluye al propietario del buque, al fleta-

Artículo 409

Esta parte no se aplicará a:

- ii) En el caso de buques de más de 500 toneladas de arqueo, se calculará la suma siguiente, que se añadirá al monto indicado en el apartado i):
 - 167 Derechos Especiales de Giro por cada tonelada de arqueo del buque de 501 a 30.000 toneladas;
 - 125 Derechos Especiales de Giro por cada tonelada de arqueo del buque de 30.001 a 70.000; y
 - 83 Derechos Especiales de Giro por cada tonelada de arqueo del buque que supere las 70.000 toneladas.

Cuando la suma asignada al pago de las reclamaciones referidas en el presente artículo y calculada de acuerdo con el inciso a) del primer párrafo sea insuficiente para pagar la totalidad de las sumas reclamadas, el saldo impago de dichas reclamaciones se pagará junto con las reclamaciones referidas en el inciso b) del primer párrafo, con cargo a la suma asignada al pago de dichas reclamaciones.

Cuando un salvador no realice la operación de salvamento desde el buque, o actúe exclusivamente a bordo del buque al que se ofrecen servicios de salvamento o en relación con el cual se ofrecen dichos servicios, el límite de su responsabilidad se calculará sobre la base de un arqueo de 1.500 toneladas.

A los efectos de esta parte de la Ley, se considerará que el arqueo del buque es el tonelaje bruto calculado con arreglo a las normas de arqueo contenidas en el anexo I del Convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969.

Artículo 412

En el caso de reclamaciones que resulten de la muerte o las lesiones corporales de un pasajero a bordo y que se refieran a un mismo hecho, el límite de la responsabilidad del armador del buque ascenderá a 46.666 Derechos Especiales de Giro multiplicados por el número de pasajeros que el buque estuviera habilitado para transportar de acuerdo con la lista de navegación, hasta un máximo de 25 millones de Derechos Especiales de Giro.

A los efectos de este artículo, por “reclamaciones que resulten de la muerte o las lesiones corporales de un pasajero a bordo” se entenderá cualquier reclamación planteada por una persona transportada por el buque o por otra persona en nombre de ella:

- a) En virtud de un contrato de transporte de pasajeros, o;
- b) Que, con el consentimiento del armador del buque, acompaña a un vehículo o a animales vivos en virtud de un contrato de transporte de bienes.

Artículo 413

Los montos establecidos en los artículos 411 y 412 de la presente Ley se convertirán a la moneda local al tipo de cambio en vigor a la fecha de constielacontrate-

c) El salvador o salvadores que no actúen desde el buque o que actúen exclusivamente en el buque al que se ofrece el servicio de salvamento (o asistencia) o en relación con ese buque, y de cualquier persona de cuyos actos, omisiones o incumplimiento sean responsables el salvador o salvadores mencionados.

Los límites de responsabilidad establecidos en el artículo 412 de la presente Ley se aplicarán a la suma total de las reclamaciones derivadas de un mismo hecho, y regirán respecto de las personas mencionadas en el primer párrafo del artículo 406 de la presente Ley, en relación con el buque a que se refiere el artículo 412 de esta Ley, y respecto de cualquier persona de cuyos actos, omisiones o incumplimiento sean responsables las primeras.

Artículo 415

Artículo 418

Si el buque o la embarcación menor involucrados en el hecho que da lugar a que se inicie el procedimiento de limitación de la responsabilidad del armador del buque está inscripto en el Registro de Naves de Croacia o en un registro de embarcaciones menores, tendrá competencia territorial el tribunal dentro de cuya circunscripción se encuentre inscripto el buque o la embarcación menor.

Si un buque o una embarcación menor están involucrados en un hecho que da lugar a que se inicie un procedimiento de limitación de la responsabilidad de un armador de nacionalidad extranjera, tendrá competencia territorial el tribunal en cuya jurisdicción haya sido detenido el buque y, si no fue detenido, el tribunal en cuya jurisdicción se hayan depositado activos para la constitución de un fondo de limitación.

En los procedimientos de limitación de la responsabilidad del armador no se admitirá ningún acuerdo entre las partes en lo que respecta a la competencia territorial.

Artículo 422

Los procedimientos de limitación de la responsabilidad del armador podrán iniciarse a instancia de la persona que, de conformidad con las disposiciones de la presente Ley, tenga derecho a limitar su responsabilidad.

La propuesta de incoación de un procedimiento de limitación de la responsabilidad del armador contendrá, además de los datos generales que deben indicarse en toda solicitud, lo siguiente:

- 1) Una descripción del hecho que dio lugar a la reclamación respecto de la cual se propone la limitación de responsabilidad;
- 2) El fundamento de la limitación y el monto al que se pretende limitar la responsabilidad;
- 3) La forma en que el proponente está dispuesto a constituir el fondo de limitación (mediante un depósito en efectivo o mediante la constitución de una garantía suficiente) y, en particular, a garantizar el valor real del fondo (mediante un depósito a plazo fijo en un banco confiable, etc.);
- 4) Una lista de los acreedores conocidos, con indicación de su domicilio comercial o particular;
- 5) Información sobre la clase y el monto probable de las reclamaciones de los acreedores conocidos.

La propuesta de incoación de un procedimiento de limitación de la responsabilidad del armador deberá ir acompañada de documentos que acrediten el arqueo del buque de conformidad con lo dispuesto en el cuarto párrafo del artículo 411 de la presente Ley.

Artículo 423

Si el tribunal entiende que no se han cumplido los requisitos exigidos por la presente Ley para que el proponente tenga derecho a limitar su responsabilidad, dictará una resolución en la que rechazará la solicitud presentada.

Si el tribunal entiende que los recursos del fondo de limitación no estarán efectivamente disponibles para beneficiar a los reclamantes, no hará lugar a la solicitud de constitución del fondo; sin embargo, el procedimiento de limitación de la responsabilidad continuará como si el proponente la hubiera invocado sin la intención de constituir un fondo, siempre y cuando el proponente reúna los requisitos que se le exigen en la presente Ley para tener derecho a limitar su responsabilidad.

Artículo 424

Si el tribunal comprueba que la solicitud formulada en la propuesta de incoación de un procedimiento de limitación de la responsabilidad del armador reúne los requisitos exigidos por la presente Ley para

de que se haya dictado o no una sentencia definitiva sobre su existencia, acompañada de una advertencia sobre las consecuencias de la omisión a que se refiere el artículo 436 de la presente Ley;

- 6) El lugar y la hora de la audiencia fijada para el examen de las reclamaciones.

Artículo 427

Si se inicia un juicio ejecutivo o un procedimiento para garantizar el pago de los créditos que, con arreglo a las disposiciones de la presente Ley, deban liquidarse con cargo al fondo de limitación constituido, contra una persona que tenga derecho a limitar su responsabilidad de acuerdo con lo dispuesto en la presente Ley (artículos 406 y 407), el tribunal que entienda en la causa podrá, a solicitud de esa persona, decretar la suspensión del juicio ejecutivo o procedimiento de garantía y dejar sin efecto todo lo actuado en dichos procedimientos.

gen fue causado por el armador del buque con la intención de provocar el daño o por negligencia grave, a sabiendas de que probablemente ocurriría el daño (artículo 410).

Se considerará que el proponente de la constitución del fondo de limitación y los acreedores reconocen que el crédito comunicado existe y puede satisfacerse con cargo al fondo de limitación constituido, a menos que alguien se oponga a ello por escrito y oralmente en la audiencia de examen de las reclamaciones, antes de que ésta termine.

Artículo 430

Si un acreedor se opone a que su reclamación quede sujeta a la limitación de responsabilidad del proponente y el proponente discrepa con esa oposición, el tribunal dictará una resolución en la que ordenará al acreedor que, en un plazo de 30 días a partir de la fecha de notificación de dicha resolución, inicie una acción judicial contra el proponente para que se declare que su crédito no es pagadero con cargo al fondo de limitación.

Si el acreedor no procede en la forma indicada por el tribunal dentro del plazo establecido en el primer párrafo de este artículo, o si desiste de la acción judicial iniciada, se considerará que ha renunciado a la pretensión de que su crédito no quede sujeto a la limitación de responsabilidad del proponente.

Artículo 431

Si un acreedor impugna la existencia o el monto de la reclamación de otro acreedor o el derecho de éste a cobrar su crédito con cargo al fondo de limitación, el tribunal dictará una resolución en la que ordenará al acreedor cuya reclamación haya sido impugnada que, en un plazo de 30 días a partir de la fecha de notificación de dicha resolución, inicie una acción judicial contra el proponente y todos los acreedores que hayan impugnado su reclamación o el monto de ésta, a fin de que se determine la existencia y el monto de su crédito o su derecho a cobrarlo con cargo al fondo de limitación.

Si los acreedores impugnan el crédito de otro acreedor que ha sido reconocido por una sentencia definitiva dictada en una acción judicial, o por otra autoridad, en contra del proponente, el tribunal dictará una resolución en la que ordenará al acreedor o acreedores que hayan impugnado el crédito que inicien, en un plazo de 30 días, una acción judicial para que se declare la inexistencia de la reclamación.

Si los acreedores a quienes el tribunal ha ordenado que inicien una acción judicial dentro del plazo referido en los párrafos primero y segundo de este artículo no proceden en la forma indicada por el tribunal, o si desisten de la acción judicial iniciada, se considerará que, en el caso a que se refiere el primer párrafo de este artículo, la reclamación no ha sido comunicada, y en el caso indicado en el segundo párrafo de este artículo, que el crédito no ha sido impugnado.

Artículo 432

Si el proponente impugna la existencia o el monto del crédito de un acreedor, el tribunal dictará una resolución en la que ordenará al acreedor que, en un plazo de 30 días a partir de la fecha de notificación de dicha resolución, inicie una acción judicial contra el proponente para que se declare la existencia y el monto de su reclamación.

El proponente no podrá impugnar la reclamación de un acreedor si la existencia y el monto de dicha reclamación han sido establecidos mediante una sentencia definitiva dictada en una acción judicial entablada entre el proponente y ese acreedor o en una acción judicial iniciada de conformidad con lo dispuesto en el primer párrafo del artículo 431 de la presente Ley.

Si el acreedor a quien el tribunal ha ordenado que inicie una acción judicial no procede en la forma indicada por el tribunal dentro del plazo previsto en el primer párrafo de este artículo, o si desiste de la acción judicial iniciada, se considerará que no ha comunicado su reclamación.

Las reclamaciones que se comuniquen una vez finalizada la primera audiencia de distribución del fondo de limitación no se examinarán.

Los acreedores que comuniquen sus créditos después del vencimiento del plazo referido en el inciso 5 del artículo 426 de la presente Ley deberán pagar al proponente y a las demás partes en el procedimiento, a solicitud de éstos, las costas judiciales en que se incurra como consecuencia de esa comunicación posterior. El tribunal podrá intimar a los acreedores a que depositen, dentro de un plazo determinado, la

Las disposiciones de la Ley de Procedimiento Civil relativas a los peritos se aplicarán también a los

Artículo 446

Los recursos de apelación contra las resoluciones dictadas en los procedimientos de limitación de la responsabilidad del armador del buque deberán plantearse dentro de los ocho días siguientes a la notificación de la resolución respectiva.

Artículo 447

En los procedimientos de limitación de la responsabilidad del armador del buque, las partes y el fiscal podrán interponer contra las resoluciones judiciales definitivas que pongan fin a los procedimientos, todos los recursos legales que sean admisibles contra las sentencias dictadas en procesos contenciosos.

OCTAVA PARTE³. CONTRATOS

Capítulo 1. Contratos de construcción de buques

Artículo 448

El contrato de construcción de un buque es un acuerdo en virtud del cual un constructor de buques se obliga a construir un buque nuevo, de conformidad con el diseño y la documentación técnica del buque proyectado, en un plazo determinado, y el contratista se obliga a pagar el precio estipulado por el buque construido.

El contrato de reconstrucción o reparación de un buque es un acuerdo en virtud del cual un reparador de buques se obliga a reconstruir o reparar un buque existente dentro de un plazo determinado, y el comprador se obliga a pagar una remuneración al reparador del buque por la conversión o reparación estipulada del buque.

Artículo 449

Las disposiciones de los artículos 449 y 458 de la presente Ley se aplicarán, según corresponda, al contrato de reconstrucción y reparación de buques, con excepción de la entrada del buque en dique seco, siempre que la entrada en dique seco se efectúe con arreglo a un contrato separado y mediante el pago de un precio.

Si la entrada en dique seco se realiza en virtud de un contrato separado, dicha entrada estará sujeta a las disposiciones de la presente Ley que se refieren a otros contratos marítimos (artículos 656 a 660).

Artículo 450

Los contratos de construcción de buques, así como sus modificaciones o ampliaciones, deben consignarse por escrito.

Los contratos de construcción de buques, o cualquiera de sus modificaciones y ampliaciones, que se celebren en contravención de lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo, no surtirán efecto jurídico alguno.

Artículo 451

A menos que se estipule otra cosa en el contrato de construcción del buque, se considerará que el buque en construcción es propiedad del constructor del buque.

³ Las partes novena y décima del Código se publicarán en el Boletín del Derecho del Mar, No. 43.

Artículo 452

El constructor del buque construirá el buque de conformidad con el contrato de construcción del buque y las normas de su profesión, y de tal modo que se puedan obtener los certificados de navegabilidad del buque que establece la presente Ley y los demás certificados exigidos en el contrato de construcción.

Si el buque, una vez construido, debe inscribirse en un registro de buques extranjero, el constructor del buque lo construirá de acuerdo con el contrato de construcción del buque y las normas de su profesión, y de tal manera que se puedan obtener los certificados exigidos en el contrato de construcción del buque.

Artículo 453

El contratista tendrá derecho a supervisar la construcción del buque y podrá nombrar uno o más supervisores con esa finalidad. El contratista deberá notificar por escrito al constructor del buque dicho nombramiento y cualquier sustitución de supervisores que realice.

Todos los gastos relacionados con la labor de supervisión realizada por los supervisores serán de cuenta del contratista.

El constructor del buque facilitará la labor de supervisión del proceso de construcción que realicen los supervisores.

Si el supervisor comprueba que ciertas obras no se están llevando a cabo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 452 de la presente Ley, notificará inmediatamente y por escrito al constructor del buque.

Si el constructor del buque no acepta las observaciones del supervisor, éste notificará por escrito y sin demora al contratista y solicitará que se inicien los procedimientos previstos en el contrato para esos casos.

Si en el contrato no existen disposiciones sobre los procedimientos mencionados en el quinto párrafo del presente artículo, o si las partes contratantes no aceptan los resultados de dichos procedimientos, se entablará una acción ante los tribunales.

Lo dispuesto en los párrafos primero a quinto de este artículo es sin perjuicio del derecho y el deber del Registro de Naves de Croacia de supervisar la construcción del buque a pedido de las partes y de conformidad con las disposiciones de la presente Ley que se refieren a la comprobación de la navegabilidad de los buques.

Artículo 454

Cuando el constructor del buque haya encargado o adquirido piezas o accesorios para el buque a personas designadas por el contratista, el constructor del buque será responsable de la mano de obra y de los vicios de que adolezcan las piezas y accesorios encargados o adquiridos, a menos que logre probar que no pudo descubrir tales vicios a pesar de haber actuado con la debida diligencia.

Artículo 455

El constructor del buque no será responsable de los defectos de construcción si demuestra que dichos defectos se debieron a que tuvo que acatar las instrucciones del contratista a pesar de haberle advertido de la posibilidad de que se produjeran consecuencias perjudiciales que el empleo de la diligencia debida indicaba como previsibles.

Cuando el contratista suministre los materiales para la construcción del buque, el constructor del bu-

En el caso previsto en el tercer párrafo de este artículo, el constructor del buque no será responsable si el contratista pidió que los materiales se utilizaran en la construcción del buque a pesar de la advertencia de que eran defectuosos.

Si el constructor del buque no es a la vez el diseñador del proyecto, deberá responder de los defectos de construcción del buque que sean consecuencia de haberlo construido de acuerdo con el proyecto y que podría haber descubierto si hubiera empleado la diligencia debida.

En el caso previsto en el quinto párrafo de este artículo, el constructor del buque no será responsable si el contratista, a pesar de la advertencia del constructor, pidió que las obras se realizaran de conformidad con el proyecto.

Artículo 456

El constructor del buque y el reparador del buque tienen derecho a retener el buque en construcción o en reparación en el puerto del astillero hasta que se efectúe el pago de conformidad con el contrato de construcción o reparación del buque.

Artículo 457

El constructor del buque deberá, de su cuenta y riesgo y dentro de un plazo razonable, subsanar los vicios o defectos de los que sea responsable de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 452, 453 y 455 de la presente Ley.

Si no es posible subsanar los vicios, el contratista podrá pedir una rebaja proporcional del precio.

Si el vicio que no puede subsanarse es esencial, el contratista tendrá derecho a rescindir el contrato.

Las disposiciones de los párrafos primero a tercero de este artículo son sin perjuicio del derecho del contratista a obtener una indemnización por los daños y perjuicios.

El constructor del buque no podrá eximirse del cumplimiento de las obligaciones establecidas en los párrafos primero a cuarto de este artículo aunque durante la construcción del buque el contratista no haya formulado objeciones al proyecto elaborado por el constructor del buque, los materiales empleados o la forma en que se realizaron las obras.

Artículo 458

El constructor del buque responderá de los vicios ocultos que se descubran dentro del período de un año contado a partir de la fecha de entrega del buque al contratista, siempre y cuando éste haya notificado al constructor del buque de la existencia de tales vicios en el buque en cuanto se descubrieron.

Artículo 459

Las obligaciones que incumben al constructor del buque de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 458 de la presente Ley se extinguirán por prescripción en el plazo de un año contado a partir de la fecha en que se hayan notificado al constructor del buque los vicios detectados en éste de conformidad con el artículo 458 de la presente Ley.

Lo estipulado en un contrato de construcción de un buque en contravención de lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo no surtirá efecto jurídico alguno.

Capítulo II. Contratos de utilización de buques

1. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 460

2. CONTRATOS MARÍTIMOS

a) Transporte de mercancías

Disposiciones generales sobre el transporte de mercancías

Artículo 465

En virtud del contrato de transporte de mercancías, el armador se obliga a efectuar un transporte por

carga no hubiesen terminado para entonces, siempre que pague la mitad del flete convenido, los gastos vinculados con la sobrestadía y otros gastos en que haya incurrido el armador y que no estén incluidos en el flete.

Lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo se aplicará también a los contratos de transporte de mercancías en una parte proporcional del buque o en un espacio determinado del buque, y a los contratos de transporte de determinadas mercancías, siempre que todos los fletadores desistan del contrato.

En los casos previstos en los párrafos primero y segundo de este artículo, el fletador o los fletadores podrán también desistir del contrato después de que terminen las operaciones de carga o después de finalizado el período de sobrestadía, inclusive en el transcurso del viaje, siempre que paguen la totalidad del flete estipulado, los gastos vinculados con la sobrestadía y los demás gastos en que haya incurrido el armador y que no estén incluidos en el flete.

Cuando el contrato se celebra para el transporte de carga en una parte proporcional del buque o en un espacio determinado del buque, o para el transporte de determinadas mercancías, cualquier fletador podrá desistir del contrato antes de que comiencen las operaciones de carga, siempre que pague la totalidad del flete estipulado, los gastos vinculados con la sobrestadía y los demás gastos en que haya incurrido el armador y que no estén incluidos en el flete.

Artículo 476

En los casos previstos en el cuarto párrafo del artículo 475 de la presente Ley, cualquier fletador podrá desistir del contrato aunque hayan comenzado las operaciones de carga, siempre que cumpla las obligaciones establecidas en dicha norma, que las mercancías puedan descargarse sin poner en peligro la seguridad del buque o de otra parte de la carga, que la partida del buque no se retrase indeTnr.2(raci.9(cont2e-pre q9986 -2.21

Artículo 488

El buque podrá recibir la carga mientras se encuentre anclado en un fondeadero, si así se previó en el contrato o es lo que establecen los usos locales, y estará obligado a hacerlo si la autoridad portuaria competente ordena realizar las operaciones de carga en el fondeadero.

Artículo 489

Si de acuerdo con el contrato, el fletador u otra persona tienen derecho a designar el puerto de carga pero el capitán no recibe la orden correspondiente dentro del plazo convenido o con la debida antelación, o si el capitán recibe la orden pero no puede cumplirla, el capitán actuará según su leal saber y entender, teniendo en cuenta los intereses de los beneficiarios del transporte.

Artículo 490

Si, de conformidad con el contrato, el buque debe arribar al puerto designado dentro de un plazo determinado, se considerará que el buque ha arribado cuando llega al puerto o al lugar de fondeo dentro del puerto.

Artículo 491

Al cargar las mercancías, el cargador deberá seguir las instrucciones del capitán en cuanto a la distribución de la carga a bordo y otras circunstancias relacionadas con la seguridad de las personas, el buque, sus instalaciones y equipo y el resto de la carga, así como con la prevención de la contaminación ambiental.

Artículo 496

La carga no podrá estibarse sobre cubierta sin el consentimiento expreso del cargador, a menos que se trate de un tipo de carga que normalmente se estiba sobre cubierta.

Artículo 497

La cantidad de mercancías entregadas para ser transportadas podrá expresarse en número de piezas o en unidades de peso o de volumen.

En caso de duda, la cantidad se expresará en la unidad de medida comúnmente utilizada en el puerto de carga.

Artículo 498

Podrá enviarse para su transporte una carga distinta de la convenida, si como consecuencia de ello no se modifican las condiciones del transporte en perjuicio del armador, y si no se retrasa el buque ni se pone en peligro la seguridad del buque y del resto de la carga que se encuentre a bordo, y siempre y cuando el fletador, a solicitud del armador, ofrezca garantías de que se hará responsable de cualquier reclamaciónESi-226.2(y)a-227.87se rhbierta mercancías

se.liv.1011daArtículo 4500Tj/F2 1 Tf-16.1804 -1.7273 TD[(PCan)or-23263(se)-221.13lrate -221.5(de)-247.99cargad

Artículo 502

El fletador responderá ante el armador de los daños causados a las personas, el buque, la carga o el medio ambiente, y de todos los demás daños y gastos derivados de un embalaje defectuoso.

Artículo 503

El fletador responderá ante el armador de los daños causados a las personas, el buque, la carga o el medio ambiente, y de todos los demás daños y gastos ocasionados por las condiciones o el estado naturales de la carga, si el armador no tenía o no debía haber tenido conocimiento de su estado y condiciones.

Artículo 504

Cuando los usos del puerto no dispongan otra cosa, se aplicarán las disposiciones de los artículos 486, 490, 491 y 494 de la presente Ley.

Tiempo de embarque

Artículo 505

El armador recibirá las mercancías que habrán de transportarse durante el horario de trabajo del puerto. Dicho horario lo determinará la entidad administradora del puerto con arreglo a la ley.

Artículo 506

La estadía empieza a contarse desde el comienzo del horario de trabajo matutino o vespertino, siempre que la carta de aviso haya sido entregada por lo menos dos horas antes de la finalización del horario de trabajo matutino o vespertino respectivamente.

La duración de la estadía se calculará de acuerdo con los usos del puerto.

La estadía se calculará en días hábiles y fracciones de días hábiles, considerándose que un día hábil es un período de 24 horas consecutivas.

Los domingos, los feriados nacionales y otros feriados en los que no se lleve a cabo ningún trabajo en el puerto, así como los períodos durante los cuales no sea posible realizar operaciones de carga debido al estado del tiempo o a impedimentos del buque, no se contarán como días hábiles.

Artículo 507

La sobrestadía comienza cuando termina la estadía.

La sobrestadía se calculará en días seguidos y fracciones de días seguidos sin interrupción.

Cuando sea imposible trabajar por causa de impedimentos del buque, el tiempo transcurrido no se contará como sobrestadía.

Artículo 508

El armador tendrá derecho a recibir una compensación especial por la sobrestadía.

El monto de la compensación por sobrestadía se fijará de acuerdo con el valor aplicable por igual concepto a otros buques similares que se encuentren en el mismo puerto en el mismo momento; si esto no fuera posible, el monto de la sobrestadía se fijará de acuerdo con el valor aplicable por igual concepto a otros buques similares que se encuentren en el puerto más cercano en el mismo momento.

La sobrestadía se pagará diariamente por adelantado, por días enteros; si las operaciones de carga terminan antes del final de un día por el cual se ha pagado sobrestadía, el armador devolverá la parte que proporcionalmente corresponda.

Artículo 509

Si la sobrestadía no se paga cuando es debido, el buque podrá zarpar inmediatamente con la parte de la carga que se encuentre a bordo.

En el caso previsto en el primer párrafo de este artículo, el armador conservará el derecho a cobrar la totalidad del flete, la sobrestadía y las demás sumas que tenga derecho a cobrar con arreglo al contrato.

Artículo 510

Cuando el buque esté habilitado para zarpar con parte de la carga debido a que no se pagó la sobrestadía en el momento debido (artículo 509), el armador podrá desistir del contrato y descargar las mercancías si la parte cargada no le ofrece garantías suficientes de que podrá satisfacer sus reclamaciones de conformidad con el contrato de transporte.

Al descargar las mercancías, el armador actuará con la debida diligencia de un armador responsable, teniendo en cuenta las circunstancias del caso.

Si el armador desiste del contrato y las mercancías no se descargan, conservará el derecho a cobrar la totalidad del flete, la sobrestadía y los gastos de descarga no incluidos en el flete, así como toda otra suma que tuviera derecho a cobrar con arreglo al contrato.

Artículo 511

Las disposiciones de la presente Ley relativas a la estadía y la sobrestadía no se aplicarán al transporte realizado por buques de línea regular.

Cuando el transporte es realizado por buques de línea regular, el cargador entregará la carga tan rápidamente como pueda recibirla el buque.

Artículo 512

En el caso de buques de línea regular, si a la hora de partida indicada en el cronograma de navegación las operaciones de carga no hubieran terminado, el buque no estará obligado a seguir esperando, a menos que tenga la culpa de la demora en cargar.

Artículo 513

El cargador deberá entregar oportunamente al capitán los documentos de aduana y demás documentos necesarios para la carga, el transporte y la descarga de las mercancías.

Si dichos documentos no se entregan antes de que venza el período de estadía o sobrestadía, y en el caso de buques de línea regular antes de la hora de partida anunciada, el capitán podrá descargar las mercancías.

En el caso previsto en el segundo párrafo de este artículo, el armador conservará el derecho a cobrar la totalidad del flete, la sobrestadía y la sobrestadía extraordinaria, o una indemnización por los daños y perjuicios causados por la detención del buque en el caso de buques de línea regular, y demás perjuicios irrogados al armador.

Artículo 514

Las disposiciones del primer párrafo del artículo 505, así como los artículos 506, 507, 508, 511 y 512 de la presente Ley, se aplicarán cuando los usos del puerto no dispongan otra cosa.

Documentos de expedición

Artículo 515

Al completar las operaciones de carga, el armador expedirá un conocimiento de embarque al cargador, a solicitud de éste.

Artículo 516

Si las mercancías se entregan al armador antes de que sean cargadas, el cargador podrá solicitar al armador que expida un recibo por la carga recibida o un conocimiento de embarque en el que luzca en forma visible la anotación “recibido para embarque” (conocimiento “recibido para embarque”).

El armador que haya expedido un conocimiento “recibido para embarque”, en lugar de expedir un conocimiento de embarque podrá confirmar que se han realizado las operaciones de carga insertando la observación “cargado” en el conocimiento “recibido para embarque”.

Artículo 517

Si el armador ha emitido un conocimiento “recibido para embarque”, el cargador lo devolverá al armador cuando reciba el conocimiento de embarque.

Si antes de la emisión del conocimiento de embarque se expidió un recibo por la carga, el cargador devolverá dicho recibo al armador cuando reciba el conocimiento de embarque.

Artículo 518

Si las mercancías que han de ser transportadas tienen que cargarse en buques diferentes, o si se trata de distintos tipos de mercancías o de mercancías que están divididas en lotes diferentes, tanto el armador como el cargador tendrán derecho a solicitar que se emita un conocimiento de embarque separado por cada buque utilizado, o por cada tipo de mercancía, o por cada lote de carga.

Si las mercancías se cargan a granel, el cargador podrá pedir que se emitan conocimientos de embarque separados para determinadas cantidades de carga.

Artículo 519

Las convenciones entre las partes que sean contrarias a lo dispuesto en el artículo 515 y en el primer párrafo del artículo 516 de la presente Ley no surtirán efecto jurídico alguno.

Artículo 520

El conocimiento de embarque puede emitirse a nombre de una persona determinada, “a la orden” o “al portador”.

Si en un conocimiento de embarque emitido “a la orden” no figura el nombre de la persona a cuya orden deberá entregarse la carga, el armador entregará la carga por orden del cargador.

Artículo 521

El conocimiento de embarque nominativo es transferible mediante cesión, el conocimiento de embarque “a la orden” es transferible mediante endoso y el conocimiento de embarque “al portador” se transfiere mediante su entrega.

Las disposiciones de la Ley sobre Letras de Cambio, con excepción de las disposiciones que rigen el derecho a interponer recursos, se aplicarán según corresponda a la forma y los efectos del endoso.

Artículo 522

A solicitud del cargador, el armador emitirá varios ejemplares originales del conocimiento de embarque, indicando en cada uno de ellos el número total de ejemplares originales emitidos.

Artículo 523

Cada parte podrá solicitar que se emitan varias copias del conocimiento de embarque.

1 1 1 1 1 1

Artículo 529

La firma del cargador en el conocimiento de embarque o en una copia de éste (artículo 526) no significa que el cargador haya aceptado las observaciones hechas por el armador en el conocimiento de embarque de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 528 de la presente Ley.

Artículo 530

Si el armador no formula observaciones en el conocimiento de embarque con arreglo a lo dispuesto en el artículo 528 de la presente Ley, en la relación entre el armador y un tercero que sea tenedor legítimo y de buena fe del conocimiento de embarque se presumirá que el armador ha recibido la carga tal como se describe en el conocimiento de embarque.

Si el armador formula observaciones en el conocimiento de embarque de conformidad con lo dispuesto en el artículo 528, se presumirá que recibió la carga en las mismas condiciones en que fue entregada al consignatario, a menos que el legítimo tenedor del conocimiento de embarque pruebe lo contrario.

Artículo 531

Las estipulaciones escritas del contrato de transporte y las condiciones generales del armador del buque tendrán fuerza vinculante respecto de cualquier tenedor legítimo del conocimiento de embarque que no sea ni el fletador ni el cargador sólo si el conocimiento de embarque se refiere expresamente a dichas estipulaciones y condiciones.

Las estipulaciones verbales de un contrato de transporte que no figuren en el conocimiento de embarque no obligarán a un tenedor autorizado del conocimiento de embarque que no sea el fletador ni el cargador, aun cuando en el conocimiento de embarque se haga referencia expresamente a dichas estipulaciones.

Si el conocimiento de embarque se refiere solamente en forma general a las estipulaciones del contrato de transporte y a las condiciones generales del armador, el tenedor del conocimiento de embarque mencionado en el primer párrafo de este artículo no quedará obligado por las estipulaciones del contrato de transporte ni por las condiciones generales del armador que sean más gravosas que las que se aplican normalmente a ese tipo de transporte.

El viaje

Artículo 532

El armador realizará el viaje en el plazo convenido.

Si no se ha estipulado la duración del viaje, el armador realizará el viaje en un período de tiempo razonable.

Artículo 533

El armador se ajustará a la ruta estipulada en el contrato.

Si en el contrato no se ha estipulado la ruta del viaje, el armador hará el viaje por la ruta habitual.

Artículo 534

Si por alguna razón el buque se ve impedido de comenzar un viaje o de continuar un viaje ya iniciado, y se prevé que el impedimento durará un tiempo considerable o no se sabe cuánto podrá durar, el capitán pedirá instrucciones al fletador o a la persona que tenga derecho a disponer de la carga.

Artículo 541

Cuando no se haya expedido ningún documento de transporte en relación con la carga, el consignatario, si cumple las obligaciones que le incumben en virtud del contrato, tendrá derecho a solicitar al armador que entregue la carga cuando el buque llegue al puerto de destino.

El armador procederá de acuerdo con lo solicitado por el consignatario en virtud de lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo, a menos que el fletador haya estipulado otra cosa en las órdenes relativas a la entrega de la carga, las cuales son obligatorias para el armador.

Artículo 542

El legítimo tenedor del conocimiento de embarque, siempre y cuando cumpla las condiciones establecidas en éste, tendrá derecho a solicitar al armador que entregue la carga tan pronto como ésta llegue al puerto de destino.

En el momento en que reciba la carga, el tenedor legítimo del conocimiento de embarque devolverá dicho documento al armador.

Cuando la carga se entrega en el puerto de destino al tenedor de uno o más ejemplares originales del conocimiento de embarque, los ejemplares originales restantes dejan de obligar al armador.

Artículo 543

Si no se ha expedido ningún documento de transporte en relación con la carga, el consignatario tendrá derecho a solicitar la entrega de la carga antes de que el buque llegue al puerto de destino, siempre que el fletador lo haya autorizado a ello en el contrato.

El legítimo tenedor del conocimiento de embarque tendrá derecho a solicitar la entrega de la carga antes de que el buque llegue a destino, siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el tercer párrafo del artículo 475 y en los artículos 476 y 477 de la presente Ley.

Artículo 544

El armador tendrá derecho a solicitar a la persona a quien se entregue la carga que emita un recibo por la carga entregada.

Artículo 545

Si la carga a que se refiere un documento de transporte se entrega sólo en parte, el armador podrá solicitar que se haga constar la entrega parcial de la carga en dicho documento de transporte o en un recibo especial.

Artículo 546

Si no se ha emitido ningún documento de transporte por la carga transportada, el fletador tendrá derecho a ordenar al armador que entregue la carga en el puerto de destino a una persona distinta de la indicada en el contrato.

El fletador pierde el derecho mencionado en el primer párrafo de este artículo cuando el consignatario, de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley, adquiere el derecho a solicitar y solicita al armador la entrega de la carga.

Artículo 547

Lo dispuesto en los artículos 505 a 508 y en el artículo 514 de la presente Ley se aplicará también al tiempo de descarga.

Artículo 554

Si después de haber pedido instrucciones al cargador o al fletador como se establece en el artículo 553 de la presente Ley, el armador no recibe dichas instrucciones a tiempo, o si no le es posible cumplir las instrucciones recibidas, podrá actuar de conformidad con lo dispuesto en el artículo 548 de esta Ley, pero estará obligado a informar de las medidas que haya adoptado a todos los beneficiarios del transporte de cuya existencia tenga conocimiento.

En el caso de los buques de línea regular, o cuando el transporte de mercancías se realiza en virtud de un contrato de transporte, el armador informará inmediatamente a todos los beneficiarios del transporte de cuya existencia tenga conocimiento, de cualquier obstáculo que impida la entrega de la carga, pero no

es culpable de los hechos que impidieron la descarga, tendrá además que pagar una indemnización por los daños y perjuicios causados por la demora.

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

Artículo 559

El armador es responsable de cualquier daño, merma o pérdida que sufra la carga que reciba para transportar, desde el momento en que la reciba hasta el momento en que la entregue, y responderá asimismo de los daños ocasionados por la demora en la entrega.

Artículo 560

Se considerará que hay demora en la entrega de la carga si ésta no se entrega al consignatario en el plazo convenido o, cuando no se haya acordado un plazo, si la carga no se entrega al consignatario en un lapso razonable.

Artículo 561

El armador no será responsable de ningún daño, merma o pérdida sufrida por la carga o de la demora en la entrega de ésta si demuestra que dicho daño, merma, pérdida o demora se debió a circunstancias que no pudieron impedirse ni evitarse a pesar de haber actuado con la debida diligencia de un armador responsable.

Artículo 562

El armador responderá de los actos y omisiones en que incurran el capitán, otros miembros de la tripulación u otras personas a su servicio en el marco de sus obligaciones, como si él mismo los hubiera cometido.

El armador de un buque no será responsable de los daños, mermas o pérdidas sufridas por la carga o de la demora en la entrega de la carga como resultado de actos u omisiones en la navegación o la gestión del buque cometidos por las personas mencionadas en el primer párrafo de este artículo.

Artículo 563

El armador de un buque de navegación marítima responderá de cualquier daño sufrido por la carga a bordo a causa de un incendio sólo si se prueba que el fuego se produjo como consecuencia de sus propios actos u omisiones.

Artículo 564

El armador no responderá de los daños sufridos por la carga como consecuencia de la innavegabilidad del buque si prueba que actuó con la debida diligencia de un armador responsable (artículo 479).

Artículo 565

El armador no responderá de los daños sufridos por la carga si prueba que dichos daños se produjeron como consecuencia de:

- 1) Fuerza mayor, accidentes marítimos, actos de guerra, delitos internacionales en el mar, disturbios o tumultos populares;
- 2) Restricciones sanitarias u otras medidas y actos de las autoridades gubernamentales;

- 3) Actos u omisiones del cargador o de otras personas con derecho a la carga o de las personas a su servicio;
- 4) Huelgas o cierres patronales o cualquier otro obstáculo que impida el trabajo total o parcialmente;
- 5) Salvamentos o intentos de salvamento de vidas y bienes en el mar;
- 6) Desvío del buque por las causas mencionadas en el inciso 1 de este párrafo o por cualquier otro motivo justificado;
- 7) Pérdida normal de peso o volumen de la carga, daños o pérdidas que resulten de un vicio intrínseco, de defectos ocultos o de la índole especial de la carga;
- 8) Embalaje impropio o marcas ilegibles o no suficientemente duraderas en la carga;
- 9) Defectos ocultos que no puedan descubrirse empleando la debida diligencia.

Aun cuando presente las pruebas referidas en el primer párrafo de este artículo, el armador responderá de los daños y perjuicios que se hayan irrogado si el beneficiario del transporte demuestra que dichos daños se produjeron por culpa del armador o por culpa de las personas de cuyos actos y omisiones éste es responsable, siempre que tales actos y omisiones no estén relacionados con la navegación y la gestión del buque.

Artículo 566

A menos que sea contrario a las normas vigentes, el capitán podrá en cualquier momento y en cualquier lugar descargar, transformar en inofensivas o echar al mar mercancías peligrosas, siempre que el armador no haya sido informado del peligro antes de que fueran cargadas.

En los casos mencionados en el primer párrafo de este artículo, el armador conservará el derecho a cobrar la totalidad del flete y no deberá responder por daños y perjuicios.

Artículo 567

Si el armador ha recibido(mar)-258-27[(A)-219.7(menos)-227.4(qr-235.9o(ma.ados(3dyd)eotivo justiercan25(e)0(n)2

base de una unidad de medida, se tomará como unidad de medida la que se utilice habitualmente en el puerto de carga como base para el cálculo del flete.

Cuando la carga se transporta en contenedores, paletas o artefactos similares, a los efectos de lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo se tomará como unidad de carga:

En el caso de mercancías dañadas, el monto de la indemnización será la diferencia entre el valor de mercado que tendrían las mercancías si no estuvieran dañadas y su valor de mercado estando dañadas.

Si el monto de la indemnización por mercancías perdidas o dañadas no pudiera establecerse de acuerdo con lo dispuesto en los párrafos primero y segundo de este artículo, dicho monto será fijado por un tribunal.

En caso de que las mercancías no lleguen a destino o de que lleguen dañadas, los gastos que se hubieran evitado por tal circunstancia se deducirán de la suma que deberá pagar el armador en concepto de indemnización por la merma, pérdida o daño de las mercancías.

Artículo 581

Lo dispuesto en los artículos 575, 579 y 580 de la presente Ley se aplicará también cuando el capitán, otros miembros de la tripulación del buque o cualquier otra persona al servicio del armador sean responsables, de acuerdo con las normas generales de derecho, de los perjuicios causados por la merma, pérdida o daño, siempre que se pruebe que dichos daños fueron ocasionados mientras alguna de esas personas estaba trabajando o en relación con su trabajo, o mientras prestaba sus servicios o en relación con dichos servicios.

Las personas mencionadas en el primer párrafo de este artículo no tendrán derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad si se demuestra que causaron el daño intencionalmente o por negligencia grave y a sabiendas de que se podría producir un daño.

Artículo 582

El monto total de la indemnización por daños y perjuicios que deberán pagar el armador y las personas referidas en el primer párrafo del artículo 581 de la presente Ley no podrá superar el monto establecido en el artículo 575 de esta Ley.

Las disposiciones del primer párrafo de este artículo son sin perjuicio de lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 581 de la presente Ley.

Artículo 583

Las personas mencionadas en el primer párrafo del artículo 581 de la presente Ley responderán hasta el monto máximo establecido en el artículo 575 de esta Ley, aunque el armador haya aumentado el límite de su responsabilidad de conformidad con el artículo 576 de esta Ley.

Artículo 584

Las disposiciones de la presente Ley que se refieren a la responsabilidad del armador no podrán modificarse mediante un contrato en perjuicio del beneficiario del transporte.

Como excepción a lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo, las disposiciones de la presente Ley que rigen la responsabilidad del armador podrán modificarse mediante un contrato en beneficio del armador en caso de:

- 1) Daños, merma o pérdida de la carga que se produzcan antes de la carga o después de la descarga;
- 2) Daños causados por la demora.

Las disposiciones de la presente Ley que se refieren a la responsabilidad del armador también podrán modificarse mediante un contrato en beneficio del armador en caso de:

- 1) Transporte de animales vivos;
- 2) Transporte de carga sobre cubierta con el consentimiento del cargador otorgado por escrito.

Artículo 585

Las estipulaciones de un contrato que sean contrarias al artículo 584 de la presente Ley no surtirán efecto jurídico alguno.

Artículo 586

Las disposiciones de la presente Ley que rigen la responsabilidad del armador se aplicarán a todas las reclamaciones de origen contractual o extracontractual que se planteen contra el armador en relación con cualquier daño, merma o pérdida de la carga, sobre la base de cualquier argumento.

Artículo 587

Las disposiciones de la presente Ley que rigen la responsabilidad del armador son sin perjuicio de las disposiciones de esta misma Ley que se refieren a las averías gruesas.

El flete

Artículo 588

El monto del flete se fijará mediante un contrato.

Si el monto del flete no se estableció en el contrato, se determinará de acuerdo con el valor medio del flete estipulado en otros contratos de transporte de cargas del mismo tipo que estuvieran en vigor en el momento de embarque de las mercancías en el puerto de carga.

Artículo 589

Si la cantidad de mercancías cargadas es superior a la cantidad estipulada, el flete se incrementará proporcionalmente.

Si en lugar de las mercancías estipuladas se cargan otras mercancías cuyo precio de transporte sea mayor, se pagará el flete que corresponda a las mercancías efectivamente cargadas.

Si la cantidad de mercancías cargadas es inferior a la cantidad estipulada, o si las mercancías no se cargan, se pagará el flete que corresponda a la cantidad total de mercancías estipulada en el contrato.

Si la cantidad de mercancías cargadas es inferior a la cantidad estipulada y el precio del transporte de las mercancías efectivamente cargadas es mayor que el flete convenido, se pagará la totalidad del flete convenido más la diferencia entre éste y el flete de las mercancías efectivamente cargadas.

Las disposiciones del tercer párrafo de este artículo son sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 475 de la presente Ley.

Artículo 590

Si sólo se ha cargado una parte de las mercancías estipuladas en un contrato de fletamento, pero el armador hace uso del espacio no ocupado, el flete convenido se reducirá proporcionalmente.

Si el armador ha hecho uso del espacio no ocupado en contravención de una orden expresa del fletador, el armador será responsable ante el fletador de los daños y perjuicios que de ello se deriven.

Artículo 591

de3-25abln6(pag50e)-25variespopag50-27alqu(est(part-268.maa)])-256.5(el)] TJ-1.8182 -1.181duratravce us25aj

Artículo 598

El flete correspondiente a las mercancías cargadas sin el consentimiento del armador y a toda mercancía que no haya sido marcada con precisión o que no esté suficientemente marcada se calculará sobre la base del valor máximo del flete aplicado en casos similares al mismo tipo de mercancías cargadas para ser transportadas por la misma ruta, o aproximadamente la misma ruta, siempre que el flete fijado de esta manera sea mayor que el flete convenido.

Artículo 599

Sólo se pagará flete por la carga que haya sido transportada y puesta a disposición del consignatario en el puerto de destino.

Además de los casos mencionados en los artículos 475, 476, 509, 510, 566, 572, 573 y 574 de la presente Ley y como excepción a lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo, también se pagará flete por la carga que no haya sido transportada y puesta a disposición del consignatario si dicha carga no llegó a destino por causas imputables al fletador o al cargador, o a personas con derecho a disponer de la carga, o a cualquier otra persona de cuyo comportamiento ellos fuesen responsables, o si la carga no arribó al puerto de destino por razones vinculadas con la carga sin culpa alguna del armador.

Como excepción a lo dispuesto en el segundo párrafo de este artículo, además de los casos mencionados en los artículos 473, 567, 573 y 600 de la presente Ley, el armador tendrá derecho a cobrar flete por la carga transportada sólo durante una parte del viaje —en cuyo caso se cobrará una suma proporcional a la distancia efectivamente recorrida—, a menos que el armador sea responsable de la interrupción del viaje.

Artículo 600

En caso de naufragio u otro accidente de navegación, así como en caso de apresamiento o detención del buque o de la carga como resultado de actos bélicos, delitos internacionales en el mar, disturbios o tumultos populares, el armador tendrá derecho a cobrar flete por la carga salvada, en proporción a la distancia efectivamente recorrida.

Artículo 601

Si no se emitió ningún documento de transporte, el consignatario pagará el flete y demás sumas adeudadas en virtud del transporte de la carga tan pronto como ésta le sea entregada, a menos que el fletador y el armador hayan acordado otra cosa.

Artículo 602

Si la entrega de la carga se realiza de conformidad con un conocimiento de embarque, el consignatario pagará únicamente las sumas indicadas en el conocimiento de embarque o las que se hayan devengado con posterioridad a su expedición.

Artículo 603

Si el consignatario no cumple las obligaciones establecidas en los artículos 601 a 603 de la presente Ley, el armador tendrá derecho a retener y vender la carga con arreglo a lo dispuesto en los artículos 555 a 557 de esta Ley.

El armador gozará también de los derechos mencionados en el primer párrafo de este artículo cuando entregue la carga a una persona que no sea el consignatario.

Artículo 613

El precio del pasaje se establece mediante un contrato.

Artículo 614

El armador emitirá un billete a todo pasajero que lo solicite.

El billete podrá emitirse a nombre de una persona o al portador.

Artículo 615

Artículo 620

No se reembolsará el precio del pasaje si el pasajero no embarca antes o en el momento de la salida del buque o si no termina el viaje.

Artículo 621

En el caso de viajes que se limiten a las aguas interiores de la República de Croacia, el armador

Artículo 625

Las disposiciones de la presente Ley que rigen la responsabilidad del armador del buque por la muerte o las lesiones corporales de un pasajero se aplicarán también cuando el transporte se realice en forma gratuita.

Artículo 626

El armador del buque será responsable de los daños y perjuicios que resulten de la muerte o las lesiones corporales sufridas por un pasajero, o de la entrega incompleta, el extravío o los daños del equipaje, si el hecho que causó dichos daños y perjuicios ocurrió durante el viaje, así como de los daños y perjuicios causados por cualquier demora en la entrega del equipaje al pasajero, si los daños y perjuicios o la demora se produjeron por culpa del armador o de personas a su servicio.

La persona que reclame indemnización por daños y perjuicios en virtud de lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo, tendrá que demostrar que el hecho que causó los daños y perjuicios ocurrió durante el viaje, y deberá probar también el monto de dichos daños y perjuicios.

Artículo 627

El armador del buque responderá de los daños y perjuicios mencionados en el artículo 626 de la presente Ley que se hayan producido por culpa de una persona a su servicio que estuviera realizando las tareas que le correspondían en el marco de sus funciones.

Artículo 628

A menos que se demuestre lo contrario, se presumirá que el armador del buque incurrió en culpa si la muerte o las lesiones corporales sufridas por el pasajero, o la entrega incompleta, el extravío o los daños del equipaje de mano, o la demora en la entrega de dicho equipaje al pasajero fueron causados, directa o indirectamente, por naufragio, abordaje, encalladura o varada, explosión, incendio o un defecto del buque.

Se presumirá, salvo prueba en contrario, que el armador es culpable de la entrega incompleta, el extravío o los daños de otro tipo de equipaje, o de cualquier demora en la entrega de dicho equipaje al pasajero, cualquiera sea la índole del hecho que causó dichos daños y perjuicios.

Artículo 629

El armador responderá ante el pasajero, de conformidad con el segundo párrafo del artículo 628 de la presente Ley, de los daños y perjuicios que resulten de la entrega incompleta de objetos de valor (dinero, valores, oro, plata, joyas, piedras preciosas, objetos de arte), o de los daños que éstos sufran, o de cualquier demora en su entrega al pasajero, solamente si el armador del buque se había constituido en depositario de dichos objetos de valor.

El armador deberá emitir un recibo escrito por los bienes que reciba en depósito con arreglo al primer párrafo de este artículo.

Artículo 630

Si el pasajero lo solicita, el armador deberá emitir un recibo escrito por el equipaje que se le entregue en depósito.

En dicho recibo se deberá indicar el tipo de equipaje y el número de piezas.

A menos que se demuestre lo contrario, se presumirá que los datos indicados en el recibo del equipaje son correctos.

Artículo 631

Si al concluir el viaje el equipaje no es reclamado o retirado del buque, el armador lo mantendrá bajo su custodia o lo depositará en poder de un depositario adecuado por cuenta y riesgo del pasajero.

Artículo 632

Si el armador demuestra que las lesiones corporales o la muerte de un pasajero, la entrega incompleta, el extravío o los daños del equipaje, o la demora en la entrega del equipaje al pasajero, se produjeron parcial o exclusivamente por culpa de dicho pasajero o por un acto de éste que no pueda considerarse normal, el tribunal podrá mitigar la responsabilidad del armador o exonerarlo de ella.

Artículo 633

La responsabilidad del armador del buque por las lesiones corporales o la muerte de un pasajero se limitará en todos los casos a 46.666 Derechos Especiales de Giro por pasajero y por viaje.

Si la indemnización por daños y perjuicios se otorga en calidad de renta anual, el capital no podrá superar el monto establecido en el primer párrafo de este artículo.

El monto indicado en el primer párrafo de este artículo se aplicará a la liquidación de las reclamaciones de todos los acreedores que se deriven de hechos ocurridos durante un mismo viaje.

Artículo 634

La responsabilidad del armador del buque por los daños y perjuicios causados por la entrega incompleta, el extravío o los daños del equipaje, o por cualquier demora en la entrega del equipaje al pasajero, se limitará en todos los casos a los montos siguientes:

- 1) 833 Derechos Especiales de Giro por pasajero y por viaje en el caso del equipaje de mano;
- 2) 3.333 Derechos Especiales de Giro por vehículo y por viaje en el caso de los vehículos, incluido el equipaje transportado en el interior de un vehículo o sobre éste;
- 3) 1.200 Derechos Especiales de Giro por pasajero y por viaje si se trata de un tipo de equipaje distinto del mencionado en los incisos 1 y 2 del primer párrafo de este artículo.

Lo dispuesto en el inciso 3 del primer párrafo de este artículo se aplicará también a la responsabilidad del armador por daños causados a objetos de valor (artículo 629).

Artículo 635

Artículo 637

Se podrá aumentar el límite máximo de la responsabilidad del armador previsto en los artículos 633, 634 y 635 de la presente Ley mediante un acuerdo expreso y por escrito entre el armador y el pasajero.

Artículo 638

Además de la suma que el armador del buque está obligado a pagar al pasajero con arreglo a lo dispuesto en los artículos 633, 634, 635 y 637 de la presente Ley, deberá pagarse la totalidad de los intereses y costas judiciales reconocidos por el tribunal en una acción de daños y perjuicios resultantes de las lesiones corporales o la muerte de un pasajero, la entrega incompleta, el extravío o los daños del equipaje, o la demora en la entrega del equipaje al pasajero.

Artículo 639

Si se entabla una demanda de daños y perjuicios contra personas que están al servicio del armador del buque o del armador efectivo del buque al amparo de las disposiciones de la presente Ley sobre el transporte de pasajeros y su equipaje, dichas personas tendrán derecho a beneficiarse de la exoneración o limitación de responsabilidad a que tiene derecho el armador del buque de acuerdo con lo dispuesto en esta Ley, siempre y cuando dichas personas hayan actuado en el marco de sus funciones a bordo del buque.

Las personas al servicio del armador o del armador efectivo mencionadas en el primer párrafo de este artículo perderán su derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad prevista en los artículos 633, 634 y 635 de esta Ley si se demuestra que los daños y perjuicios fueron causados por actos u omisiones cometidos por esas personas con la intención de causar dichos daños, o imprudentemente, a sabiendas de que probablemente ocurrirían tales daños y perjuicios.

El límite de responsabilidad acordado entre el armador y el pasajero de conformidad con las disposiciones del artículo 637 de la presente Ley no se aplicará a las personas mencionadas en el primer párrafo de este artículo.

Artículo 640

El transporte de pasajeros y equipaje de mano comprende el tiempo durante el cual el pasajero se encuentra a bordo, el tiempo de embarco y desembarco y el tiempo necesario para trasladar al pasajero de la costa al buque y viceversa, siempre y cuando se incluyan los gastos de dichos traslados secundarios en el precio del billete o si el armador suministra las embarcaciones utilizadas para dichos traslados. No se considerará parte del transporte el tiempo que el pasajero permanezca en la terminal del puerto o en cualquier otra parte de éste.

Además del tiempo indicado en el primer párrafo de este artículo, el transporte de equipaje de mano también abarca el período comprendido entre el momento en que el armador se hace cargo del equipaje, ya sea en tierra o a bordo, y el momento en que lo devuelve al pasajero.

Artículo 641

Cuando exista fundamento para aplicar los límites de responsabilidad previstos en los artículos 633, 634, 635 y 637 de la presente Ley, dichos límites se aplicarán a la suma total de las indemnizaciones que puedan otorgarse en el marco de todas las acciones por responsabilidad contractual o extracontractual que se entablen a raíz de la muerte o las lesiones corporales de un pasajero, la entrega incompleta, el extravío o los daños del equipaje, o cualquier demora en la entrega del equipaje al pasajero.

Si el transporte fue realizado por un armador efectivo, el monto total de la indemnización que podrá obtenerse del armador o el armador efectivo y de las personas a su servicio que estuvieran actuando en el

marco de sus funciones oficiales no podrá superar el monto más alto de la indemnización que pueda reclamarse al armador o al armador efectivo; sin embargo, ninguna de las personas mencionadas deberá responder por encima de los límites aplicables a ellas.

En todos los casos en que, de acuerdo con las disposiciones del artículo 639 de la presente Ley, las personas al servicio del armador o el armador efectivo tengan derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad prevista en los artículos 633, 634 y 635 de esta Ley, el monto total de la indemnización que podrá obtenerse del armador, o en definitiva del armador efectivo, y de las personas a su servicio, no podrá superar los límites establecidos en dichos artículos.

Artículo 642

El pasajero deberá formular sus objeciones por escrito al armador del buque o al representante autorizado de éste en los siguientes casos:

- 1) Cuando el equipaje presenta daños manifiestos:
 - a) En el caso del equipaje de mano, antes de su devolución al pasajero o en el momento de la devolución;
 - b) En el caso de otro tipo de equipaje, en el momento de su entrega o antes;
- 2) Cuando el equipaje no presenta daños manifiestos o ha sido extraviado, dentro del plazo de 15 días a partir de la fecha de su liberación o entrega, o a partir de la fecha en que debió haberse entregado.

Si el pasajero no cumple con las disposiciones del primer párrafo de este artículo, se presumirá que ha recibido el equipaje en buen estado, a menos que se demuestre lo contrario.

No será necesario cursar un aviso por escrito si el estado del equipaje se verificó en presencia de ambas partes en el momento de la entrega.

Artículo 643

Si el equipaje no se entrega al pasajero dentro de los 30 días siguientes a la finalización del viaje, el pasajero podrá declarar que considera que el equipaje se ha extraviado.

El pasajero que presente una declaración con arreglo a lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo tendrá derecho a solicitar al armador que le informe de la recuperación del equipaje si éste es localizado antes de que transcurra un año a partir de la fecha de pago de la indemnización por el extravío del equipaje.

Dentro de los 30 días siguientes a la fecha en que reciba la información sobre la localización del equipaje, el pasajero podrá solicitar que se le entregue en el lugar que él indique contra el pago de los gastos de transporte.

El pasajero que acepte la entrega del equipaje recuperado deberá reembolsar la suma que hubiera recibido en concepto de indemnización por el extravío del equipaje, menos el flete que se le hubiera reembolsado, pero conservará el derecho a ser indemnizado por los daños y perjuicios resultantes de la demora en la entrega del equipaje.

Si el pasajero no formula la solicitud prevista en los párrafos segundo y tercero de este artículo, el armador podrá disponer libremente del equipaje.

Artículo 644

Cualquier condición del contrato estipulada antes de que se produzca el hecho causante de la muerte o las lesiones corporales de un pasajero, o de la entrega incompleta, el extravío o los daños del equipaje, o de la demora en la entrega del equipaje al pasajero, será nula si tiene por efecto exonerar al armador de su responsabilidad frente al pasajero, o fijar un límite de responsabilidad inferior al monto establecido en la

presente Ley, con excepción del previsto en el artículo 635 de esta Ley, o trasladar la carga de la prueba del armador a otra persona.

Artículo 645

Las disposiciones de los artículos 626, 627, 628, 629 y 632 de la presente Ley se aplicarán a todas las reclamaciones, tanto contractuales como extracontractuales, planteadas contra el armador sobre la base de cualquier fundamento, por daños y perjuicios causados por la muerte o las lesiones corporales de un pasajero, la entrega incompleta, el extravío o los daños del equipaje, o la demora en la entrega del equipaje al pasajero.

Artículo 646

El armador tendrá derecho a retener y vender el equipaje que se le entrega para su transporte y los objetos de valor que reciba en custodia a fin de satisfacer las reclamaciones relacionadas con el transporte de un pasajero y su equipaje y la custodia de objetos de valor.

c) Operaciones de remolque y empuje

Artículo 647

En virtud del contrato de remolque, el armador de un remolcador se obliga a remolcar o a empujar otro buque u objeto con su propio buque a un lugar designado, o por un período determinado, o para la ejecución de una operación en particular, y el armador del buque remolcado o empujado se obliga a pagar un precio por la operación de remolque.

El precio de la operación de remolque debe estipularse en el contrato.

Artículo 648

La operación de remolque se realizará bajo el mando del capitán del buque remolcado, a menos que se convenga en otra cosa.

Artículo 649

De conformidad con la presente Ley:

1) La operación de remolque comienza:

— Cuando, por orden del capitán de la operación, el remolcador se coloca en una posición que le permite realizar la operación de remolque, o cuando, por orden del capitán de la operación, el remolcador recibe o entrega el cable de remolque, o cuando comienza a empujar el buque o a realizar cualquier otra maniobra necesaria para la operación de remolque, según cuál ocurra primero;

2) La operación de remolque finaliza:

— Cuando se cumple la orden final dada por el capitán de la operación de que se suelte el cable de remolque o cuando termina el empuje o cualquier otra maniobra necesaria para la operación de

El armador del remolcador será responsable de la carga que se encuentre en la embarcación remolcada sólo si ha aceptado expresamente asumir esa responsabilidad.

El armador del remolcador podrá obligarse a transportar la carga remolcándola con su propio buque o con otro buque. En caso de duda, se presumirá que se ha celebrado un contrato de remolque.

El armador de un remolcador que, con arreglo a lo dispuesto en los párrafos segundo y tercero de este artículo, es responsable de la carga responderá de los daños que sufra la carga de conformidad con las disposiciones de la presente Ley relacionadas con la responsabilidad del armador del buque por el transporte de mercancías.

Artículo 651

La indemnización por los daños y perjuicios causados por el abordaje entre buques remolcados o empujados, o por el abordaje entre estos y otros buques, se regirá por las disposiciones de la presente Ley que regulan la indemnización por los daños causados por el abordaje de buques.

Artículo 652

Si el buque remolcado corre peligro por circunstancias de las cuales el armador del remolcador no es responsable de acuerdo con el contrato de remolque, y el remolcador participa en los servicios de salvamento, el armador del remolcador tendrá derecho a una recompensa por el salvamento si éste se lleva a cabo con éxito.

El armador del remolcador no tendrá derecho a una recompensa por el salvamento si en el contrato se estipula que cualquier recompensa por salvamento estará incluida en el precio de la operación de remolque.

Si en el contrato se estipula que el precio de la operación de remolque se pagará solamente en caso de que el servicio se preste satisfactoriamente, el armador del remolcador tendrá igualmente derecho a cobrar el precio aunque el servicio no sea satisfactorio si demuestra que ello se debió a la culpa del armador del buque remolcado.

Si no se ha estipulado que el precio de la operación de remolque se pagará solamente en caso de que el servicio se preste satisfactoriamente, el armador del remolcador no tendrá derecho a cobrar el precio si el armador del buque remolcado demuestra que el servicio no se prestó satisfactoriamente por culpa del armador del remolcador.

Artículo 653

Las disposiciones de la presente Ley sobre las averías gruesas se aplicarán también a las relaciones entre el remolcador y el buque remolcado.

Artículo 654

Los buques de pabellón extranjero no podrán realizar ninguna operación de remolque que comience y termine en un puerto o en aguas interiores de Croacia y dentro de las aguas territoriales de la República de Croacia (remolque de cabotaje) sin el consentimiento del ministro competente.

Artículo 655

Lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 647 y en los artículos 650 y 654 de la presente Ley se aplicará también a las operaciones de empuje.

d) Otros contratos marítimos

Artículo 656

Las disposiciones de los artículos 657 a 660 de la presente Ley se aplicarán a los contratos celebrados entre un contratista que contrata un servicio distinto del transporte marítimo de pasajeros, equipaje o bienes o del servicio de remolque, y un armador que presta el servicio mediante el uso de un buque, por cuyo concepto el contratista se obliga a pagarle una remuneración.

Los contratos previstos en el primer párrafo de este artículo comprenden también el fletamento por tiempo determinado.

Artículo 657

Salvo convención en contrario, el armador será responsable de la navegabilidad del buque de conformidad con lo dispuesto en el artículo 479 de la presente Ley.

Artículo 658

A menos que las partes estipulen otra cosa, el armador de un buque será responsable de los actos y omisiones de las personas a su servicio que ejecuten el contrato, como si los hubiera cometido él mismo.

Lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo es sin perjuicio de las disposiciones del artículo 657 de la presente Ley.

El armador y las personas a su servicio serán responsables de la muerte y las lesiones corporales de las personas al servicio del contratista, de conformidad con las disposiciones de la presente Ley que rigen la responsabilidad por la muerte o las lesiones corporales de los miembros de la tripulación, siempre y cuando su presencia a bordo se deba a la ejecución del contrato.

Artículo 659

Las disposiciones del artículo 469 de la presente Ley se aplicarán también a los contratos mencionados en el artículo 656 de esta Ley.

Artículo 660

Las disposiciones de la presente Ley que se refieren al flete del transporte marítimo de mercancías se aplicarán también según corresponda a los contratos previstos en el artículo 656 de la presente Ley.

e) Transporte marítimo realizado por varios transportistas

Artículo 661

En el contrato de transporte marítimo de mercancías, pasajeros y equipaje puede estipularse que el armador del buque realice una parte del transporte con su propio buque y otra parte con buques de otros armadores (transporte directo).

El armador de un buque que reciba carga en virtud de un contrato de transporte directo de mercancías deberá emitir un conocimiento de embarque por todo el viaje contratado (conocimiento de embarque directo).

El armador de un buque que se comprometa a efectuar un transporte directo de pasajeros deberá emitir a cada pasajero un billete que abarque la totalidad del viaje contratado (billete directo).

El armador de un buque que reciba equipaje de un pasajero para transportarlo en virtud de un contrato de transporte directo de pasajeros emitirá un recibo del equipaje por todo el viaje contratado (recibo de equipaje directo).

Cada armador subsiguiente que participe en la ejecución de un transporte directo de pasajeros responderá ante los pasajeros únicamente por los daños y perjuicios causados durante la parte del viaje que él haya realizado.

El armador en cuya parte del viaje haya ocurrido la merma, el extravío o los daños del equipaje de mano será responsable de los daños y perjuicios respectivos. El pasajero perjudicado tendrá la obligación de formular por escrito las objeciones referidas en el primer párrafo del artículo 642 de la presente Ley y presentarlas al armador en cuya parte del viaje hayan ocurrido los daños, a más tardar cuando el pasajero desembarque del buque de dicho armador.

Los armadores mencionados en los párrafos primero y segundo de este artículo serán solidariamente responsables de las lesiones corporales o la muerte de un pasajero.

Artículo 666

Si un armador que ha celebrado un contrato de transporte directo de pasajeros liquida la reclamación de un pasajero de la cual es también responsable otro armador de conformidad con lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 665 de la presente Ley, tendrá derecho a recurrir contra este último.

Artículo 667

Artículo 672

El fletamento de buques con cesión de la gestión náutica debe consignarse por escrito. De lo contrario, no surtirá efecto jurídico alguno.

Artículo 673

El arrendador entregará el buque al arrendatario en condiciones que hagan posible su uso en la forma estipulada o con arreglo a la costumbre.

A menos que se acuerde lo contrario, los buques se entregarán sin tripulación.

Artículo 674

Los gastos de funcionamiento del buque serán de cuenta del arrendatario.

El arrendatario estará obligado a mantener el buque en condiciones de funcionamiento durante el plazo del fletamento, y al vencimiento del contrato lo devolverá en las mismas condiciones en que lo recibió y en el mismo lugar.

El arrendatario no será responsable del desgaste natural del buque.

No son de cuenta del arrendatario los gastos de las reparaciones que sean necesarias para subsanar los vicios ocultos que tenga el buque en el momento de su entrega al arrendatario, ni de los daños y perjuicios resultantes de la pérdida del buque por causas de fuerza mayor.

Artículo 675

El arrendador responderá de los daños y perjuicios causados por defectos que hagan que el buque deje de ser apto para el fin convenido o acostumbrado o que reduzcan seriamente esa aptitud si dichos defectos existían en el momento de su entrega al arrendatario, a menos que el arrendador demuestre que di-

Artículo 679

Si el arrendatario no paga el precio del arriendo en la fecha debida, el arrendador podrá reclamar inmediatamente el pago del precio estipulado por toda la duración del fletamento o rescindir el contrato.

Lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo es sin perjuicio del derecho del arrendador a reclamar daños y perjuicios.

Artículo 680

El contrato de fletamento de buques con cesión de la gestión náutica podrá celebrarse por un plazo definido o indefinido, y para uno o más viajes.

Artículo 681

El contrato de fletamento de buques con cesión de la gestión náutica celebrado por un plazo definido podrá prorrogarse únicamente mediante un acuerdo escrito.

El contrato de fletamento de buques con cesión de la gestión náutica celebrado por un plazo indefinido podrá rescindirse si se notifica por escrito a la otra parte la voluntad de rescindir con una antelación de tres meses como mínimo.

Artículo 682

El fletamento de un buque con cesión de la gestión náutica se acaba por la pérdida del buque, o si el buque deja de ser apto en forma permanente para ser utilizado, o si por causa de fuerza mayor su uso se torna imposible durante el plazo del fletamento.

Si las reparaciones del buque que son de cuenta del arrendador duran demasiado tiempo o se prevé que durarán demasiado tiempo, el arrendatario podrá desistir del fletamento.

Artículo 683

Si el arrendatario no devuelve el buque a su propietario al vencimiento del contrato de fletamento con cesión de la gestión náutica, deberá pagar una indemnización por el tiempo suplementario por un monto equivalente al doble del precio del arriendo.

Si la demora en la devolución del buque es imputable a la culpa del arrendatario, éste responderá ante el propietario de los daños y perjuicios que superen el monto establecido en el primer párrafo de este artículo.

Artículo 684

El arrendatario tendrá derecho a percibir cualquier recompensa por salvamento que gane el buque mientras se encuentre arrendado en virtud de un contrato de fletamento con cesión de la gestión náutica.

Artículo 685

El arrendatario sólo podrá subarrendar el buque con el consentimiento del propietario otorgado por escrito.

4. PLAZOS DE PRESCRIPCIÓN

Artículo 686

Las acciones derivadas de los contratos de utilización de buques, con excepción de las acciones relacionadas con los contratos de transporte de pasajeros y equipaje, prescribirán al cabo de un año.

El plazo de prescripción de las acciones derivadas de los contratos de transporte de pasajeros y equipaje será de dos años.

Una vez planteada una reclamación, las partes podrán acordar por escrito una ampliación del plazo de prescripción establecido en el primer párrafo de este artículo.

Los acuerdos celebrados con arreglo al primer párrafo de este artículo no surtirán efecto jurídico alguno a menos que se otorguen por escrito.

El plazo de prescripción comenzará a correr:

1) En los contratos de transporte de mercancías:

— Cuando se reclamen daños y perjuicios por merma, pérdida o daños de la carga, a partir de la fecha en que se entregó o debió haberse entregado la carga en el lugar de destino;

cuenta del mandante y en nombre y representación de éste, en virtud de una autorización general o especial, mientras que el mandante se obliga a reembolsar los gastos al agente marítimo y a pagarle una remuneración.

Artículo 688

Los servicios de agencias marítimas son servicios relacionados con la navegación, los buques y su utilización, y en particular con la asistencia a los buques y el cumplimiento de las formalidades aduaneras, la mediación en la celebración de contratos de utilización de buques, la compra y la venta de buques, su construcción y reparación, el seguro de buques y de cargas, la protección de los intereses de los buques, el aprovisionamiento, la contratación de la tripulación y el cuidado de tripulantes y pasajeros.

Artículo 689

En virtud de un contrato de servicios de agencias marítimas celebrado sobre la base de una autorización general, el agente marítimo se obliga a realizar, por cuenta y en nombre del mandante, todos los servicios o toda una clase determinada de servicios comprendidos en el ámbito de sus actividades.

Los contratos de servicios de agencias marítimas celebrados sobre la base de una autorización general deben consignarse por escrito.

El contrato que no se consigne por escrito no surtirá efecto jurídico alguno. En caso de duda con respecto a los límites de la autorización general, se considerará que se refiere a las actividades relacionadas con los trámites de despacho aduanero.

Cuando un agente marítimo se encarga exclusivamente de la mediación o de la celebración de contratos de utilización de buques, y existen dudas con respecto a los límites de la autorización general, se considerará que ésta se refiere a la mediación para celebrar dichos contratos, excluidos los contratos de fletamento de buques a casco desnudo, los de fletamento de buques con cesión de la gestión náutica y los de fletamento de todo un buque por tiempo determinado.

Artículo 690

Si el mandante limita la autorización otorgada al agente marítimo en lo que respecta a los servicios que prestan habitualmente dichos agentes, esta limitación no surtirá efecto jurídico alguno frente a los terceros que no tenían conocimiento de ella y que en las circunstancias del caso tampoco pudieron haber tenido conocimiento de ella.

Artículo 691

El agente marítimo está obligado y autorizado, dentro de los límites de la autorización otorgada, a prestar los servicios necesarios o habituales para cumplir las órdenes recibidas con la diligencia debida de un buen empresario.

Artículo 692

El agente marítimo podrá suscribir un contrato de utilización de un buque por cuenta y en nombre de ambas partes contratantes en virtud de una autorización expresa otorgada por ambas partes contratantes.

Artículo 693

Si el agente marítimo declara expresamente que está actuando en calidad de tal, se presumirá, con respecto a las personas de buena fe, que el agente marítimo está actuando en su propio nombre.

Artículo 694

El agente marítimo tiene derecho a recibir un anticipo para gastos y una remuneración.

El agente tiene derecho a retener los bienes del mandante cuando no se le paguen los gastos y la remuneración.

Artículo 695

Por el solo hecho de haberse celebrado el contrato, el agente marítimo tiene derecho al reembolso de los gastos y a una remuneración por su intervención en la mediación y la celebración del contrato.

Artículo 696

El Ministerio adjuntará a la presente Ley las normas relativas a las condiciones exigidas para el desempeño de la actividad de agente marítimo.

Capítulo IV. Contrato de seguro marítimo

1. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 697

Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán:

- 1) Al seguro del casco y de las máquinas, del equipo, los accesorios y los depósitos del buque, así como de otros bienes que se encuentren a bordo o sean transportados por el buque;
- 2) Al seguro de la carga, el dinero de los pasajes, los gastos del seguro, los gastos de suministros, los gastos por averías gruesas, las recompensas por salvamento, la ganancia esperada, las comisiones, los salarios de la tripulación, los privilegios marítimos y otros derechos, y demás ganancias económicas que existan o sea razonable esperar de un viaje por mar o del transporte de mercancías por mar y que sean cuantificables en dinero;
- 3) Al seguro de responsabilidad civil por daños causados a terceros durante la utilización del buque y a los bienes indicados en el inciso 1 de este párrafo que estén en posesión de personas físicas o jurídicas.

del seguro o, si ocurre el suceso contra el cual se contrató el seguro, a más tardar en el momento del pago final de la indemnización.

Artículo 703

Si al contratar el seguro, la parte contratante o su representante, intencionalmente o por negligencia grave, no revelan al asegurador todas las circunstancias que conocen o deberían conocer y que influyan de manera importante en la contratación y en las condiciones del seguro, o si las declaran en forma incorrecta, el asegurador tendrá derecho a rescindir el seguro así contratado, a menos que haya pedido a la parte contratante el pago adicional de la diferencia de la prima con arreglo al artículo 702 de la presente Ley.

Si en virtud del seguro así contratado el asegurador paga una indemnización a un asegurado de mala fe, tendrá derecho a exigir al asegurado que le devuelva la suma pagada.

Lo dispuesto en los párrafos segundo y tercero del artículo 702 de la presente Ley se aplicará también según corresponda a la situación prevista en el primer párrafo de este artículo.

El asegurador tendrá derecho a cobrar y retener la prima a pesar de que el contrato de seguro se haya rescindido con arreglo a lo dispuesto en el presente artículo.

Artículo 704

El asegurador estará obligado a emitir a la parte contratante una póliza de seguro debidamente firmada, si ésta lo solicita.

Si a solicitud de la parte contratante, una póliza de seguro se emite en dos o más ejemplares originales, se indicará en cada uno de ellos la cantidad de originales emitidos.

La póliza deberá contener todas las cláusulas del contrato de seguro relativas a la obligación del asegurador de pagar una indemnización por cualquier daño que se produzca.

Si la póliza se emite y se entrega a la parte contratante, el asegurador no estará obligado a cumplir di-

El asegurado no podrá ceder los derechos que le confiere el seguro de acuerdo con lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo si en el contrato de seguro se excluye expresamente la posibilidad de dicha cesión.

Artículo 706

El objeto asegurado deberá detallarse tanto en el contrato de seguro como en la póliza, si ésta se emite, de tal manera que permita su identificación.

Cuando el objeto asegurado no se detalla suficientemente o se describe de manera incorrecta, y por lo tanto no puede determinarse ni siquiera indirectamente si estuvo expuesto a los riesgos contra los que se contrató el seguro y si sufrió algún daño, el asegurador no estará obligado a pagar indemnización por el siniestro ocurrido.

Artículo 707

El valor del objeto asegurado que se haya estipulado en el contrato de seguro o en la póliza de seguro (valor convenido) es definitivo tanto para el asegurador como para el asegurado.

El asegurador tendrá derecho a impugnar el valor convenido únicamente en caso de fraude o error manifiesto.

Artículo 708

A menos que expresamente se estipule otra cosa, el valor del objeto asegurado será su valor real al momento de entrada en vigor del seguro.

Se considerará que el valor real del objeto asegurado es su valor comercial al momento de entrada en vigor del seguro.

No es necesario indicar el valor real del objeto asegurado en el contrato o la póliza de seguro.

Artículo 709

A menos que se establezca otra cosa en la presente Ley o en el contrato, el asegurador estará obligado a pagar la indemnización por los daños cubiertos por el seguro sólo hasta la suma indicada en el contrato de seguro por el cual se ha contratado dicho seguro (en adelante denominada "la suma asegurada").

No se considerará que la suma asegurada es igual al valor convenido del objeto asegurado, salvo que expresamente se estipule lo contrario.

Artículo 710

Si la suma asegurada fuera superior al valor convenido o al valor real del objeto asegurado, al liquidar la reclamación sólo se tendrá en cuenta el valor convenido o el valor real, según corresponda.

Artículo 711

Si la suma asegurada fuera inferior al valor convenido o al valor real del objeto asegurado, el asegurador estará obligado a pagar la indemnización por los daños en la misma proporción existente entre la suma asegurada y el valor convenido o el valor real, según corresponda.

Artículo 712

Cuando el objeto se asegura con dos o más aseguradores contra los mismos riesgos, por el mismo período de tiempo y a favor del mismo asegurado, y las sumas aseguradas ascienden en conjunto a un

dor no estará obligado a pagar indemnización por ningún siniestro que se produzca después de dicha modificación.

El asegurado podrá reclamar una indemnización por pérdida total si como consecuencia del riesgo

Al determinar el monto de la indemnización prevista en el primer párrafo de este artículo, se aplica-

Si durante la vigencia de un mismo seguro se produce una pérdida o daño parcial, seguido de una

gastos de acondicionamiento previo del buque, y los gastos del seguro sólo quedan cubiertos por el seguro del buque cuando así se estipula expresamente.

Artículo 740

El seguro por viaje empieza a regir a partir de que se inician las operaciones de carga en el puerto de salida designado en el contrato de seguro y continúa hasta que termina la descarga en el puerto de destino indicado en dicho contrato, pero a más tardar a los 21 días contados a partir de la llegada del buque a ese puerto.

Cuando las operaciones de carga para un nuevo viaje comienzan antes de que terminen las operaciones de descarga en el puerto de destino de conformidad con el primer párrafo de este artículo, el seguro termina cuando comienzan las operaciones de carga de las nuevas mercancías.

Si no se realizan operaciones de carga en el puerto de partida, el seguro comienza a regir cuando el buque leva anclas o suelta amarras en ese puerto para iniciar el viaje cubierto por el seguro.

Si no se realizan operaciones de descarga en el puerto de destino, el seguro termina cuando el buque fondea o amarra en ese puerto.

Cuando el viaje se interrumpe antes de la llegada del buque al puerto de destino, el seguro termina en el lugar donde se interrumpió el viaje, pero las disposiciones de los párrafos primero, segundo y cuarto de este artículo continúan aplicándose según corresponda.

El buque sigue estando asegurado mientras se realizan, en un puerto de escala y sin demora injustificada, reparaciones urgentes de daños cubiertos por el seguro inmediatamente después de concluido el viaje asegurado, siempre que el buque no pueda al mismo tiempo utilizarse con fines comerciales o de otra índole.

Artículo 741

Si el seguro a término vence durante el viaje, se extenderá hasta que el buque arrib4(el)-198a lle447ldsecga06iater2epa

defectos técnicos, la insuficiencia de su equipo, la falta de idoneidad de la tripulación, el exceso de carga o irregularidades en la estiba, el embarco de un número de pasajeros mayor al permitido u otras causas.

Quedan excluidos del contrato de seguro a término los siniestros que se produzcan fuera de los límites de navegación establecidos en el contrato de seguro, como consecuencia de riesgos directos o indirectos.

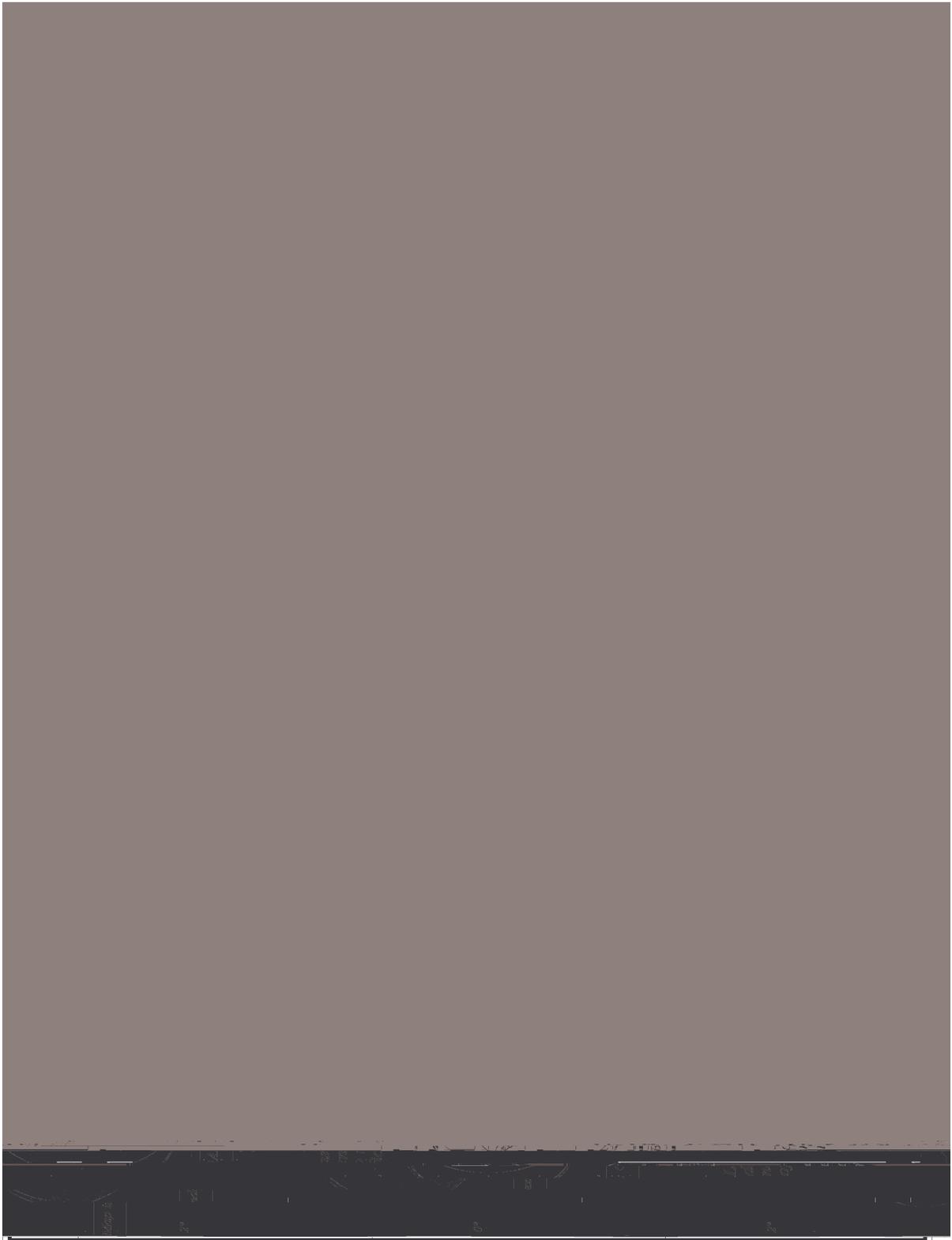
Artículo 743

Cuando se repara el buque dañado o se repone alguna parte que se ha perdido del casco, las máquinas, las instalaciones, el equipo o las provisiones del buque, la indemnización que deberá pagarse al ase-

Artículo 747

Cuando en un contrato general de seguro no se establece el alcance de la cobertura o el valor por el que se aseguran determinados embarques, la parte contratante deberá declarar al asegurador sus exigencias en tal sentido, en lo posible antes de que comience el viaje.

Si la parte contratante no procede en la forma establecida en el segundo párrafo de este artículo respecto de determinados embarques antes de que ocurra el siniestro o, si no hay 79ay antes de que -
-



C. $\neg \exists x \neg \forall y \neg (x \neq y)$

. $A \rightarrow \square \rightarrow \lambda \rightarrow \square \lambda \rightarrow B \wedge \lambda \rightarrow \square B \wedge \lambda \rightarrow$
 $\lambda \rightarrow \square \lambda \rightarrow \square \lambda \rightarrow \lambda \rightarrow \lambda \rightarrow \lambda \rightarrow \lambda \rightarrow \lambda$

□ ,
 , u μ u o -
□ o ,
u

$A \rightarrow \lambda \rightarrow I$



u , u u u u
 .
 .) u C u u u u
 u q u u . u u
) u u u q u -

. E → □

u q u u

. D →

o . u , u -

000.

E □

E □

o ,

u
 o u
 ,
 u

