

LEY DE COMERCIO MARÍTIMO

EXPOSICION DE MOTIVOS DECRETO CON FUERZA DE LEY DE COMERCIO MARITIMO

El Derecho Marítimo venezolano tiene por objeto la sistematización de las normas legales referentes a los buques, su traslación y su navegación. Estas son de gran importancia para los intereses del país. Tomando en cuenta esa realidad se torna necesario y urgente actualizarlas, ya que las mismas tienen estrecha relación con el Derecho Marítimo Internacional.

En el ordenamiento jurídico venezolano, específicamente en el Código de Comercio, se encuentran normas reguladoras del Comercio Marítimo cuyo contenido se remonta al año 1873. Esta situación nos compromete a buscar la modernización de nuestra legislación en el área del Derecho marítimo, la cual permitirá al sector acuático nacional navegar con rumbo seguro hacia las ventajas que genera la aplicación de reglas comunes que conduzcan el negocio marítimo, obteniendo significativas ventajas para el país, en relación al Comercio Internacional, en el cual Venezuela ha tenido y seguirá teniendo una activa participación.

El progreso y desarrollo alcanzado en el comercio por agua, los medios de comunicación y el transporte, nos exige actualizarnos en este sector. Como es conocido por muchos a mediados del siglo XIX se producen trascendentales adelantos tecnológicos que van a provocar una novedosa transformación en el tráfico por agua. El uso del hierro y el acero, en reemplazo de la madera, hizo de los cascos de los buques, objetos sumamente resistentes para surcar las aguas, además de brindarles mayor seguridad a la navegación, habida cuenta de la duración y resistencia de dichos materiales. Luego los avances en materia de conducción de buques, diseño de motores y equipos navales, la aparición de grandes buques con modernos medios de propulsión, la construcción de graneleros y buques-tanques de grandes dimensiones, dieron origen a nuevas formas de comercialización en el mar, las cuales a su vez van a dar nacimiento a situaciones jurídicas que requieren ser solucionadas con un ordenamiento legal cónsono con esta realidad.

Por otra parte se plantea la necesidad de darle seguridad a la navegación, junto con ello la preservación de los recursos, lechos y riquezas de los espacios acuáticos, pero además hay algo que ha generado una gran preocupación y esto es el deterioro de las aguas por efecto de los hidrocarburos y sustancias contaminantes, preocupación que ya traspasa la frontera nacional e invade el ámbito internacional.

Esta situación amerita soluciones jurídicas acordes con la realidad, unas veces mediante convenios bilaterales que permitan a los países contratantes una participación activa, igualitaria y una clara primacía de los derechos capaces de generar leyes. Otras soluciones son las que de manera directa para la industria naval están destinadas a incrementar el tonelaje nacional, así como todo lo referente al desarrollo armónico de las actividades conexas que se generan en el sector acuático.

Actualmente la tendencia en Venezuela, incluso en el exterior, es trabajar por el logro de la uniformidad del Derecho Marítimo, debiendo reconocer que ha sido de gran utilidad la meritoria labor del Comité Marítimo Internacional y de la Organización

Marítima Internacional, instituciones con las cuales Venezuela mantiene relaciones muy activas y satisfactorias. Esto ha comprometido al estado venezolano en cuanto a la necesidad de introducir innovaciones en el Derecho Marítimo.

Sobre las nuevas tareas y retos que se derivan de las inmensas ventajas geográficas y geopolíticas que tiene Venezuela se aprovechó, de manera oportuna, un mandato establecido en la Ley de Reactivación de la Marina Mercante, el cual señala que deben establecerse las propuestas que sustenten la adecuación de la Legislación Marítima Nacional, así como el Proyecto de Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares, hoy Decreto con fuerza de Ley Orgánica, el cual fue publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, No. 37.290 de fecha 25 de septiembre de 2001. Este cuerpo normativo establece la regulación del ejercicio de la soberanía jurisdicción y control sobre los espacios Acuáticos e Insulares de la República Bolivariana de Venezuela, conforme a lo que pauta el derecho interno y el internacional.

Tomando en cuenta estas razones y cumpliendo un compromiso con el país, presentamos este Decreto Ley de Comercio Marítimo el cual, contempla, entre otras cosas, como mandato principal la creación de las normas que regulan el funcionamiento de los Buques, e Hidroaviones, nacionales o extranjeros, que se encuentren navegando en aguas jurisdiccionales de la República, a los buques nacionales en alta mar o aguas jurisdiccionales de otro país, así como a cualquier construcción flotante apta para navegar carente de propulsión propia, que opere en el medio acuático o auxiliar de navegación destinada o no a ella, a las islas artificiales, instalaciones, y estructuras situadas en el espacio acuático nacional.

Entendiendo las características peculiares del Derecho Marítimo se justifica plenamente la implementación de normas que difieren del derecho común, entendiéndose, entre, otros las del Derecho Civil, Mercantil, Administrativo, Laboral, y Procesal, frente a las de este derecho especial. Este señalamiento de universal aceptación es lo que se conoce como "Particularismo del Derecho Marítimo"

Puntos fundamentales que establece este Decreto con Fuerza de Ley

Autonomía y Unificación de las Normas Aplicables al Transporte por Agua

Este sector del derecho permite la posibilidad de recurrir a la interpretación analógica, antes de aplicar el derecho común, siempre y cuando las circunstancias lo justifiquen. En las aguas en que se realice la navegación, la expedición marítima será la misma, y un ejemplo es las características que presentan el río Orinoco y el Lago de Maracaibo, las cuales imponen este criterio. El derecho de la Navegación Marítima es la sistematización de las normas referentes al buque y su traslación.

Creación de Regímenes Procesales Especiales

El derecho marítimo requiere de normas procesales adecuadas que permitan, el funcionamiento satisfactorio de las relaciones que se suscitan con motivo de las diferentes actividades comerciales generadas en el comercio marítimo. La experiencia jurídica en este ámbito hace necesaria que se imponga un derecho formal distinto al derecho común. La materia especialísima del Derecho Marítimo en su parte sustantiva,

necesita de unos procedimientos especiales y adecuados que permitan proteger eficazmente los derechos de los sujetos que intervienen en el.

Estos procedimientos especiales, contenidos en este Decreto Ley, permiten tratar con bastante celeridad y hacer efectivos ciertos casos, ya que se encuentran vinculados en este derecho, un bien esencialmente móvil como lo es el Buque, el cual durante la navegación de ultramar tiene la cualidad de cambiar constantemente de jurisdicción. Es por ello la urgencia con que deben tratarse y tomarse ciertas medidas cautelares, ya que existe el riesgo de la inminente salida del buque hacia aguas extranjeras, con inmensas probabilidades de no retornar más a puertos nacionales. Así mismo, los elevados montos de los daños que se ocasionan como consecuencia de un abordaje, la necesidad de verificar rápidamente los daños y deterioros que pudieran presentar las mercancías que llegaren a puertos, la condición particular del Agente Naviero, quien representa al Capitán, al Propietario o al Armador, entre otras situaciones, hacen inoperante la aplicación del Procedimiento Ordinario, concebido para el amparo de derechos que están muy lejos del dinamismo que singulariza los derechos vinculados a las actividades marítimas.

El derecho marítimo constituye un derecho muy especial, por ende, sus procedimientos deben guardar idénticas condiciones.

Establecimiento de una Unidad de Cuenta Única

En diversas materias se ha dispuesto que, el monto de los perjuicios ocasionados con motivo del Comercio Marítimo tengan límites máximos. Este Decreto Ley establece los mecanismos para calcular cuánto es ese límite, estableciendo una Unidad de Cuenta Única. La unidad que se adopta es el Derecho Especial de Giro, empleada por el Fondo Monetario Internacional en sus diversas transacciones. Esta unidad sigue las fluctuaciones y ritmo de la inflación que se produce en el mundo, consecuentemente se ha establecido el procedimiento para su cálculo, y corresponde al Banco Central de Venezuela la conversión a Moneda Nacional de la referida Unidad de Cuenta. Así como el principio universal de que las obligaciones en dinero devengarán intereses, dejando su determinación al Banco Central de Venezuela.

Creación del Sistema de Limitación de Responsabilidad

Este sistema de limitación de responsabilidad viene a sustituir al sistema de abandono del buque en especie, el cual actualmente es inaplicable, ya que no concuerda con los progresos alcanzados en la construcción de buques, su seguridad y en las comunicaciones. El sistema establecido de la responsabilidad limitada del armador, diferente de la responsabilidad sin limitación que se encuentra en el ordenamiento jurídico común, tiene su origen en las características propias del tráfico acuático, con sus incalculables factores de riesgo. Por ello en el derecho comparado priva el concepto de la limitación de la responsabilidad, tomándose como base para el fondo de limitaciones las unidades de arqueo bruto del buque implicado, estableciéndose como valor de cambio, las unidades de cuenta que se determinarán según la equivalencia que resulte a la fecha en que se constituya el fondo para la limitación, se cumpla el pago o se constituya la garantía que el tribunal competente fije. Este Decreto Ley de Comercio Marítimo elimina el sistema de limitación de abandono del buque en especie, sustituyéndolo por el sistema que permita colocar una cantidad de dinero a disposición de los acreedores, resultando condonadas las deudas del armador, en todo aquello que

no alcance a quedar cubierto por ese fondo de limitación. El fondo solo podrá ser constituido en dinero efectivo, en instrumentos o títulos valores, que hayan sido emitidos o avalados por la República, o emitidos de conformidad a lo pautado en la Ley del Banco Central de Venezuela. Todo ello permitirá el acrecentamiento de la seguridad económica, y de la constitución del fondo, de manera de no quedar en forma ilusoria la distribución de los acreedores para los cuales ha sido constituido. Consecuentemente se ha desarrollado un procedimiento o concurso especial de acreedores para la repartición del Fondo de Limitación de Responsabilidad.

HUGO CHAVEZ FRIAS
Presidente de la República

En ejercicio de la atribución que le confiere el numeral 8 del Artículo 236 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela y en concordancia con lo dispuesto en el literal c, numeral 3, artículo 1, de la Ley que Autoriza al Presidente de la República para Dictar Decretos con Fuerza de Ley en las Materias que se Delegan, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 37.076, de fecha 13 de noviembre de 2000, en Consejo de Ministros,

Dicta
el siguiente,

DECRETO CON FUERZA DE LEY N° _____ DE D / M / 2001, DE COMERCIO MARÍTIMO

**TITULO I
DISPOSICIONES GENERALES**

Artículo 1. Este Decreto Ley tiene por objeto regular las relaciones jurídicas que se originan en el comercio marítimo y en la navegación por agua.

Artículo 2. Las disposiciones de este Decreto Ley se aplican a los buques y a los hidroaviones nacionales o extranjeros que se encuentren en aguas jurisdiccionales de la República; a los buques nacionales que se encuentren en alta mar o aguas jurisdiccionales de otro país; a cualquier construcción flotante apta para navegar, carente de propulsión propia, que opere en el medio acuático o auxiliar de la navegación destinada o no a ella; a las islas artificiales, instalaciones y estructuras situadas en el espacio acuático Nacional, salvo disposición expresa en contrario establecida en la ley.

Artículo 3. Las materias objeto de este Decreto Ley que tengan relación con ordenamientos jurídicos extranjeros, se regularán por las normas de Derecho Internacional Público sobre la materia, en particular, las establecidas en los tratados internacionales vigentes en Venezuela; en su defecto se aplicarán las normas de Derecho Internacional Privado venezolano; a falta de ellas, se utilizará la analogía y, finalmente, se regirán por los principios de Derecho Internacional Privado generalmente aceptados.

Artículo 4. En las materias reguladas por este Decreto Ley, los hechos o elementos que constituyen la costumbre podrán ser probados ante la autoridad competente, mediante dictamen de peritos.

Artículo 5. Para los efectos de este Decreto Ley, se entiende por Protesta de Mar, el acto mediante el cual el Capitán o las personas que tienen conocimiento directo de un accidente que pueda afectar su responsabilidad, la de sus principales y dependientes,

declaran los pormenores del mismo por ante la Autoridad Acuática o consular competente, del puerto de arribo.

Artículo 6. La Autoridad Acuática o consular venezolana deberá recibir las protestas de mar por parte del Capitán o de las personas que tienen conocimiento directo de un accidente de mar, y cuando fuere el caso, interrogar a los mismos, a los tripulantes y pasajeros, para comprobar la veracidad de los hechos.

Artículo 7. Las protestas de mar deben formularse por escrito, mediante intercambio electrónico de datos o por cualquier otro medio que permita hacerlo, dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes de la arribada del buque a puerto.

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

Artículo 9. Las obligaciones de dinero devengarán intereses corrientes desde su constitución en mora, al igual que las indemnizaciones, contados a partir de la ocurrencia del hecho que las origina, salvo pacto en contrario, en ambos casos. Se entiende por Interés Corriente el que determine el Banco Central de Venezuela.

Artículo 10. Corresponde a la jurisdicción venezolana conocer en forma inderogable de las acciones en materia de contratos de transporte de bienes o de personas que ingresan al territorio venezolano.

Artículo 11. En los casos en que se admita, la jurisdicción que corresponda a los tribunales venezolanos podrá ser derogada a favor de tribunales extranjeros, o someter el asunto que se suscite a un procedimiento arbitral, sólo una vez producido el hecho generador de la acción.

Artículo 12. Además de la jurisdicción que atribuye la Ley de Derecho Internacional Privado en sus artículos 39 y 40, deberán someterse al conocimiento de la Jurisdicción Especial Acuática, las acciones que se intenten con motivo de las disposiciones que regulan el comercio marítimo, la navegación por agua, la exploración y explotación de recursos ubicados en el espacio acuático nacional, así como las acciones sobre buques inscritos en el Registro Naval Venezolano, independientemente de la jurisdicción de las aguas donde se encuentran y sobre los buques extranjeros que se encuentren en aguas en las que la República ejerza derechos exclusivos de soberanía y jurisdicción, las operaciones que tengan lugar en las zonas portuarias y cualquier otra actividad que se desarrolle en el espacio acuático nacional.

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

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

Artículo 15. Las acciones derivadas de este Decreto Ley podrán intentarse contra el buque y su Capitán, sin que sea necesario mención alguna sobre el propietario o armador.

Artículo 16. Además de las formas de citación establecidas en el Código de Procedimiento Civil, en los casos de acciones derivadas de créditos marítimos o privilegiados, se procederá a la citación del demandado entregando la orden de comparecencia a cualquier tripulante que se encuentre a bordo del buque, en presencia de dos (2) testigos.

Artículo 17. Cualquier interesado puede solicitar ante un tribunal de la Jurisdicción Especial Acuática una inspección judicial antes de intentada la demanda, para hacer constar los daños causados o sufridos por buques, bienes o personas. El tribunal procederá a designar inspectores navales o peritos especializados en otras disciplinas quienes asistirán a la evacuación de esta prueba, con citación de aquellos a quienes se pretenda oponer. Si existiere temor fundado de la desaparición de alguna prueba y en virtud de la urgencia del caso, no se pudiere practicar la citación de los interesados, se procederá a designar de inmediato un defensor judicial. El juez dictará las medidas conducentes a los fines de evacuar esta prueba.

TÍTULO II LOS SUJETOS DE LA NAVEGACIÓN

Capítulo I El Capitán

Artículo 18. El Capitán es el representante del propietario, del armador del buque y de los cargadores, en todo lo relativo al interés del buque, su carga y al resultado de la expedición marítima.

Artículo 19. Son obligaciones del Capitán, además de lo contemplado en la ley:

1. Otorgar recibos parciales de las mercancías que se embarquen, extendiendo en su oportunidad, los conocimientos de embarque y documentos respectivos.
2. Practicar las anotaciones correspondientes en los recibos y conocimientos de embarque, de las averías, mermas o daños que observare en la carga o que se produzcan por su acondicionamiento.
3. Mantener contacto continuo con el armador con el fin de informar sobre los acontecimientos de la expedición marítima, o recibir instrucciones en los casos que sean necesarios.

4. Dar aviso de inmediato al propietario o armador de todo embargo o retención que afecte al buque, y tomar las medidas necesarias para el mantenimiento de éste, de la carga y prestar la debida atención a los pasajeros, si fuere el caso.
5. Celebrar contratos de fletamento o de transporte de mercancías con la autorización del propietario, armador o su agente naviero.
6. Los demás actos o contratos relativos a la gestión ordinaria del buque y al normal desarrollo del viaje.
7. Cualquier otra que le asigne la ley.

Artículo 20. El Capitán debe tener a bordo además de lo contemplado en la ley, la siguiente documentación:

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 25. Si después de zarpar el buque, el Capitán tuviese conocimiento que por causa de un conflicto armado, su bandera, o la mercancía puedan estar sujetas a presa, confiscación, embargo, secuestro o destrucción; está obligado a arribar al primer puerto neutral y a permanecer en él hasta que pueda continuar el viaje con seguridad, o hasta que reciba instrucciones del propietario o armador.

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

Artículo 26. En ausencia de autoridad consular en el puerto de atraque, el Capitán debe realizar las actuaciones a que se refiere este Decreto Ley ante la autoridad local y en su defecto, ante un notario, sin perjuicio de su ratificación ante el cónsul venezolano del próximo puerto.

Artículo 27. Los poderes y atribuciones del Capitán, así como sus obligaciones, se rigen por la ley del pabellón.
Los poderes y facultades procesales del Capitán se rigen por la ley venezolana.

Capítulo II El Agente Naviero

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

Artículo 29. El agente naviero designado para realizar o que realice ante la aduana y las autoridades portuarias las gestiones relacionadas con la atención de un buque en puerto venezolano, tiene la representación activa y pasiva, conjunta o separadamente de su Capitán, propietario o armador, cuando éstos no estuvieren domiciliados en el lugar, ante los entes públicos y privados, a todos los efectos y responsabilidades del viaje que el buque realice a dicho puerto o desde el mismo y hasta tanto se designe por escrito a otro en su reemplazo.

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

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

Artículo 32. El Capitán, propietario o armador puede nombrar como agente, a otra persona distinta del agente naviero, cuando éste haya sido designado por el fletador, de acuerdo con las facultades del contrato de fletamento. Ese agente tiene también la representación activa y pasiva del Capitán, propietario o armador, siempre que se acredite su designación por escrito.

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

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

Artículo 34. El mandato para actuar como agente naviero en los casos de que trata este Capítulo, deberá constar por escrito.

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

Artículo 35. En los casos que el Capitán, el propietario o el armador del buque tengan mandatarios constituidos en el juicio, el agente naviero designado por alguno de ellos, según fuere el caso, declinará su comparecencia al juicio, salvo lo previsto en el artículo 33 de este Decreto Ley.

Artículo 36. El agente naviero, no responde por las obligaciones de su representado, salvo la responsabilidad que le corresponde por hechos personales o la que surja de la ley.

Capítulo III El Armador

Sección I Normas Generales

Artículo 37. El Armador es la persona que utiliza o explota el buque en su propio nombre, sea o no su propietario, bajo la dirección y gobierno de un Capitán designado por aquel.

Artículo 38. Se presume que el propietario del buque es su armador, o lo son sus copropietarios, salvo prueba en contrario.

Sección II Responsabilidad del Armador

Artículo 39. El armador responde civilmente de las obligaciones contraídas por el Capitán, en lo que concierne al buque y a la expedición marítima. Así como por las indemnizaciones en favor de terceros, por los hechos del Capitán, oficiales y tripulación.

Artículo 40. El armador no es responsable en los siguientes casos:

1. Si se prueba que los hechos del Capitán, de los oficiales o la tripulación, son ajenos al buque o a la expedición marítima.
2. Si quien persigue la responsabilidad señalada en el numeral anterior, fuere copartícipe de los hechos del Capitán, oficiales y tripulación.
3. Si se trata de hechos ejecutados por el Capitán, en su calidad de delegado de la autoridad pública.
4. Si se prueba que el Capitán ha tenido noticias o prestado su anuencia a hechos ilícitos efectuados por los cargadores, salvo la responsabilidad personal de aquél.
5. En los demás casos previstos en la ley.

Sección III Limitación de Responsabilidad del Armador

Artículo 41. El armador podrá limitar contractualmente su responsabilidad, salvo expresa prohibición legal. Podrá limitar su responsabilidad civil en los siguientes casos:

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

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

Artículo 42. La limitación de responsabilidad del armador podrá ser solicitada por sus dependientes, en los casos y por las causas que disponga la ley, a menos que se pruebe que el perjuicio fue ocasionado por una acción u omisión del armador, realizada con dolo o culpa grave.

El hecho de invocar la limitación de responsabilidad, no constituye una admisión de responsabilidad.

Artículo 43. Las disposiciones de que trata este Capítulo no se aplican a:

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

Artículo 44. Las sumas a las cuales el armador puede limitar su responsabilidad en los casos previstos en esta Sección, se calcularán sobre la base siguiente:

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

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

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

El valor de la unidad de cuenta a la que se refiere este artículo, se calculará a la fecha en que se constituya el fondo para la limitación, se efectúe el pago o se constituya la garantía que el tribunal competente fije, según el caso.

Artículo 45. Cuando la cuantía calculada de conformidad con las normas del numeral 1 del artículo precedente fuere insuficiente, se podrá disponer de la cuantía calculada de conformidad con el numeral 2 del mismo artículo, para saldar las diferencias, las cuales tendrán la misma prelación que las reclamaciones mencionadas en el numeral 2 del mismo artículo.

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

Artículo 47. Si la persona responsable o su asegurador ha satisfecho una reclamación imputable al fondo, previa a su distribución, ésta se subrogará hasta por la totalidad del importe pagado, en los derechos que la persona indemnizada habría disfrutado en virtud de las disposiciones de este Decreto Ley.

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

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

Artículo 50. La limitación de responsabilidad de que trata esta Sección puede ser invocada también por el propietario o armador del buque, por el porteador o por el fletante, cuando sean una persona natural o jurídica distinta del armador, o por sus dependientes o por el Capitán y miembros de la tripulación o dotación, en las acciones ejercidas contra ellos.

Cuando se demande a dos o más personas en virtud de un mismo hecho y éstas hagan uso de la limitación de responsabilidad, el fondo que se constituya no excederá de los montos fijados en los artículos precedentes.

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

Cuando el Capitán o un miembro de la tripulación es al mismo tiempo propietario, copropietario, porteador, fletante, armador u operador, solamente podrá ampararse en la limitación cuando haya incurrido en culpa, como Capitán o miembro de la tripulación.

Sección IV

Procedimiento de Limitación de Responsabilidad del Armador y de la Constitución del Fondo

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

Artículo 53. La solicitud de limitación de responsabilidad y la constitución del fondo, podrán ser hechas en cualquier estado y grado de la causa antes del auto que ordene la ejecución.

Artículo 54. La solicitud de limitación y la constitución del fondo se presentará ante los tribunales de la Jurisdicción Especial Acuática en los casos siguientes:

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

Artículo 55. La solicitud de apertura del procedimiento de limitación deberá indicar:

1. El hecho del cual provienen los daños y perjuicios que originan la solicitud.
2. El monto máximo del fondo de limitación, calculado de conformidad con la ley.
3. La lista de los acreedores conocidos del solicitante, con indicación de sus domicilios, el monto definitivo o provisional de sus acreencias y su naturaleza.
4. Todos los documentos que justifiquen el cálculo del monto del fondo que hubiere señalado el proponente.

Artículo 56. El tribunal, luego de examinar si el monto del fondo de limitación calculado por el solicitante está conforme a la ley, dictará un auto mediante el cual declarará iniciado el procedimiento, y designará a un liquidador para que conduzca y ejecute todas las actuaciones y operaciones que se le encomienden. En el mismo auto, se

pronunciará sobre las modalidades ofrecidas para la constitución del fondo y ordenará su constitución.

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

El fondo sólo podrá ser constituido en dinero en efectivo, en instrumentos financieros o en títulos valores que hayan sido emitidos o avalados por la República.

Artículo 57. El nombramiento del liquidador podrá ser impugnado por las mismas causas de recusación que para los jueces y otros funcionarios judiciales prevé el Código de Procedimiento Civil.

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

Artículo 59. Constituido el fondo, se suspenderá toda medida preventiva o ejecutiva contra el buque u otros bienes del solicitante, respecto de los créditos a los cuales la limitación de responsabilidad es oponible.

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

Artículo 61. Todas las reclamaciones, acciones o procedimientos que existan o puedan existir contra el solicitante, sobre los cuales éste puede limitar su responsabilidad, serán acumulados junto al procedimiento de limitación.

Artículo 62. Dictado el auto mediante el cual se constituye el fondo, el tribunal notificará a todos los acreedores cuyos nombres y domicilios fueron indicados por el solicitante, señalando:

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

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

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

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

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

A los fines de la impugnación por cualquier acreedor de la verificación y caducidad de los créditos propuestos por el liquidador y del procedimiento para la distribución de los fondos integrantes de la limitación de responsabilidad del armador, son aplicables las normas del procedimiento del concurso especial de acreedores privilegiados, contemplado en este Decreto Ley.

Artículo 66. El liquidador presentará la lista de los acreedores con derecho a participar en la distribución del fondo, la cual propondrá al tribunal. La distribución se hará, respetando las normas sobre preferencia o privilegio que se establecen en este Decreto Ley.

Artículo 67. El saldo del fondo, se distribuirá a prorrata del monto de los créditos afectos a la limitación y que no gocen de preferencia o privilegio.

Artículo 68. En aquellos créditos cuya oposición o impugnación no hubiere sido resuelta, el liquidador hará las reservas que correspondan, repartiéndose el resto del fondo.

Artículo 69. Una vez liquidado el fondo, el liquidador rendirá cuenta al tribunal que lo hubiere designado, el cual declarará terminado el procedimiento mediante auto expreso.

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

Artículo 71. Los fondos depositados en el juicio de limitación de responsabilidad, aunque el armador sea declarado en quiebra, continúan perteneciendo al fondo,

siempre que no se haya negado su derecho a la limitación. En este último caso, el juez dispondrá la transferencia de los fondos depositados en el juicio de limitación al de quiebra, previo pago de todos los gastos causados.

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

Artículo 73. Las apelaciones a que haya lugar dentro del procedimiento que trata esta Sección, se oirá a un solo efecto por ante el tribunal superior competente. Contra la sentencia de segunda instancia, no se admitirá recurso de casación.

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

Capítulo IV Copropiedad Naval

Artículo 75. Se entiende por copropiedad del buque, cuando este pertenezca a dos o más personas.

Artículo 76. Las decisiones de la mayoría, computadas de acuerdo con el valor de la parte que cada copropietario tiene en el buque, obligan a la minoría. La mayoría puede estar constituida por un (1) solo copropietario. En caso de igualdad, y sin haber consenso entre las partes, cualquiera de ellas podrá acudir al tribunal competente, a los fines de dirimir la controversia, sin perjuicio de emplear cualquier medio alternativo de resolución de conflictos, sin necesidad de llegar a la instancia judicial.

Artículo 77. Cuando el buque, a criterio de la mayoría, necesitare reparación, la minoría está obligada a aceptar esa decisión, salvo a transferir su derecho de propiedad a los otros copropietarios, al precio que acuerden las partes o en su defecto a solicitar su remate judicial a través del tribunal competente, de conformidad con el procedimiento establecido en este Decreto Ley.

Artículo 78. Cuando el buque necesite reparación a criterio de la minoría y la mayoría se opone, aquella tiene derecho a exigir que se practique una experticia judicial. Si de la experticia surge que la reparación es necesaria, están obligados a contribuir a ella todos los copropietarios.

Artículo 79. Si uno de los copropietarios decide enajenar su parte a un tercero, debe hacerlo saber a los restantes, quienes dentro del lapso de nueve (9) días continuos siguientes a la fecha en que sean notificados, manifestarán su voluntad de adquirirla, consignando el precio pedido por el copropietario enajenante, ante el tribunal competente de la Jurisdicción Especial Acuática. Vencido el plazo sin que uno de los copropietarios manifieste su voluntad de adquirir el buque, el copropietario que desea vender, dispondrá libremente de su parte.

Artículo 80. Si la mayoría resuelve vender el buque, la minoría puede exigir que la venta se haga judicialmente. Si la minoría solicita la venta del buque y la mayoría se opone, corresponderá al tribunal competente decidir la controversia.

Artículo 81. El Tribunal sustanciará y decidirá las controversias a que se refiere el presente Capítulo, de conformidad con las normas del Procedimiento Oral previstas en el Código de Procedimiento Civil.

Artículo 82. La copropiedad del buque se rige por las disposiciones de la comunidad, establecidas en el Código Civil, en todo lo no previsto en este Capítulo.

Capítulo V Coparticipación Naval

Artículo 83. Se entiende por sociedad de coparticipación naval, cuando los copropietarios de un buque, sin adoptar la forma de una de las sociedades de derecho común, asumen las funciones de armador, rigiéndose por las disposiciones de las sociedades civiles, salvo lo establecido en este Capítulo.

Los copartícipes pueden regular convencionalmente sus obligaciones y derechos recíprocos, sin embargo, el contrato no tiene efecto frente a terceros si no estuviese inscrito en el Registro Naval Venezolano. En defecto de inscripción, responden frente a los terceros los copartícipes solidariamente.

Artículo 84. La responsabilidad de los copartícipes, no afecta el ejercicio de los privilegios que existan sobre el buque, ni el derecho de los copartícipes a limitar su responsabilidad.

Artículo 85. Los copartícipes pueden designar por mayoría, a uno de ellos como su representante, el cual tendrá la representación legal de la sociedad, con las facultades especiales que aquella le confiera, requiriéndose la unanimidad cuando la designación recaiga en otra persona. La designación podrá quedar sin efecto por simple mayoría. El documento que acredite la designación, así como su revocación, debe ser inscrito en el Registro Naval Venezolano. Cualquiera de los copartícipes tiene la representación legal de la sociedad, si no se designa representante, o hasta el momento que el documento que lo designe no se inscriba en el citado Registro.

Artículo 86. Corresponde exclusivamente al representante, realizar los contratos relativos al equipamiento, aprovisionamiento, administración del buque y designación del Capitán y, en su caso, los contratos de utilización del buque, todo ello de conformidad con las instrucciones que le imparte la sociedad, o las que resulten de las facultades especiales que se le confieran, según lo previsto en el artículo precedente.

Artículo 87. Los copartícipes son responsables civilmente de los hechos y actos del representante o del Capitán por las obligaciones que contraigan con relación al buque. No responden en el caso de que el representante o el Capitán hayan tenido noticia o prestado su anuencia a hechos ilícitos cometidos en fraude a las leyes por los cargadores, salvo la responsabilidad personal de aquellos.

Artículo 88. Todo copartícipe debe anticipar en proporción a su parte, las sumas necesarias para los gastos de equipamiento y aprovisionamiento del buque, y es

responsable en la misma proporción, de las obligaciones que se contraigan con motivo del viaje o expediciones marítimas a emprender o durante su desarrollo.

Artículo 89. Los copartícipes tienen derecho a ser preferidos a cualquier tercero en igualdad de condiciones en los contratos de utilización del buque. Si concurre más de uno, tiene preferencia el que tenga mayor participación.

Artículo 90. Las utilidades y pérdidas resultantes de cada viaje se distribuirán al final del mismo entre los copartícipes, en proporción a su respectiva parte, salvo lo dispuesto en el contrato de sociedad.

Artículo 91. El Capitán y los tripulantes copartícipes que sean despedidos, pueden exigir, a los que decidieron el despido, el reembolso del valor de sus respectivas partes, sin perjuicio de los demás derechos que les corresponden.

La sociedad no puede disolverse sino después de terminado el viaje o expediciones marítimas, salvo decisión unánime de los copartícipes.

TÍTULO III EL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES

Artículo 92. A los efectos de este Decreto Ley se entiende por embargo preventivo, toda inmovilización o restricción a la salida de un buque, impuesta como medida cautelar por resolución de un Tribunal de la Jurisdicción Especial Acuática competente, para garantizar un crédito marítimo.

Artículo 93. A los efectos del embargo preventivo previsto en este Título, se entiende por crédito marítimo, la alegación de un derecho o de un crédito que tenga una de las siguientes causas:

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

de fletamento o de otro modo.

8. Las pérdidas o los daños causados a las mercancías y equipajes, transportadas a bordo del buque.
9. La avería gruesa o común.
10. El uso de remolcadores.
11. El Lanchaje.
12. El pilotaje.
13. Suministro de las mercancías, materiales, provisiones, combustibles, equipos contenedores o servicios prestados al buque para su explotación, gestión, conservación o mantenimiento.
14. La construcción, reparación, modificación, desguace o equipamiento del buque.
15. Los derechos y gravámenes de puertos, canales, muelles, radas y otros servicios.
16. Los sueldos y otras cantidades debidas al Capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación, en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los de repatriación y las cuotas de seguridad social pagaderas en su nombre.
17. Los desembolsos hechos por cuenta del buque o de sus propietarios.
18. Las primas de seguro, incluidas las cotizaciones de seguro mutuo, pagaderas por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque.
19. Las comisiones, corretajes u honorarios de agencias, pagaderos por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque.
20. La propiedad impugnada de un buque.
21. La copropiedad impugnada de un buque, acerca de su utilización o del producto de su explotación.
22. Toda hipoteca inscrita o gravamen de la misma naturaleza que pesen sobre el buque.

Artículo 94. Un buque sólo podrá ser objeto de embargo en los siguientes casos:

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

Artículo 95. El embargo preventivo de todo buque con respecto al cual se alegue un crédito marítimo procederá:

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

Artículo 96. El demandante podrá solicitar el embargo preventivo del buque al que el crédito se refiere o en sustitución de éste, de cualquier otro buque propiedad de la persona que esté obligada en virtud del crédito marítimo, cuando al momento en que nació el crédito, era:

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

El embargo de un buque que no sea propiedad de la persona obligada en virtud del crédito sólo será admisible si, conforme a la ley, se puede ejecutar contra ese buque una sentencia extranjera dictada en relación con ese crédito, mediante su venta judicial o forzosa.

No podrá procederse al embargo preventivo de un buque en los casos referidos a los créditos relativos a la propiedad o a la posesión de un buque.

Artículo 97. El Tribunal como condición para decretar el embargo preventivo de un buque, podrá exigir al demandante la obligación de prestar caución o garantía por la cuantía y en las condiciones que el mismo determine, para responder de los perjuicios que puedan causarse al demandado como consecuencia del embargo. Quien haya prestado dicha caución o garantía, podrá, en cualquier momento solicitar al Tribunal su reducción, modificación o cancelación.

Artículo 98. El demandado podrá oponerse al embargo preventivo o solicitar el levantamiento del mismo, si a juicio del Tribunal competente prestare caución o garantía suficiente, salvo cuando se trate de los créditos marítimos previstos en los numerales 20 y 21 del artículo 93 de este Decreto Ley. En estos casos el Tribunal podrá autorizar a la persona en posesión del buque a seguir explotándolo, una vez que el mismo haya prestado garantía suficiente, o resolver de otro modo la cuestión de la operación del buque durante el período de embargo.

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

La solicitud de levantamiento del embargo del buque previa constitución de garantía, no se interpretará como reconocimiento de responsabilidad ni como renuncia a cualquier defensa o al derecho de limitar la responsabilidad.

Artículo 99. El Tribunal que decrete el embargo preventivo de un buque, será competente para determinar el alcance de la responsabilidad del demandante, por los daños causados como consecuencia del embargo del buque, entre otros:

1. Por ser ilícito o no estar justificado el embargo.
2. Por haberse pedido y prestado una garantía excesiva.

Artículo 100. El Tribunal que decrete el embargo o hubiere recibido caución o garantía a los efectos de ordenar la liberación del buque, será competente para resolver sobre el fondo del litigio, a menos que válidamente las partes acuerden o hayan acordado someter el litigio a arbitraje o a la jurisdicción de otro Estado.

Si el Tribunal resultare competente para resolver el fondo del litigio, de acuerdo al párrafo anterior, tramitará la sustanciación del procedimiento relativo a la responsabilidad del demandante, en cuaderno separado y la decisión se hará conjuntamente con la que recaiga sobre el fondo del litigio.

Artículo 101. Cuando un Tribunal que haya practicado un embargo o en el que se hubiere prestado caución o garantía para obtener la liberación del buque, no tenga competencia para conocer sobre el fondo del litigio o haya declinado su competencia de conformidad con el artículo anterior, fijará un plazo para que sea entablada la demanda ante el tribunal competente o ante un tribunal arbitral.

Artículo 102. Toda decisión definitiva relacionada con el buque embargado o a la garantía prestada, será reconocida y surtirá efecto, sin necesidad de exequátur, a condición de que:

1. Se haya comunicado la demanda al demandado con suficiente antelación y se le ofrezcan oportunidades para defenderse.
2. Ese reconocimiento no sea contrario al orden público.

Vencido el plazo establecido para intentar la pretensión sobre el fondo, sin que la demanda respectiva fuere interpuesta se decretará, a instancia de parte, la liberación del buque embargado o la cancelación de la garantía prestada.

Artículo 103. El titular de un crédito marítimo o privilegiado sobre un buque, tal como se encuentran establecidos en este Decreto Ley, podrá ocurrir ante un tribunal competente, para solicitar medida cautelar de prohibición de zarpe, con el objeto de garantizar el ejercicio del crédito marítimo o privilegiado. El tribunal requerido deberá acceder a la solicitud sin más trámite, siempre que se acompañen antecedentes que constituyan presunción del derecho que se reclama. Si no fueren suficientes dichos antecedentes o el solicitante manifestare no poseerlos aún, el tribunal podrá exigir que se constituya garantía suficiente por los eventuales perjuicios que se causen, si posteriormente resultare que la solicitud era infundada. La prohibición de zarpe por créditos distintos a los señalados en este artículo, sólo podrá ser decretada mediante el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Código de Procedimiento Civil.

Artículo 104. El embargo preventivo o la prohibición de zarpe se cumplirá mediante notificación que hará el tribunal al Capitán de Puerto de la Circunscripción Acuática en que se encuentre el buque, quien ejecutará la medida. En casos urgentes podrá el tribunal comunicar la prohibición de zarpe por medios electrónicos.

Quando se trate de una medida cautelar, el solicitante deberá expresar la acción que se propone, con una síntesis de sus fundamentos. Si la acción no se refiere a la tenencia o posesión del buque sino al cobro de cantidades de dinero, el solicitante deberá señalar el monto y la forma de garantía que se debe establecer para garantizar el resultado de su pretensión. Este requisito será igualmente exigible cuando la solicitud se formule simultáneamente con la demanda o en el curso del proceso.

Artículo 105. La oposición al embargo preventivo, así como la objeción al monto o forma de constitución de la garantía, se tramitarán conforme al procedimiento de las medidas preventivas previsto en el Código de Procedimiento Civil, y sin que su interposición suspenda los efectos de la resolución impugnada. La petición sobre

modificación, reducción o cancelación de una garantía sustitutiva de un embargo, se tramitará bajo el mismo procedimiento.

Artículo 106. Transcurridos treinta (30) días continuos desde la fecha en que se practique el embargo preventivo del buque, sin que el armador o propietario se haga presente en el juicio, el Tribunal a solicitud del acreedor, siempre que la obligación demandada exceda del veinte por ciento (20%) del valor del buque y que el mismo se encuentre expuesto a ruina, obsolescencia o deterioro, procederá mediante auto a ordenar el remate anticipado del mismo, siempre y cuando el demandante hubiere caucionado en forma suficiente, a juicio del Tribunal. En dicho auto se procederá a designar un único perito a objeto de fijar el justiprecio. Igualmente el juez ordenará oficiar al Registro Naval Venezolano a objeto que informe sobre las hipotecas y demás gravámenes inscritos.

El tribunal ordenará la publicación de un cartel de remate, el cual deberá ser publicado en un diario de circulación nacional. Dicho cartel indicará:

1. Identificación tanto del actor como del demandado.
2. Descripción del buque y sus datos de registro.
3. Estimación de Justiprecio.
4. Indicación del día y la hora en que tendrá lugar el acto de remate.
5. Identificación del puerto en que se encuentre atracado o fondeado el buque.

Artículo 107. El remate se efectuará con sujeción a las disposiciones establecidas en el Código de Procedimiento Civil.

Para su ejecución deberá darse comisión al Juez Ejecutor competente de la Circunscripción Judicial de la Capitanía de Puerto donde se halle el buque, si fuere el caso.

Artículo 108. Cuando se trate de embargo sobre el buque y a bordo de este se encontraren mercancías cuyo depósito haya solicitado el porteador a los efectos establecidos en este Decreto Ley y estén expuestas a deterioro, sujetas a disminución en su valor, fueren perecedoras, o si hubieren de ocasionar gastos de depósito que no guarden relación con su valor, el Tribunal ordenará al depositario que los venda al precio corriente, o procederá a su remate judicial, abreviando los lapsos de publicación de los anuncios o prescindiendo totalmente de ellos, haciendo pública la fecha y la hora del remate mediante un único cartel.

Artículo 109. El precio obtenido en el remate judicial en cualquiera de los casos a que se contraen los artículos anteriores, será depositado en una cuenta del Tribunal que genere intereses, hasta el momento en que se produzca sentencia definitivamente firme.

Artículo 110. A los efectos de los artículos anteriores, se procederá a realizar la citación, entregándose a cualquier tripulante que se encuentre a bordo del buque, y si no hubiere nadie a bordo, se procederá a fijar un (1) cartel en el buque, en presencia de dos (2) testigos.

Artículo 111. Las disposiciones de este Título no excluyen el ejercicio de otras medidas cautelares del derecho común, que puedan corresponder a un acreedor para asegurar el resultado de su pretensión o para los casos en que no se tratare de un crédito que goce de privilegio sobre un buque.

Artículo 112. Lo dispuesto en este Título, no se aplicará a los buques de guerra, a las unidades navales auxiliares y a otros buques pertenecientes a un Estado extranjero o explotados por él, destinados exclusivamente en ese momento a un uso público no comercial.

TÍTULO IV PRIVILEGIOS E HIPOTECAS

Capítulo I Privilegios sobre el Buque

Artículo 113. Los privilegios e hipotecas establecidos en este Decreto Ley, tienen preferencia sobre cualquier otro privilegio general o especial.

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

Artículo 115. Son créditos privilegiados sobre el buque, los siguientes:

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

Artículo 116. Ningún privilegio marítimo obligará a un buque en garantía de los créditos a que se refieren los numerales 2 y 5 del artículo precedente, que nazcan o resulten de:

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

Artículo 117. El orden de prelación de los créditos privilegiados enumerados en el artículo 115 del presente Decreto Ley, será determinado en su numeración con sujeción a las reglas siguientes, y tendrán preferencia sobre las hipotecas navales y cualquier otro crédito:

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

Artículo 118. Los créditos privilegiados sobre el buque enumerados en el artículo 115 de este Decreto Ley, se extinguen transcurrido un año de conformidad con lo establecido en el artículo anterior, a menos que antes del vencimiento de este plazo, el buque haya sido objeto de embargo preventivo o ejecución conducente a una venta forzosa. Este plazo comenzará a correr:

1. Desde el momento en que haya terminado el enrolamiento del acreedor a bordo del buque, respecto del crédito privilegiado a que se refiere el numeral 1 del artículo 115 de este Decreto Ley.
2. Desde la fecha de nacimiento de los créditos que garantizan los privilegios marítimos a que se refieren los numerales del 2, 3, 4 y 5 del mismo artículo 115 de este Decreto Ley.

Artículo 119. Los plazos de caducidad a que se refiere el artículo anterior, no podrán ser objeto de suspensión ni de interrupción, salvo que por mandato de la ley de los países que visite el buque, se impida el embargo.

Artículo 120. Los privilegios marítimos son accesorios al crédito que garantizan, por lo que nacen y se extinguen con él. El acreedor privilegiado sobre uno o más bienes, que sea vencido en juicio por un acreedor con mejor derecho, cuyo privilegio se extienda a otros bienes del mismo deudor, puede subrogarse en el privilegio que en ellos corresponda al acreedor vencedor, con preferencia a los acreedores de privilegio inferior. El mismo derecho lo tienen los demás acreedores privilegiados que experimentan una pérdida a consecuencia de dicha subrogación.

La cesión de un crédito garantizado con un privilegio marítimo o la subrogación en los derechos del titular del crédito, importa simultáneamente la cesión de ese privilegio marítimo o la subrogación en los derechos que éste lleva aparejados. El orden de prelación de los privilegios marítimos, no puede ser cedido.

Artículo 121. Los acreedores de créditos garantizados con privilegios marítimos, no podrán subrogarse en los derechos a la indemnización debida al propietario del buque, en virtud de un contrato de seguro.

Artículo 122. Una vez agotada la vía de la ejecución voluntaria y antes de la ejecución forzosa del buque, el Juez dispondrá que se notifiquen, con treinta (30) días continuos de anticipación, a las personas siguientes:

1. La autoridad competente del país del pabellón que enarbola el buque.
2. La persona que tenga inscrita a su favor la propiedad del buque.
3. Todos los beneficiarios de las hipotecas y gravámenes inscritos.

4. Todos los titulares de los privilegios marítimos enumerados en el artículo 115 de este Decreto Ley, mediante edictos, con arreglo a lo dispuesto en la ley.

Artículo 123. La notificación a que se refiere el artículo anterior, debe cumplir con las siguientes formalidades:

1. Fecha y lugar de la venta forzosa y las circunstancias relativas a la misma o al proceso conducente a dicha venta, que el Juez que sustancie el proceso estime suficientes para proteger los intereses de las personas que deban ser notificadas.
2. Si la fecha y lugar para la venta forzosa no pudieren determinarse con certeza, la notificación contendrá la fecha aproximada, el lugar previsto y las demás circunstancias de la misma, que el Juez que sustancie el proceso estime suficientes para proteger los intereses de las personas que deban ser notificadas.
3. Si fueran conocidas las personas interesadas que se indican en el artículo anterior, se les notificará por correo certificado o por cualquier medio que de lugar a un acuse de recibo. En caso contrario ha de practicarse la citación por avisos publicados en dos (2) de los diarios de mayor circulación nacional, en ambos casos, cuando mínimo con siete (7) días de anticipación.

Artículo 124. Como consecuencia de la ejecución forzosa del buque, todas las hipotecas y gravámenes inscritos, así como todos los privilegios marítimos y otras cargas de cualquier género que pesen sobre el buque, quedarán sin efecto, siempre que:

1. En el momento de la ejecución forzosa, el buque se encuentre dentro de la jurisdicción de los tribunales de la República.
2. La ejecución forzosa, se haya efectuado de conformidad con los requisitos previstos en este Decreto Ley.

Artículo 125. Las costas y gastos causados en el embargo preventivo o en la ejecución y subsiguiente venta del buque, se pagarán en primer lugar con el producto de la venta del mismo. Tales costas y gastos incluyen, entre otros, el costo de la conservación del buque y la manutención de la tripulación, así como los sueldos, gastos y otras cantidades de las referidas en el numeral 1 del artículo 115 de este Decreto Ley, realizados desde el momento de decretarse el embargo preventivo o de su ejecución. El remanente se repartirá, en la cuantía necesaria para satisfacer los créditos respectivos, de conformidad con el orden prelativo establecido en este Decreto Ley. Satisfechos todos los acreedores presentes en el procedimiento, el saldo, si lo hubiere, se entregará al propietario del buque.

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

Artículo 127. Una vez ejecutada la venta forzosa del buque, el Juez ordenará emitir, a instancia del comprador, un certificado que acredite que el buque se vende libre de toda hipoteca, gravamen inscrito o privilegio, salvo los que el comprador haya tomado a su cargo y con la condición de haber dado cumplimiento a lo establecido en este Decreto Ley.

El Registro Naval Venezolano está obligado a liberar el bien vendido de todas las hipotecas y demás gravámenes inscritos, salvo los que el comprador haya tomado a su

cargo, y a inscribir el buque a nombre del comprador o a librar certificación de baja del registro venezolano.

Artículo 128. Quienes construyan, modifiquen, reparen o desguacen buques gozarán de un derecho de retención para garantizar los créditos que estas actividades originen. Este derecho de retención, se regula por las normas del derecho común, pero los créditos privilegiados enumerados en el artículo 115 y las hipotecas navales inscritas en el registro con anterioridad a la inscripción del derecho de retención, tendrán preferencia en el pago de los créditos que garantizan.

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

Sección I Hipoteca Naval

Artículo 130. Los buques pueden ser objeto de hipoteca naval, siempre que se encuentren inscritos en el Registro Naval Venezolano.

La hipoteca naval se constituye mediante su inscripción en el Registro Naval Venezolano. Estas no serán válidas ni oponibles a terceros hasta que no se haya practicado dicha inscripción. Así mismo, será necesaria la inscripción de los actos y contratos en cuya virtud se modifiquen o extingan.

Artículo 131. Cuando la hipoteca naval se otorgue en el exterior, la forma del acto se regirá por la ley del lugar de su otorgamiento o por la ley que rige la hipoteca o por la ley del domicilio del otorgante o del domicilio común de sus otorgantes.

Para que pueda tener efecto en Venezuela, deberá inscribirse el documento de hipoteca en el Registro Naval Venezolano, debiendo contener la información a que se refiere este Decreto Ley, con las firmas de sus otorgantes y la firma del notario o funcionario público que lo autentique, legalizadas por el Cónsul venezolano o debidamente apostillada.

Artículo 132. El reconocimiento de las hipotecas y gravámenes análogos constituidos sobre buques extranjeros, quedará subordinado al cumplimiento de los requisitos siguientes:

1. Que hayan sido constituidos e inscritos en un registro público, de conformidad con la legislación del país en que hayan tenido lugar.
2. Que dicho registro sea de libre consulta por el público y que se pueda solicitar y obtener del registrador, extractos y copias de sus asientos.
3. Que en el registro se especifique como mínimo, el nombre y la dirección de la persona a favor de la cual se haya constituido la hipoteca o el gravamen, o el hecho de que ha sido constituida para garantizar obligaciones al portador, el importe máximo garantizado, la fecha y otras circunstancias que, de conformidad con la legislación del país donde se constituyó la hipoteca o el gravamen, determinen su rango respecto de otras hipotecas y gravámenes inscritos.

Artículo 133. El instrumento de constitución de la hipoteca naval deberá contener:

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

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

Artículo 135. Si se tratara de la hipoteca de un buque en construcción, el instrumento de constitución deberá contener los mismos requisitos señalados en el artículo 133 de este Decreto Ley, salvo los mencionados en el numeral 2, que se sustituirán por la individualización del astillero o lugar de construcción; la fecha en que se inició la construcción y aquella en que se espera termine; el hecho de haberse invertido al menos la tercera parte de su valor presupuestado y el número de construcción asignado.

Artículo 136. Para los efectos de lo establecido en el artículo anterior y salvo pacto en contrario, se considerarán además partes integrantes del buque y sujetos a la garantía, los materiales, equipos y elementos de cualquier naturaleza susceptibles de ser individualizados, que se hallen depositados en el astillero destinados a la construcción, aun cuando no hayan sido todavía incorporados a la obra principal, con tal de que dichos materiales, equipos o elementos sean identificados en el instrumento de constitución de la hipoteca.

Artículo 137. La fecha y hora de inscripción de la hipoteca naval en el Registro Naval Venezolano determinará la prelación del crédito.

Artículo 138. Los acreedores de hipotecas navales conservan su derecho a solicitar el remate judicial del buque gravado para el pago de su crédito, aunque aquel haya pasado al dominio de un tercero con justo título y de buena fe.

Artículo 139. El acreedor hipotecario podrá ejercer sus derechos, a menos que el buque hubiere sido reparado, sobre los siguientes créditos del cual sea titular el deudor:

1. Indemnizaciones por daños materiales ocasionados al buque.
2. Contribución por avería gruesa o común.

3. Indemnizaciones por daños provocados al buque con ocasión de servicios prestados.
4. Indemnizaciones de seguro por pérdida total o por averías sufridas por el buque.

Artículo 140. El acreedor hipotecario podrá ejercer su derecho contra el buque o buques gravados en cualquiera de los casos siguientes:

1. Al vencimiento del plazo estipulado para el pago del crédito que la hipoteca garantiza.
2. Al vencimiento del plazo estipulado para el pago de los intereses de la obligación principal.
3. Cuando el deudor sea declarado insolvente.
4. Cuando cualesquiera de los buques hipotecados sufre deterioro que lo inutilice para navegar.
5. Cuando se cumplan las condiciones pactadas como resolutorias en el contrato al que accede la hipoteca, así como todas aquellas que produzcan el efecto de hacer exigible el cumplimiento de la obligación que la hipoteca garantiza.
6. Cuando existiendo dos o más buques afectos al cumplimiento de una misma obligación, ocurriese la pérdida de cualquiera de dichos buques, salvo pacto en contrario.

Artículo 141. En cualquiera de los casos previstos en el artículo anterior, así como cuando el deudor hipotecario ponga en peligro el buque hipotecado, el acreedor hipotecario tendrá derecho a tomar posesión del buque y a explotarlo comercialmente con la diligencia ordinaria requerida. Los frutos de esta explotación deberán aplicarse primero a los intereses, luego a los gastos y por último al capital, de acuerdo al rango de preferencia.

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

Ejecutado el embargo, el Juez competente ordenará la entrega de la posesión del buque en favor del acreedor hipotecario. Igual procedimiento podrá seguir el propietario para recuperar la posesión del buque, una vez que la obligación haya sido totalmente cancelada.

Artículo 142. El acreedor hipotecario que al entrar en posesión del buque hipotecado haga mal uso de éste, será responsable de su pérdida o deterioro, aun por caso fortuito o fuerza mayor.

Artículo 143. El acreedor hipotecario puede proceder a la venta directa del buque hipotecado en la forma pactada al constituirse la obligación, en caso de incumplimiento del deudor hipotecario.

A falta de pacto, el acreedor hipotecario podrá optar por la ejecución forzosa del buque, de conformidad con lo establecido en el Código de Procedimiento Civil.

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

Artículo 145. Para efectos de obtener la posesión del buque, el adquirente podrá solicitar su embargo preventivo. Practicado el embargo preventivo el Juez ordenará la entrega del buque en favor del adquirente.

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

Artículo 147. Son aplicables supletoriamente a la hipoteca naval, las normas sobre hipoteca del derecho común.

Artículo 148. El procedimiento de ejecución de hipoteca se regirá por las normas pertinentes establecidas en el Código de Procedimiento Civil.

TÍTULO V LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DEL BUQUE

Capítulo I Disposiciones Generales

Artículo 149. Las disposiciones relativas al transporte de mercancías y de pasajeros por agua, son de carácter imperativo, salvo que la ley disponga lo contrario.

Artículo 150. Las disposiciones relativas a los contratos de arrendamiento a casco desnudo y de fletamento son supletorias de la voluntad de las partes, salvo que la ley disponga lo contrario.

Artículo 151. Los contratos regidos por este Título subsistirán aunque el buque fuese enajenado.

Artículo 152. En los contratos regidos por este Título, si la prestación de una de las partes se hace onerosa por acontecimientos imprevistos, ésta podrá considerar resuelto el contrato, notificándolo por escrito a la otra parte. La resolución no afectará las prestaciones ya efectuadas.

Capítulo II Contratos de Arrendamiento y de Fletamento

Sección I Disposiciones Generales

Artículo 153. Los contratos de arrendamiento a casco desnudo y de fletamento deben probarse por escrito.

Artículo 154. El fletante no podrá sustituir el buque objeto del contrato, por otro.

Artículo 155. El subarrendamiento a casco desnudo o el subfletamento no generará relaciones entre el arrendador y el subarrendatario o entre el fletante y el subfletador. Sin embargo, si el arrendatario o el fletador debiera cánones o fletes al arrendador o fletante, éste podrá accionar contra el subarrendatario o el subfletador, según fuere el caso, por los cánones o fletes que se adeudaren al arrendador o fletador.

Artículo 156. Todas las acciones derivadas del contrato de arrendamiento a casco desnudo o del contrato de fletamento, prescriben al término de un (1) año contado a partir de la fecha de vencimiento del contrato, de la terminación del viaje o de la interrupción en la ejecución del contrato, cualquiera de las situaciones que ocurra primero. El lapso comenzará a contarse al día siguiente de la ocurrencia de cualquiera de los eventos antes indicados.

Sección II Arrendamiento a Casco Desnudo

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

Artículo 158. El contrato de arrendamiento a casco desnudo, debe estar inscrito en el Registro Naval Venezolano, para surtir efectos frente a terceros.

Artículo 159. El arrendatario no puede subarrendar el buque a casco desnudo sin autorización escrita del arrendador, la cual deberá inscribirse en el Registro Naval Venezolano.

Artículo 160. Son obligaciones del arrendador:

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

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

Artículo 162. Serán a cargo del arrendatario las obligaciones siguientes:

1. El aprovisionamiento del buque, sus seguros, lo relativo a la tripulación y todos los gastos de explotación.
2. Realizar las reparaciones y reposiciones que no tengan su origen en vicios propios del buque.
3. Utilizar lícitamente el buque, de acuerdo con sus características técnicas y en las condiciones y parajes que no lo expongan a peligros.
4. Responder ante el arrendador por todos los reclamos de terceros y créditos privilegiados sobre el buque, que sean consecuencia de su explotación económica.

5. Devolver al arrendador el buque a la expiración del término del contrato, en la fecha y lugar convenido, en el mismo estado, salvo el desgaste originado por su uso normal y con la documentación necesaria con que le fue entregado.

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

Artículo 164. En todo lo referente al arrendamiento a casco desnudo no previsto en este Título, serán aplicables las normas relativas al arrendamiento de cosas establecidas en el Código Civil.

Sección III Fletamento a Tiempo

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

Artículo 166. Son obligaciones del fletante:

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

Artículo 167. Son obligaciones del fletador:

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

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

Artículo 169. El fletador responde por los daños sufridos por el buque por acciones de terceros relacionadas con la gestión comercial, e indemnizará al fletante por dichos daños.

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

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

En ambos supuestos el fletante tendrá los recursos que le confiere al porteador la Sección VII del Capítulo III de éste Título, referida al flete.

Artículo 171. En caso de pérdida del buque, el flete se debe hasta el día en que ocurra dicha pérdida.

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

Artículo 173. El fletador puede dar por resuelto el contrato cuando el fletante no ponga el buque a su disposición en la fecha convenida.

Artículo 174. El fletante no está obligado a comenzar un viaje que previsiblemente, no termine para la fecha de la restitución del buque.

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

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

Sección IV Fletamento por Viaje

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

El fletante no podrá sustituir por otro el buque objeto del contrato, salvo estipulación en contrario. Así mismo, conserva las gestiones náutica y comercial del buque.

Artículo 178. Son obligaciones del fletante:

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

Artículo 179. El fletante es responsable de las mercancías recibidas a bordo y se libera probando que ha cumplido con sus obligaciones.

Artículo 180. El fletador podrá resolver el contrato mediante comunicación por escrito al fletante si éste no pone el buque a su disposición en la fecha y lugar convenido y en condiciones de navegabilidad.

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

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

Artículo 182. La elección del lugar del puerto donde el buque deba efectuar las operaciones de carga o descarga, sin perjuicio de las normas administrativas que regulan las operaciones portuarias, corresponderá:

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

Artículo 183. Son obligaciones del fletador:

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

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

Artículo 185. Si el fletador no carga mercancía alguna durante el plazo de estadías, el fletante tiene derecho a resolver el contrato y a exigir la mitad del flete pactado, más el pago de las sobreestadías si fuere el caso.

Artículo 186. Si transcurridos los plazos de estadías y sobreestadías, el fletador ha embarcado sólo parte de la carga convenida, pagará el flete íntegro, en cuyo caso, el fletante debe emprender el viaje.

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

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

Salvo pacto en contrario, cuando el impedimento sea temporal el contrato subsistirá, sin que procedan daños y perjuicios.

Artículo 188. Si el caso fortuito o el hecho de fuerza mayor que impida la ejecución del contrato, sobreviniere después de iniciado el viaje, el fletador debe indicar otro puerto de descarga que se encuentre en el trayecto del previsto originalmente y proceder a la descarga, pagando el flete proporcional a la distancia recorrida. A falta de indicación, el fletante determinará otro puerto, pudiendo descargar las mercancías a cargo del fletador. Cuando el impedimento sea temporal no habrá lugar a aumento de flete y el fletante deberá continuar el viaje tan pronto como cese el impedimento.

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

Ante la negativa de recibir las mercancías, por parte del fletador o del consignatario, el fletante podrá proceder de acuerdo con lo establecido en este artículo, en forma inmediata.

Artículo 190. Se entiende por estadías los lapsos convenidos por las partes para realizar las operaciones de carga y descarga o, en su defecto, el plazo que señalen los usos de los puertos donde se realicen las operaciones. Las estadías quedarán suspendidas cuando no pueda efectuarse la carga o descarga por caso fortuito, fuerza mayor o por hechos imputables al fletante. Los días y horas laborables del puerto se computarán, siempre que las condiciones del tiempo permitan realizar las operaciones.

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

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

Artículo 192. Las sobreestadías se computarán por días continuos y no serán susceptibles de ser interrumpidas, salvo por hechos imputables al fletante.

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

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

Artículo 195. Los contratos de transporte en los cuales no se pone a disposición del fletador un buque en específico, sino que el fletante asume la obligación de transportar una determinada cantidad de mercancías durante un periodo determinado, considerados fletamentos por volumen o cantidad, se regirán por las normas de esta Sección que fueren aplicables.

Artículo 196. Son aplicables al fletamento por viaje las disposiciones de la Sección VII del Capítulo III de este Título, referida al flete.

Capítulo III Transporte de Mercancías por Agua

Sección I Disposiciones Generales

Artículo 197. A los efectos de este Decreto Ley se entiende por:

1. Porteador: toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, ha celebrado un contrato de transporte de mercancías por agua, con un cargador.
2. Porteador efectivo: toda persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de mercancías por agua o de una parte de este.
3. Cargador: toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado con un porteador un contrato de transporte de mercancías por agua. Así mismo, toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, entrega efectivamente las mercancías al porteador.
4. Consignatario: toda persona facultada para recibir las mercancías.
5. Mercancías: todo bien susceptible de ser transportado por agua. Cuando estas se agrupan en un contenedor, una paleta u otro equipo de transporte análogo o cuando estén embaladas, el término comprenderá a ese equipo de transporte o ese embalaje,

si ha sido suministrado por el cargador. Comprende además a los animales vivos transportados comercialmente por agua.

6. Contrato de transporte por agua: todo aquel en virtud del cual el porteador se compromete, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por agua de un puerto a otro.

7. Conocimiento de embarque: documento que hace prueba de un contrato de transporte por agua o aquel que lo reemplace y acredita que el porteador ha tomado a su cargo las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación del documento correspondiente y según el cual las mercancías han de entregarse a una persona determinada, a la orden o al portador.

8. Falta Náutica: toda acción u omisión que genere negligencia o culpa del Capitán, tripulantes u otros dependientes del porteador, o del piloto en la navegación y manejo técnico del buque.

Artículo 198. Las disposiciones de este Capítulo se aplicarán a los contratos de transporte por agua, siempre que:

1. El puerto de carga o de descarga previsto en el contrato, esté situado en el espacio acuático nacional.
2. Uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato, sea el puerto efectivo de descarga y éste se encuentre dentro del espacio acuático nacional.
3. El conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato, estipule que se regirá por las disposiciones de este Capítulo.

Artículo 199. Las disposiciones de este Capítulo se aplicarán sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, del porteador efectivo, del cargador, del consignatario o de cualquier otra persona interesada.

Artículo 200. Las disposiciones de este Capítulo se aplicarán cuando en el contrato se contemple el transporte de mercancías por agua en embarques sucesivos durante un plazo acordado.

Artículo 201. Las disposiciones de este Capítulo no son aplicables a los contratos de fletamento. No obstante, cuando se emita un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato de fletamento, ellas se aplicarán a dicho conocimiento si éste regula la relación entre el porteador o el porteador efectivo y el tenedor del conocimiento que no sea el fletador.

Sección II Obligaciones y Responsabilidad del Porteador

Artículo 202. La responsabilidad del porteador por las mercancías abarca el período en el cual están bajo la custodia de éste en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.

Artículo 203. Se considera que las mercancías están bajo la custodia del porteador desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas del cargador o de la persona que actúe en su nombre, o de una autoridad que haya emitido un documento a tal efecto, hasta el momento en que las entregue:

1. En poder del consignatario. En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del porteador, éste las colocará a disposición del consignatario, de

conformidad con el contrato, la ley o los usos del comercio, aplicables en el puerto de descarga.

2. En poder de una autoridad o de un tercero a quienes hayan de entregarse las mercancías, de conformidad con el contrato, la ley o los usos del comercio, aplicables en el puerto de descarga.

Los términos porteador y consignatario comprenden a sus empleados o agentes, respectivamente.

Artículo 204. Antes de iniciarse el transporte de mercancías por agua, el porteador deberá:

1. Disponer del buque en estado de navegabilidad.
2. Equipar y aprovisionar al buque.
3. Cuidar que sus bodegas, cámaras frías o frigoríficas y cualquier otro espacio utilizado en el transporte de mercancías, estén en condiciones para recibirlas, conservarlas y transportarlas.

Artículo 205. El porteador y el buque no serán responsables por las pérdidas que sufran las mercancías originadas por innavegabilidad, siempre que se pruebe que se han cumplido todas las diligencias previstas en el artículo anterior. En este caso, la carga de la prueba será a cargo del porteador o de cualquier otra persona que alegue la exoneración de responsabilidad prevista en este artículo.

Artículo 206. El porteador y el buque no serán responsables de las pérdidas, daños o retardo en la entrega de las mercancías que tengan su origen en:

1. Toda acción u omisión que genere negligencia o culpa del Capitán, tripulantes u otros dependientes del porteador, o del piloto en la navegación y manejo técnico del buque, no relacionados con las obligaciones mencionadas en el artículo 204.
2. Incendio, salvo que sea causado por culpa o negligencia del porteador, armador o propietario del buque, debiendo éstas ser probadas por quienes las invoquen.
3. Riesgos, peligros y accidentes del mar o de otras aguas navegables.
4. Conflictos armados.
5. Piratería.
6. Detenciones o embargos.
7. Demoras o detenciones por cuarentena.
8. Hechos u omisiones del cargador o propietario de la mercancía, de su agente o de quien los represente.
9. Cierres patronales, huelgas, paros, suspensiones o limitaciones en el trabajo, cualesquiera sean las causas.
10. Conmoción interior o exterior.
11. Salvamento de personas o de bienes en el agua, tentativa de ello o cambio de ruta que se efectúen con el mismo fin, lo cual no debe considerarse como incumplimiento del contrato.
12. Merma, pérdida, o daños en las mercancías, provenientes de su naturaleza o vicio propio.
13. Insuficiencia o imperfecciones de embalaje.
14. Insuficiencia o imperfecciones de las marcas y distintivos.
15. Vicios ocultos del buque.
16. Caso fortuito o fuerza mayor.
17. Cualquier otra causa que no provenga de su culpa o negligencia o, de sus agentes

o subordinados. Sin embargo, quien alegue la exoneración de responsabilidad, debe probar que ni el porteador, propietario, armador, ni sus agentes, han causado o contribuido a causar la pérdida o daños.

Artículo 207. El porteador procederá en forma conveniente y apropiada a la manipulación, carga, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercancías transportadas por agua. Las partes pueden convenir que las operaciones de carga y descarga, salvo en su aspecto de derecho público, sean realizadas por el cargador y por el consignatario, respectivamente, dejando constancia de ello en el conocimiento de embarque o en otros documentos que lo reemplacen.

Artículo 208. Ningún cambio de ruta para salvar o tratar de salvar vidas o bienes, u otra desviación prevista en la ley, será considerada como una infracción de este Capítulo o del contrato de transporte, y el porteador no será responsable de pérdida o daño que resulte de ello, si la desviación es realizada con el propósito de cargar o descargar mercancías o pasajeros, tal hecho será considerado como innecesario, salvo prueba en contrario.

Artículo 209. Las disposiciones de este Capítulo no serán aplicables cuando se trate de mercancías en las cuales su naturaleza, condición y circunstancias, términos y riesgos inherentes a su transporte, sean tales que justifiquen la celebración de un contrato especial.

Artículo 210. En el transporte por agua de animales vivos, el porteador no será responsable de la pérdida, daño o retraso en su entrega, resultante de los riesgos especiales inherentes a este tipo de transporte. Cuando el porteador pruebe que ha cumplido las instrucciones del cargador y que la pérdida, daño o retraso en la entrega se atribuyan a tales riesgos, se presumirá como causa de los mismos, a menos que exista prueba de culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes, con exclusión de la falta náutica no relacionada con las obligaciones mencionadas en el artículo 204.

Artículo 211. La responsabilidad del porteador o del buque por las pérdidas o daños que sufran las mercancías, en ningún caso excederá el límite de seiscientos sesenta y seis con sesenta y siete centésimas (666,67) unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, ó a dos con cincuenta centésimas (2,50) unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, aplicándose el límite más elevado, a menos que el cargador haya declarado antes del embarque, la naturaleza y valor de la mercancía, que la declaración se haya hecho constar en el conocimiento de embarque y que no haya sido impuesta por exigencias administrativas del país del puerto de carga o de descarga. Esta declaración constituye una presunción respecto al valor de las mercancías, salvo prueba en contrario que pueda producir el porteador.

Todo bulto o unidad incluido en el conocimiento de embarque en un contenedor, paleta o cualquier otro equipo similar utilizado para acumular mercancías, será considerado como un bulto o unidad en el sentido de este artículo.

Artículo 212. Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas en el puerto de descarga dentro del plazo previsto en el contrato de transporte por agua o a falta de este, el que se llegare en común acuerdo, entre el porteador y el cargador.

Artículo 213. La responsabilidad del porteador por el retraso en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo anterior, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte de mercancías por agua.

Artículo 214. En ningún caso la responsabilidad acumulada del porteador por los conceptos enunciados en los artículos anteriores, excederá del límite determinado en el artículo 211, por la pérdida total de las mercancías.

Artículo 215. El porteador y el cargador podrán pactar límites de responsabilidad superiores a los establecidos en los artículos anteriores.

Artículo 216. Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidos en este Decreto Ley, serán aplicables a toda acción contra el porteador respecto de la pérdida o el daño de las mercancías a que se refiera el contrato de transporte por agua, así como respecto del retraso en la entrega, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, la responsabilidad extracontractual o en otra causa.

Si se ejercen acciones contra un empleado, agente del porteador o contra el operador portuario designado por el porteador, y estos prueben que han actuado en el ejercicio de sus funciones, podrán acogerse a las exoneraciones y límites de responsabilidad que el porteador invoque en virtud de lo dispuesto en este Capítulo.

La cuantía total de las sumas exigibles al porteador o a cualquiera de las personas a que se refiere el párrafo anterior, no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en este Capítulo, sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo 211 de este Decreto Ley.

Artículo 217. Cuando el cargador realice una declaración falsa respecto a la naturaleza y valor de la mercancía, ni el porteador ni el buque responderán por los daños o pérdidas que ésta sufra.

Artículo 218. El porteador, sus empleados, agentes y los operadores portuarios por el designado, no podrán acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en los artículos anteriores, si se les comprueba que la pérdida, daño o retraso en la entrega, provienen de una acción u omisión realizada con dolo o culpa grave.

Artículo 219. Es absolutamente nula toda cláusula de un contrato de transporte por agua o de un conocimiento de embarque, que exonere o disminuya la responsabilidad del porteador, propietario o armador del buque, o de todos ellos en conjunto, por pérdidas o daños sufridos por las mercancías, o que modifique la carga de la prueba, en forma distinta a la prevista en este Capítulo. Esta nulidad comprende la de la cláusula por la cual el beneficio del seguro de las mercancías, directa o indirectamente, sea cedido a cualquiera de ellos.

Artículo 220. Las disposiciones de este Capítulo no modifican los derechos y obligaciones del porteador que pueden limitar su responsabilidad en la forma establecida en esta Sección.

Artículo 221. El porteador podrá transportar mercancías sobre cubierta sólo cuando exista acuerdo con el cargador y lo permita la ley o los usos del comercio. En este caso, el porteador incluirá una declaración expresa a tal efecto en el conocimiento de embarque u otros documentos que hagan prueba del contrato de transporte por agua. A falta de esa declaración expresa, el porteador deberá probar que se ha celebrado un acuerdo para el transporte de mercancías sobre cubierta; no obstante, el porteador no podrá invocar tal acuerdo contra un tercero, incluido el consignatario, que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

Artículo 222. El porteador será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en su entrega, sin poder alegar las causas de exoneración de responsabilidad previstas en el artículo 206 del presente Decreto Ley, cuando hayan sido transportadas sobre cubierta y el porteador no pueda invocar acuerdo expreso.

El transporte de mercancías sobre cubierta en contravención del acuerdo expreso, se considerará una acción u omisión del porteador, en el sentido del artículo 218 de este Decreto Ley.

Artículo 223. Las disposiciones de este Decreto Ley relativas a la responsabilidad del porteador, se aplicarán a la responsabilidad del porteador efectivo, sus empleados o agentes, con respecto al transporte que éste haya ejecutado.

Artículo 224. En los casos en que el porteador y el porteador efectivo sean responsables conjuntamente, la responsabilidad será solidaria.

La cuantía total de las sumas exigibles del porteador, del porteador efectivo y de sus empleados o agentes, no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en este Decreto Ley.

Artículo 225. Todo acuerdo especial en virtud del cual el porteador asuma obligaciones no impuestas por este Decreto Ley, surtirá efecto respecto del porteador efectivo sólo si lo acepta expresamente y por escrito. El porteador seguirá sujeto a las obligaciones resultantes de ese acuerdo especial, independientemente de que hayan sido aceptadas o no por el porteador efectivo.

Artículo 226. Las disposiciones de esta Sección, se aplicarán sin perjuicio del derecho de repetición que pueda existir entre el porteador y el porteador efectivo.

Sección III Obligaciones y Responsabilidad del Cargador

Artículo 227. El cargador debe entregar las mercancías al porteador en el tiempo, forma y lugar determinado contractualmente o por los usos o regulaciones administrativas del puerto de carga. El incumplimiento de esta obligación dará lugar a la indemnización de los daños y perjuicios sufridos por el porteador, la cual no excederá del flete estipulado.

Artículo 228. A falta de convenio entre las partes, el porteador asume los gastos de las operaciones de carga y de descarga.

Artículo 229. El cargador, sus empleados o agentes, no serán responsables de la pérdida, daño o retraso en la entrega de las mercancías sufrida por el porteador o por el porteador efectivo, ni del daño sufrido por el buque, a no ser que éstas hayan sido causadas por culpa de los mismos.

Artículo 230. El cargador deberá identificar adecuadamente, las mercancías peligrosas, mediante marcas y distintivos.

Artículo 231. Cuando el cargador entregue mercancías peligrosas al porteador o porteador efectivo, le informará el carácter peligroso de aquellas y de las precauciones que deban adoptarse. En caso contrario, se establece lo siguiente:

1. El cargador será responsable respecto del porteador o porteador efectivo, de los perjuicios resultantes.
2. Las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según el caso, sin que haya lugar a indemnización.

Sección IV Documentos de Transporte

Artículo 232. Cuando el porteador o el porteador efectivo se haga cargo de las mercancías, deberá emitir un conocimiento de embarque al cargador.

Artículo 233. El conocimiento de embarque debe ser firmado por el porteador, por una persona autorizada al efecto por él o por el Capitán del buque que transporte las mercancías.

La firma en el conocimiento de embarque podrá hacerse constar en forma manuscrita, mecánica o electrónica.

Artículo 234. En el conocimiento de embarque deberán constar, entre otros, los datos siguientes:

1. La naturaleza general de las mercancías, las marcas y distintivos necesarias para su identificación, de ser procedente una declaración expresa sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo; datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el cargador.
2. El estado aparente de las mercancías.
3. Nombre y el establecimiento principal del porteador.
4. Nombre del cargador.
5. Nombre del consignatario, si ha sido suministrado por el cargador.
6. El puerto de carga y la fecha en que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto.
7. El puerto de descarga.
8. Número de originales del conocimiento de embarque.
9. Lugar de emisión del conocimiento de embarque.
10. Firma del porteador o de la persona que actúe en su nombre.
11. Valor del flete.
12. Fecha o plazo convenido expresamente por las partes.
13. Todo límite o límites superiores de responsabilidad que hayan pactado las partes, de conformidad con este Decreto Ley.

Artículo 235. Una vez embarcadas las mercancías, el porteador estampará en el conocimiento de embarque la correspondiente nota, indicando que las mismas se encuentran a bordo del buque y la fecha en que se haya efectuado la carga.

Artículo 236. La omisión en el conocimiento de embarque de uno o varios de los datos a que se refieren los dos artículos anteriores, no afectará la naturaleza jurídica del documento como conocimiento de embarque.

Artículo 237. El cargador suministrará al porteador, los datos exactos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, distintivos, número, peso y cantidad para su inclusión en el conocimiento de embarque, indemnizando al porteador por los perjuicios resultantes de la inexactitud de esos datos. El cargador seguirá siendo responsable de dichos perjuicios, aún cuando haya transferido el conocimiento de embarque. El derecho del porteador a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte por agua respecto de cualquier persona distinta del cargador.

Artículo 238. Si el porteador o la persona que en su nombre emite el conocimiento de embarque, tiene motivos fundados para presumir que los datos del mismo no se corresponden con la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, distintivos, número, peso y cantidad que efectivamente ha tomado a su cargo, estampará la correspondiente nota indicando que las mismas se encuentran a bordo del buque, incluyendo una reserva en la que se especifique la inexactitud de los datos.

Si el porteador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre no hace constar en dicho documento, el estado aparente de las mercancías, se considerará que las mismas estaban en buen estado aparente.

Artículo 239. El conocimiento de embarque establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha tomado a su cargo las mercancías no incluidas en la reserva indicada en el artículo anterior, tal como aparecen descritas en el conocimiento de embarque.

No se admitirá la prueba en contrario, si el conocimiento de embarque ha sido transferido a un tercero, incluido el consignatario de buena fe, basándose en la descripción de las mercancías que figuraban en ese conocimiento.

Artículo 240. Si el conocimiento de embarque no especifica el flete, no indica que debe ser pagado por el consignatario y que los pagos por demoras en el puerto de carga son a cargo de éste, se establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, que el consignatario no ha de pagar ningún flete ni demoras.

Cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluido el consignatario de buena fe, no se admitirá al porteador la prueba en contrario de la falta de indicación del flete en el conocimiento de embarque.

Artículo 241. Emitido el conocimiento de embarque sin reserva acerca de los datos proporcionados por el cargador, la carta de garantía o el pacto en virtud del cual el cargador se compromete a indemnizar al porteador por los perjuicios indicados en el artículo 237, no surtirá efecto respecto de un tercero, a quien se haya transferido el conocimiento de embarque.

Artículo 242. El porteador no tendrá derecho a ser indemnizado por el cargador, en el caso que éste o la persona que actúe en su nombre, omita intencionalmente la correspondiente reserva en el conocimiento de embarque, habiendo proporcionado el cargador los datos correctos. El porteador será responsable de los perjuicios a terceros que cause dicha omisión.

Artículo 243. Cuando el porteador emita un documento distinto del conocimiento de embarque, como prueba del recibo de las mercancías que hayan de transportarse, el documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que se ha celebrado el contrato de transporte de mercancías por agua y que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías de acuerdo a la descripción que aparezca en el documento.

Los contratos evidenciados en cartas de porte marítimo u otro documento nominativo similar, se encuentran sujetos a las normas de transporte de mercancías por agua, sin que ellos sean considerados títulos de crédito, los cuales no podrán ser negociados como tales, salvo la facultad de su beneficiario de hacer cesión de sus derechos, con el consentimiento del porteador y conforme a las normas de derecho común.

Artículo 244. Cuando se emita un conocimiento de embarque o cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte de mercancías por agua, deberá incluirse una declaración estableciendo que el transporte está sujeto a las disposiciones de este Decreto Ley y que será nula toda estipulación en contrario, en perjuicio del cargador o del consignatario.

La nulidad de esa estipulación no afectará la validez de las demás disposiciones del contrato o documento que la incluya. Será nula y sin efecto la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al porteador o cualquier cláusula análoga.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, el porteador podrá aumentar su responsabilidad y obligaciones en virtud de este Decreto Ley.

Artículo 245. Cuando el titular de las mercancías haya sufrido perjuicios como consecuencia de una estipulación que sea nula o como consecuencia de la omisión de la declaración establecida en el artículo anterior, el porteador pagará una indemnización de la cuantía necesaria para resarcir al titular, de conformidad con las disposiciones del presente Decreto Ley, de toda pérdida o todo daño de las mercancías o del retraso en la entrega. Además el porteador pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer valer su derecho.

Sección V Ejecución del Contrato

Artículo 246. En caso de interrupción del viaje que impida o retarde su terminación, cualquiera sea su causa, el porteador debe proceder a transbordar las mercancías para ser entregadas en el puerto de destino estipulado.

Son a cargo del porteador los gastos de trasbordo y el flete para terminar el desplazamiento y entrega de las mercancías, cuando la interrupción sea consecuencia de una causa de exoneración de su responsabilidad.

A todo evento, el porteador conserva el valor del flete estipulado en el contrato de transporte de mercancías por agua.

Artículo 247. El consignatario no puede negarse a recibir la mercancía, aunque ésta se encuentre dañada.

Artículo 248. En caso de descarga directa si el consignatario no se presentare a recibir la mercancía o rehusare hacerlo, el porteador podrá proceder a la descarga y almacenamiento, por cuenta y riesgo del consignatario, notificándolo o a su agente, y en caso de resultar imposible su localización, lo publicará en un diario de circulación local o regional en el puerto de descarga.

Sección VI Reclamaciones y Acciones

Artículo 249. Cuando el consignatario haya recibido las mercancías, se presume, salvo prueba en contrario, que el porteador ha entregado las mismas tal como aparecen descritas en el documento de transporte, a menos que el consignatario de aviso por escrito al porteador de cualquier pérdida o daño evidente, especificando la naturaleza de ellos a más tardar, en el día laborable siguiente a la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en su poder.

En el caso de pérdida o daños no evidentes en el momento de la entrega de la mercancía, se debe dar aviso por escrito al porteador dentro de los tres (3) días continuos siguientes a la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

Artículo 250. Cuando al momento de la recepción de las mercancías por el consignatario, éstas han sido objeto de una inspección de manera conjunta entre las partes, no se requerirá el aviso por escrito previsto en el artículo anterior.

En caso de pérdida o daño, el porteador y el consignatario en forma recíproca deberán proporcionarse las facilidades del caso, a los fines de la inspección de la mercancía.

Artículo 251. El porteador indemnizará al consignatario por los perjuicios causados por retraso en la entrega de la mercancía, siempre que éste de aviso por escrito de dichos perjuicios, dentro de los noventa (90) días consecutivos contados desde la fecha en que la mercancía haya sido puesta en su poder.

Artículo 252. Los avisos indicados en los artículos anteriores tendrán el mismo efecto, indistintamente de que sean dirigidos al porteador o al porteador efectivo.

Artículo 253. Todas las acciones derivadas del contrato de transporte de mercancías por agua prescriben transcurrido que sea un (1) año, contado a partir de la fecha en que el porteador haya entregado la mercancía al consignatario, o en la fecha en la cual han debido ser entregadas.

La persona contra la cual se haya ejercido la reclamación podrá en cualquier momento interrumpir el lapso de prescripción mediante declaración dirigida al reclamante. Este plazo sólo podrá interrumpirse por una sola vez.

Artículo 254. La acción de regreso correspondiente podrá ejercerse aun después de expirado al lapso de prescripción establecido en el artículo anterior, quedando a salvo la intervención forzosa de terceros prevista en el Código de Procedimiento Civil, que como defensa podrá proponer la parte accionada en el juicio principal.

Sección VII El Flete

Artículo 255. El flete es exigible, salvo estipulación en contrario, desde el momento en que el porteador ha entregado las mercancías conforme a lo dispuesto en este Decreto Ley.

Artículo 256. Las mercancías que no lleguen a destino no causan flete, salvo que su pago:

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

No procede el abandono de las mercancías en pago del flete, ni negarse a su pago, alegando que llegaron dañadas.

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

Artículo 258. El porteador no puede retener mercancías a bordo, en garantía de sus créditos.

Artículo 259. El porteador mediante una orden judicial, podrá depositar las mercancías en manos de un tercero, con el fin de garantizar el pago del flete, sobreestadias, gastos y el afianzamiento o caución de la contribución de la avería gruesa o común y la firma del compromiso de avería.

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

Sección VIII Privilegios, Embargos y Deposito Judicial de las Mercancías

Artículo 260. Tienen privilegios sobre las mercancías, los créditos enumerados en el siguiente orden de prelación:

1. Los tributos, tasas, intereses moratorios, sanciones pecuniarias y otros derechos adeudados a la Hacienda Pública Nacional, en virtud de las operaciones aduaneras.
2. Los créditos originados por las operaciones portuarias.
3. Las remuneraciones de salvamento y la contribución a la avería gruesa o común.

4. El flete, gastos por sobreestadias, carga y descarga, y otros gastos y créditos derivados del contrato de transporte o de fletamento.

Los créditos de un mismo orden concurren a prorrata en caso de insuficiencia.

Artículo 261. El privilegio se extingue si no se ejerce la acción respectiva dentro de los treinta (30) días continuos siguientes a la entrega de las mercancías o si éstas han pasado legítimamente a poder de terceros, sin perjuicio de lo establecido en las leyes tributarias y aduaneras.

Artículo 262. Tienen privilegios sobre las cosas cargadas, en el siguiente orden de prelación:

1. Los derechos aduaneros que correspondan pagar en el lugar de la descarga y los de depósito en almacenes generales de depósitos.
2. Los honorarios de abogados y costas judiciales hechos en interés común de los acreedores.
3. Los premios o recompensas por salvamento, en cuyo pago debiera participar la carga.
4. La contribución a la avería gruesa o común.
5. El flete y demás créditos derivados del contrato de transporte, inclusive los gastos de carga y de descarga cuando correspondieren.
6. El importe del capital e intereses adeudados por las obligaciones contraídas por el Capitán sobre la carga en el caso previsto en el artículo 24 de este Decreto Ley.

En caso de insuficiencia en el monto del bien afecto al privilegio, los créditos privilegiados comprendidos en cada categoría, concurren a prorrata si se han originado en el mismo puerto, salvo los numerales 3 y 5, que tomarán una colocación inversa a las respectivas fechas de su nacimiento. Si los puertos son distintos, los créditos posteriores en fecha son preferidos a los anteriores.

Artículo 263. La subrogación real prevista en el artículo 120 de este Decreto Ley, se aplica a los privilegios sobre las cosas cargadas.

Artículo 264. Los privilegios sobre las cosas cargadas se extinguen si la acción no se ejerce dentro del plazo de treinta (30) días continuos siguientes de su descarga, siempre que ellas no hayan pasado legítimamente a poder de terceros.

Artículo 265. Goza de privilegio el precio del billete de pasaje sobre todo el equipaje del pasajero mientras esté en poder del porteador.

Artículo 266. El porteador puede solicitar el embargo preventivo de las mercancías, mientras estén en la jurisdicción aduanera o en poder del consignatario o del propietario a quien el consignatario represente, y su remate inmediato si son perecederos o de difícil u onerosa conservación.

En caso de ordenar su remate, el tribunal de la Jurisdicción Especial Acuática establecerá el modo y las condiciones en que debe hacerse.

Artículo 267. El juicio que intente el porteador para el cobro de su crédito en contra del cargador o del consignatario, se sustanciará y sentenciará por el Procedimiento Breve, previsto en el Código de Procedimiento Civil.

En dicho juicio, si citados los demandados, por sí o por medio de apoderado, no comparecieren al acto de la contestación a la demanda, las mercancías que hubiesen sido embargadas preventivamente, podrán ser rematadas antes de dictarse sentencia definitiva y el demandante podrá cobrarse del precio que se obtenga en el remate, si a juicio del tribunal otorga garantía suficiente, para cubrir cualquier reclamo del demandado o de terceros interesados, durante el término de un (1) año, contado a partir de la fecha del remate. Vencido el año sin que éstos hubiesen comparecido en el juicio, se liberará la garantía que hubiese otorgado el demandante.

Si el consignatario u otro interesado no se presentan ante la aduana, siempre que el porteador haya hecho uso de su derecho de embargar las mercancías, cualquier interesado puede pedir su remate si son perecederas o de difícil u onerosa conservación.

Artículo 268. Siempre que el porteador haga uso de su derecho de depositar judicialmente las mercancías, cualquier interesado puede pedir su remate, si son perecederas o de difícil conservación, o los gastos de ésta resulten excesivos.

Artículo 269. El tenedor del conocimiento de embarque cuyas mercancías sean embargadas por cobro del flete, o el tercero interesado que no sea tenedor de otro ejemplar del mismo conocimiento de embarque, o el reivindicante, pueden pedir en cualquier momento el remate judicial de las mercancías embargadas, salvo el derecho del ejecutante o del tercero sobre el producto del remate.

Artículo 270. La ejecución de las medidas decretadas son de carácter urgente. Los embargos previstos en esta Sección se ejecutarán, de ser necesario, habilitando día y hora. El mismo tratamiento corresponde a las defensas y recursos que se interpongan contra las resoluciones que admitan o nieguen las medidas.

Sección IX Acción ejecutiva para exigir la entrega de la carga

Artículo 271. El tenedor del conocimiento de embarque o de otro documento que lo sustituya, puede ejercer acción por el procedimiento de la vía ejecutiva establecido en el Código de Procedimiento Civil, para exigir la entrega directamente en el puerto de descarga de las mercancías que el porteador o su representante tengan en su poder, previa cancelación de los pagos que correspondan.

Artículo 272. El porteador o su representante sólo pueden oponer las siguientes defensas:

1. La falta de jurisdicción o la incompetencia del tribunal.
2. Los vicios que hagan nulo el título.
3. El embargo o depósito judicial de las mercancías, o litispendencia en virtud del juicio iniciado por cobro del flete y gastos a cargo del destinatario, o por otorgamiento de compromiso de avería gruesa o común, o de fianza o depósito destinado a garantizar la respectiva contribución.
4. El pago o cualquier otro medio legal que extinga la obligación.

Artículo 273. Cuando la sentencia obligue al porteador o a su representante a entregar las mercancías, se librarán mandamientos de ejecución y en caso de que no las entregare, queda obligado al pago del precio previa presentación de las respectivas facturas y avalúo necesario, y al pago de los daños y perjuicios a que haya lugar.

Capítulo IV Resolución del Contrato

Artículo 274. Los contratos previstos en este Título, quedan resueltos a instancia de cualquiera de las partes, sin derecho a reclamo entre ellas, si antes de comenzado el viaje:

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

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

Artículo 275. En los contratos de arrendamiento y de fletamento de buques, si la prestación de una de las partes resultare ser más onerosa de lo previsto, la parte que deba tal prestación podrá demandar la resolución del contrato o una reducción de la misma, o bien una modificación en las modalidades de ejecución.

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

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

Capítulo V Transporte de Pasajeros

Sección I Disposiciones Fundamentales

Artículo 276. El contrato de transporte de pasajeros es aquel celebrado por un porteador o en su nombre, para el transporte por agua de una o más personas y sus equipajes, mediante el pago de una contraprestación.

Artículo 277. Para los efectos de este Capítulo se entiende por:

1. Porteador: toda persona que celebra un contrato de transporte, actuando por cuenta propia o a nombre de otro, tanto si el transporte es efectuado por dicha persona como por un porteador efectivo.
2. Porteador efectivo: toda persona distinta del porteador que efectúa de hecho la totalidad o parte del transporte.
3. Pasajero: toda persona transportada por un buque, en virtud de un contrato de transporte, aún cuando con el consentimiento del porteador, viaje acompañando a un vehículo o animales vivos, amparados por un contrato de transporte de mercancías por agua.
4. Equipaje: cualquier artículo o vehículo transportado por el porteador en virtud del contrato de transporte de que trata este Capítulo. No se incluyen bienes ni vehículos transportados, en virtud de una póliza de fletamento, conocimiento de embarque o cualquier otro contrato cuyo objeto principal sea el transporte de mercancías o animales vivos.
5. Equipaje de camarote: aquel que el pasajero lleva a su camarote o que de alguna otra forma se encuentra en su posesión o bajo su custodia o vigilancia. El equipaje de camarote comprende también el que lleva el pasajero en su vehículo, cuando el buque no cuente con camarotes o teniéndolo el pasajero no haga uso de él.

Artículo 278. El transporte de pasajeros comprende los períodos siguientes:

1. Con respecto al pasajero y a su equipaje de camarote, el período durante el cual están a bordo del buque, o en un medio o dispositivo de acceso para embarcar o desembarcar del mismo, y el lapso durante el cual el pasajero y su equipaje de camarote, son transportados por agua desde tierra al buque o viceversa, siempre que el precio de este transporte esté incluido en el del pasaje o que el buque utilizado para realizarlo haya sido puesto a disposición del pasajero por el porteador.
2. Con respecto al pasajero, el transporte no comprende el período durante el cual éste se encuentre en un terminal, estación marítima, en un muelle o en cualquier otra instalación portuaria.
3. Con respecto a todo equipaje que no sea el de camarote, el período comprendido entre el momento en que el porteador, sus dependientes o sus agentes, se han hecho cargo del mismo en tierra o a bordo, y el momento en que éstos lo devuelven al propietario.

Artículo 279. El porteador debe entregar al pasajero un billete de pasaje como constancia del contrato y una guía en que se individualice debidamente el equipaje que no sea de camarote.

La omisión de estas obligaciones impedirá al porteador limitar su responsabilidad respecto de daños al pasajero y su equipaje, según sea el documento que el porteador omitió entregar.

Artículo 280. El billete de pasaje debe indicar el lugar, fecha y hora de emisión; el nombre del buque, nombre y domicilio del porteador, el puerto de salida y el de destino, la clase, el número de camarote y el precio del pasaje, si fuere el caso.

Cuando el billete de pasaje sea nominativo no podrá cederse el derecho de ser transportado sin el consentimiento del porteador, y si no lo es, no podrá transferirse una vez iniciado el viaje.

Artículo 281. Los dos artículos precedentes no se aplican a los transportes realizados en buques menores de cincuenta unidades de arqueado bruto (50 AB), ni las que realicen servicios en los puertos y en el interior de las zonas delimitadas por la Autoridad Acuática. En estos casos, el porteador entregará al pasajero un boleto que indique el nombre del porteador y el servicio efectuado.

Sección II Resolución del Contrato de transporte de Pasajeros

Artículo 282. Si se retrasa el zarpe en el puerto de salida, o el transporte se interrumpe definitivamente, el contrato quedará resuelto y el porteador deberá devolver el importe del billete de pasaje, a solicitud del pasajero.

Artículo 283. Si el retardo o la interrupción definitiva ocurre durante la ejecución del transporte, el contrato quedará resuelto pagando el pasajero el pasaje en proporción al trayecto recorrido, salvo que se trate de un hecho imputable al porteador, en cuyo caso éste debe devolver el importe íntegro del pasaje.

Artículo 284. Si antes del zarpe o durante la ejecución del transporte ocurre un retraso o interrupción temporal, el pasajero tiene derecho a recibir alojamiento y alimentación, a cuenta del porteador.

Artículo 285. En todos los casos de interrupción o retraso, las partes pueden acordar el trasbordo del pasajero para la terminación del viaje, lo cual no implicará ningún pago adicional por parte del pasajero.

Artículo 286. En los casos a los que se refieren los artículos anteriores, si los hechos son imputables al porteador, sus agentes o dependientes, el pasajero puede exigir la indemnización de daños y perjuicios.

Artículo 287. La designación del buque en el contrato no privará al porteador de la facultad de sustituirlo por otro de iguales condiciones, si con ello no se modifica el itinerario convenido y no se causa perjuicio al pasajero.

Artículo 288. El porteador podrá cancelar el zarpe del buque, y la cancelación dará derecho al pasajero para solicitar la devolución de lo pagado e indemnización de daños y perjuicios, salvo caso fortuito o fuerza mayor.

Artículo 289. Cuando el pasajero no llegue a bordo a la hora prefijada para su embarque en el puerto de salida o en un puerto de escala, el porteador podrá emprender el viaje y exigir el importe del precio del pasaje, con exclusión del valor de la alimentación, salvo pacto en contrario.

Igual derecho tendrá el porteador cuando después de iniciado el viaje, el pasajero se desembarque voluntariamente en cualquier puerto de escala.

Artículo 290. Si el pasajero desistiere del viaje antes del zarpe, ya habiendo cancelado el importe del pasaje, sólo tendrá derecho a la devolución de la mitad del importe del pasaje convenido, salvo estipulación distinta.

Sección III Obligaciones y Responsabilidad del Porteador

Artículo 291. El porteador será responsable del perjuicio originado por la defunción o las lesiones corporales de un pasajero y por las pérdidas y daños sufridos por el equipaje, si el hecho que causó el perjuicio ocurrió durante la ejecución del transporte y es imputable a culpa o negligencia del porteador o de sus dependientes o sus agentes.

El demandante deberá probar los perjuicios, y que el hecho que los ocasionó tuvo lugar durante la ejecución del transporte.

Artículo 292. Se presume, salvo prueba en contrario, la culpa o negligencia del porteador o la de sus dependientes o agentes, si la defunción o las lesiones corporales del pasajero, o la pérdida o daños sufridos por su equipaje de camarote, han sido resultado directo o indirecto de naufragio, abordaje, varadura, explosión, incendio o desperfectos del buque.

Así mismo, se presume la culpa o negligencia respecto de la pérdida o daños sufridos por equipajes que no sean de camarote, independientemente de la naturaleza del hecho que ocasionó la pérdida o daños, salvo prueba en contrario.

Artículo 293. Cuando se haya confiado la ejecución del transporte o de parte de éste a un porteador efectivo, el porteador seguirá siendo responsable de lo que ocurra en la totalidad del transporte de acuerdo con lo dispuesto en el presente Capítulo. El porteador efectivo estará regido por las disposiciones aplicables al porteador, en el ejercicio de sus derechos y en lo referente a la satisfacción de las obligaciones, respecto de la parte del transporte ejecutada por él.

El porteador será responsable de los actos y omisiones respecto al transporte ejecutado por el porteador efectivo, sus dependientes y agentes, cuando actúen en el desempeño de sus funciones.

En los casos en que el porteador y el porteador efectivo, sean considerados responsables, su responsabilidad será solidaria.

Artículo 294. Los acuerdos en virtud de los cuales el porteador asuma obligaciones no establecidas en este Capítulo, no serán aplicables al porteador efectivo, a menos que haya manifestado su consentimiento de modo expreso y ello conste por escrito sin menoscabo del derecho de repetición que pueda haber entre el porteador y el porteador efectivo.

Artículo 295. El porteador efectivo no será responsable de las pérdidas o daños de especies monetarias, efectos negociables u objetos de valor, a menos que hayan sido entregados al porteador en custodia o depósito.

En tal caso, será responsable hasta un límite de mil doscientas (1.200) unidades de cuenta por pasajero, salvo que hayan acordado, en forma expresa y por escrito, límites de responsabilidad mayores.

Artículo 296. Si el porteador prueba que la culpa o negligencia del pasajero han sido la causa de su muerte, lesiones corporales, de la pérdida o daños sufridos por su equipaje, o que dichas culpas o negligencias han contribuido a ello, el tribunal que conozca del asunto podrá eximir al porteador o atenuar su responsabilidad, según corresponda.

Artículo 297. Se entiende por pérdida o daños sufridos por el equipaje, el perjuicio pecuniario resultante del hecho de no entregar el equipaje al pasajero, una vez llegado a su destino el buque a bordo del cual ha sido o debiera haber sido transportado, pero excluyendo los retrasos ocasionados por conflictos laborales, caso fortuito o fuerza mayor.

Artículo 298. La indemnización por parte del porteador en los supuestos de muerte o de lesiones corporales de un pasajero, no excederá de cuarenta y seis mil seiscientos sesenta y seis (46.666) unidades de cuenta por viaje.

Artículo 299. La responsabilidad contractual o extracontractual del porteador por la pérdida o daños sufridos por el equipaje no excederá de los siguientes límites:

1. Por el equipaje de camarote, ochocientos treinta y tres (833) unidades de cuenta por pasajero y por viaje.
2. Por vehículo, incluyendo el equipaje transportado en el interior de éstos o sobre él, tres mil trescientos treinta y tres (3.333) unidades de cuenta por vehículo y por viaje.
3. Por equipaje que no sea de los mencionados en los numerales precedentes, mil doscientas (1.200) unidades de cuenta por pasajero y por viaje.

La responsabilidad contractual o extracontractual del porteador en los casos de los artículos 286 y 288 de este Decreto Ley, no excederá de tres mil (3.000) unidades de cuenta por pasajero.

No se incluirán en los límites de responsabilidad estipulados en este artículo, los intereses producidos por el monto de los daños, ni por las costas judiciales.

Artículo 300. El dependiente o el agente del porteador o del porteador efectivo contra el cual se ejerza una acción de indemnización por daños y perjuicios prevista en este Capítulo, podrá hacer valer las defensas y acogerse a los límites de responsabilidad que a favor del porteador o del porteador efectivo se establecen en este Capítulo, siempre que se pruebe que actuaron en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 301. En la acumulación de acciones, se aplicarán las siguientes normas:

1. Cuando proceda aplicar los límites de responsabilidad indicados en los artículos 298 y 299 de este Decreto Ley, regirán para el total de las sumas exigibles en las reclamaciones originadas por la muerte o por las lesiones corporales de un pasajero, o por la pérdida o daños sufridos por su equipaje, derivados por el mismo evento.
2. Cuando el transporte sea realizado por el porteador efectivo, el total de las sumas exigibles a éste y al porteador, así como a sus dependientes y agentes que actuaron en el desempeño de sus funciones, no excederá de la mayor de las sumas que, en virtud de este Capítulo pudiera haber sido establecida como exigible al porteador o al porteador efectivo. Estos no estarán obligados a pagar una suma mayor al límite que le sea aplicable.
3. En los casos del artículo precedente, el total de las sumas exigible al porteador o el

porteador efectivo, sus dependientes y agentes, no excederá de los límites de responsabilidad prescritos en los artículos 298 y 299 del presente Decreto Ley.

Artículo 302. El porteador o el porteador efectivo, así como sus dependientes y agentes, no podrán acogerse al beneficio de la limitación de responsabilidad, si se probare que la muerte, pérdida o daños fueron consecuencia de un acto u omisión, ejecutados con intención de causar tales daños.

Artículo 303. El régimen de responsabilidad establecido en este Capítulo será aplicable independientemente de que la acción se fundamente en la responsabilidad contractual, extracontractual o en otra causa.

Artículo 304. El pasajero notificará por escrito al porteador o a su agente toda pérdida o daño sufrido por su equipaje, de acuerdo con las siguientes disposiciones:

1. Si el daño fuera visible y afectara al equipaje de camarote, deberá comunicarlo cuando esté embarcando o antes de desembarcar. La comunicación deberá hacerla antes de que estos sean devueltos o al momento que esto ocurra.
2. En caso de daño no aparente o de pérdida sufrida por el equipaje de camarote o el equipaje, la comunicación deberá hacerla dentro de los quince (15) días continuos siguientes a la fecha de desembarco, de devolución del equipaje o de la fecha en que ésta última debería haber sido efectuada.
3. Si el pasajero deja de cumplir con lo dispuesto en este artículo, se entenderá, salvo prueba en contrario, que ha recibido su equipaje en buen estado.
4. No será necesaria la notificación por escrito cuando al momento de ser entregado el equipaje de camarote o el equipaje al pasajero, haya sido examinado conjunta y satisfactoriamente por las partes interesadas, para determinar su estado.

Artículo 305. Las disposiciones de este Capítulo no modificarán los derechos y obligaciones que para el porteador efectivo, sus empleados o agentes se establecen en este Decreto Ley.

Artículo 306. Los derechos que se establecen en este Capítulo a favor del pasajero son irrenunciables. Se tendrá por no escrita toda estipulación que pretenda eximir o disminuir la responsabilidad del porteador, o invertir la carga de la prueba, lo cual no afectará la existencia y validez del contrato.

El porteador y el pasajero podrán acordar, en forma expresa y por escrito, límites de responsabilidad superiores a los establecidos en los artículos precedentes. Igualmente, el porteador y el pasajero pueden acordar que la responsabilidad del porteador está sujeta a una deducción que no sobrepasará de ciento diecisiete (117) unidades de cuenta en caso de pérdida o de daños sobrevenidos al equipaje. Esta suma se deducirá del montante de la pérdida o del daño.

Artículo 307. Las disposiciones contenidas en este Capítulo sólo se aplicarán al transporte comercial de pasajeros.

Cuando el transporte sea gratuito, se aplicarán las normas sobre responsabilidad, siempre que el pasajero pruebe la culpa o negligencia del porteador. En tal caso, los límites de responsabilidad no excederán del veinticinco por ciento (25%) de las sumas que pudieren corresponder.

Artículo 308. El derecho a ejercer cualquier acción de indemnización por daños y perjuicios debidos a muerte o a lesiones corporales de un pasajero o a la pérdida o daños sufridos por el equipaje, o por el equipaje de camarote, prescribirá transcurrido que sea un lapso de dos (2) años, contados a partir de:

1. En caso de lesión corporal, desde la fecha de desembarco del pasajero.
2. En caso de muerte o desaparición del pasajero ocurrida durante el transporte, desde la fecha en que el pasajero debió ser desembarcado.
3. En el caso de lesión corporal sufrida durante el transporte, y que cause la muerte del pasajero después de su desembarco; desde la fecha del fallecimiento, siempre que este plazo no exceda de tres (3) años contados a partir de la fecha del desembarco.
4. En caso de pérdida o daños sufridos por el equipaje o el equipaje de camarote desde la fecha de desembarco o desde la fecha en que debió haberse efectuado el desembarco, si esta es posterior.

Artículo 309. Para determinar los motivos de suspensión y de interrupción de los lapsos de prescripción regirá la ley que regule la obligación de que se trate. En ningún caso se podrá ejercer una acción conforme a este Capítulo una vez expirado el plazo de tres (3) años contados a partir del día de desembarco del pasajero, o del día en que debió haberse efectuado, si ésta fecha fuese posterior.

Artículo 310. El lapso de prescripción previsto en los artículos anteriores se interrumpe previa declaración del porteador o por acuerdo celebrado entre las partes después de surgida la causa que haya motivado la acción. La declaración o el acuerdo se harán por escrito.

Artículo 311. El porteador no puede retener el equipaje a bordo en garantía del importe del pasaje.

Capítulo VI Contrato de Remolque

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

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

Artículo 314. Las operaciones de remolque que tienen por objeto facilitar el traslado de uno o más buques, se ejecutan bajo la dirección del buque remolcado. En el caso del remolque que tiene por objeto facilitar la entrada o salida de un buque a un puerto, su atraque o desatraque, o las faenas de carga o descarga, las operaciones se ejecutan bajo la dirección del buque remolcador, salvo, en ambos casos, que las partes hayan estipulado por escrito lo contrario.

Artículo 315. Los daños sufridos por las partes con ocasión de las operaciones de remolque, estarán a cargo del que tenga la dirección de las mismas, salvo que demuestre que el hecho se debió a causas que no les sean imputables.

Artículo 316. Las partes serán responsables solidariamente de los daños a terceros con ocasión de las operaciones de remolque. Sin embargo, cada una de ellas podrá liberarse, probando que el hecho se debió a causas que no les son imputables.

Artículo 317. El remolque se inicia con las operaciones preparatorias y necesarias para la ejecución del mismo y finaliza cuando quien dirige la maniobra haya efectuado la última, dispone el retiro del remolcador y deja de estar unido con el buque remolcado.

Artículo 318. Las partes están obligadas a observar las precauciones que fueren necesarias para garantizar la seguridad de las operaciones y de la navegación, independientemente de quien tenga la dirección del remolque. Serán nulas las cláusulas de exoneración de responsabilidad por daños que resulten del incumplimiento de esta obligación.

Artículo 319. Las acciones derivadas del contrato de remolque prescriben transcurrido que sea un (1) año, contado desde la fecha en que culminaron las operaciones o desde aquella prevista para su culminación.

TÍTULO VI RIESGOS DE LA NAVEGACIÓN

Capítulo I Abordajes y otros Accidentes

Sección I Disposiciones Fundamentales

Artículo 320. Se entiende por abordaje, el contacto material violento entre dos o más buques que naveguen o sean susceptibles de navegar en los espacios acuáticos.

Artículo 321. Los daños son soportados por quienes los hayan sufrido cuando el abordaje es debido a caso fortuito o fuerza mayor, o si existe duda sobre las causas del abordaje.

Si el abordaje se debe a culpa de la tripulación de uno de los buques, la reparación de los daños corresponderá al buque cuya tripulación la haya cometido.

Artículo 322. Si existe culpa común, la responsabilidad de cada uno de los buques será proporcional a la gravedad de las faltas que respectivamente hayan cometido. Si en vista de las circunstancias, no puede establecerse la proporción de la falta, o si éstas fueren equivalentes, la responsabilidad será distribuida en partes iguales.

Los daños causados, ya sean a los buques, mercancías, equipajes, equipajes de camarote u otros bienes de las tripulaciones, de los pasajeros o de otras personas que se encuentren a bordo, serán soportados por los buques culpables, en la proporción indicada, sin solidaridad con respecto a terceros.

Artículo 323. Los buques culpables responderán solidariamente con respecto a terceros de los daños causados por muerte o lesiones corporales, salvo la acción de regreso que pueda interponer el que haya pagado una suma superior a la que conforme al artículo anterior, debe soportar en definitiva.

Artículo 324. Cuando un buque aborde a otro por culpa exclusiva de un tercero, éste último es el único responsable. Si más de un buque resultan culpables, las responsabilidades se distribuirán de acuerdo con lo dispuesto en los artículos anteriores.

Artículo 325. Las responsabilidades establecidas en las disposiciones anteriores, subsistirán en el caso que el abordaje se haya ocasionado por culpa imputable a un piloto.

Artículo 326. En caso de abordaje con otro buque, el convoy constituido por el remolcador y el buque o buques remolcados se consideran como un solo buque, a los efectos de la responsabilidad hacia terceros, cuando la dirección la tenga el remolcador; sin perjuicio del derecho de repetición entre sí, de acuerdo con la culpa de cada uno.

La responsabilidad hacia terceros recae sobre el buque remolcado, cuando tenga a su cargo la dirección de la maniobra del convoy, sin perjuicio del derecho de repetición entre los buques.

Artículo 327. Ocurrido el abordaje, el Capitán de cada uno de los buques estará obligado a prestarle auxilio a otro u otros buques, su tripulación y sus pasajeros, en cuanto le sea posible hacerlo sin peligro para su buque, su tripulación y sus pasajeros.

Artículo 328. Las disposiciones de este Capítulo se extienden a la reparación de los daños y perjuicios que un buque cause a otro u otros buques, o a los bienes o personas que se encuentren a bordo de estos, aunque no haya habido abordaje, ya sea por ejecución u omisión de una maniobra o por inobservancia de la ley.

Artículo 329. La acción de indemnización por daños y perjuicios sufridos como consecuencia de un abordaje, no está subordinada a que se haya extendido una protesta de mar, ni a ninguna otra formalidad especial. No existe presunción de culpa en cuanto a la responsabilidad del abordaje.

Artículo 330. Las acciones que se deriven de un abordaje prescriben transcurridos que sean dos (2) años contados a partir de la fecha de su ocurrencia. En el caso de culpa común entre los buques, o entre los integrantes de un convoy, las acciones de repetición en razón de haberse pagado una suma superior a la que corresponda, prescriben al cabo de un (1) año contado a partir de la fecha del pago.

Artículo 331. Los abordajes se rigen por la ley:

1. Del país en cuyas aguas se producen.
2. Por la ley de la nacionalidad de los buques cuando ésta sea común y el abordaje ocurriere en aguas no jurisdiccionales.
3. Si el abordaje ocurriere en aguas no jurisdiccionales y los buques son de distinta nacionalidad, cada uno está obligado en los términos de la ley de su bandera.

4. Por las normas contenidas en convenciones, tratados, convenios o acuerdos, cuando los abordajes ocurran entre buques que enarboles pabellones de Estados adherentes o ratificantes de aquellos.

Artículo 332. Además de la jurisdicción que les asigna la ley, los tribunales venezolanos conocerán de los casos de abordajes ocurridos en aguas jurisdiccionales venezolanas, y en las no jurisdiccionales, cuando:

1. Uno de los buques sea de matrícula nacional.
2. Uno de los buques sea embargado en puerto venezolano con motivo del abordaje o se otorgue en dicho lugar fianza sustitutiva.
3. Después del abordaje uno de los buques haga su primera escala o arribe eventualmente a puerto venezolano.

Artículo 333. Solamente en los casos establecidos en los numerales 2 y 3 del artículo anterior y en el caso que la jurisdicción venezolana corresponda cuando el demandado haya sido citado personalmente en el territorio de la República, los tribunales venezolanos podrán discrecionalmente declinar su jurisdicción, a solicitud del demandado, en favor de los tribunales de otro país en el cual se hubiere intentado una acción por los mismos hechos y causas, siempre que le otorgasen al demandante iguales garantías para responder de las resultas de dicha acción intentada por ante ese otro Estado.

Los tribunales venezolanos tomarán en cuenta la vinculación que las partes, buques, aseguradores y tripulantes puedan tener con la jurisdicción extranjera con el fin de tomar su decisión.

La solicitud se propondrá y tramitará en la forma de una cuestión previa de declinatoria de jurisdicción.

Artículo 334. En los casos de colisión de uno o más buques a un objeto u objetos fijos, en el agua o en el puerto, el propietario o el responsable del bien afectado estimará el perjuicio y lo hará saber al causante de los daños, debiendo este último constituir fianza suficiente a satisfacción del primero, a los fines de indemnizarle, procurando su solución extrajudicial mediante acuerdo que garantice la reparación del daño dentro del plazo que las partes estimen conveniente.

Transcurrido que sea un lapso de treinta (30) días continuos sin haberse logrado un acuerdo entre las partes, el propietario o el responsable del objeto afectado, según fuere el caso, podrá acudir a la vía judicial a los fines de hacer valer su pretensión.

Artículo 335. Cuando el daño sea causado por un buque o por una aeronave, la Autoridad Acuática exigirá a su propietario o armador, o en representación de éstos, al Capitán o al agente naviero, una garantía para responder de los gastos de reparación. La garantía se mantendrá mientras no se abonen los gastos o se establezca la inexistencia de responsabilidad; se exigirá bajo apercibimiento la detención del buque o de la aeronave, y no permitir el despacho de ningún otro buque o aeronave perteneciente al responsable, o explotado por él, en caso de haber salido de la jurisdicción nacional. En caso de convoyes, la referida obligación recae sobre el propietario o armador del buque que directamente causó el daño.

La acción para hacer efectiva la garantía, caducará si no se intenta dentro del término de seis (6) meses contados a partir de la fecha del evento que hizo nacer la obligación de prestarla.

Capítulo II Salvamento

Sección I Disposiciones Fundamentales

Artículo 336. A los efectos de este Capítulo regirán las siguientes definiciones:

1. Operaciones de salvamento: todo acto o actividad realizada para auxiliar o asistir a un buque o para salvaguardar otro bien que requiera ser salvado, en aguas navegables o en otro espacio acuático.
2. Bienes: los objetos no fijados de manera permanente o intencional a la costa, mercancías, equipajes, equipajes de camarote u otros bienes de las tripulaciones, de los pasajeros o de otras personas que se encuentren a bordo del buque. El término incluye el flete sujeto a riesgo.
3. Daños al medio ambiente: aquellos daños materiales que afecten la salud del ser humano, a la flora, a la fauna u otros recursos marinos que se encuentren en el espacio acuático, ocasionados por contaminación, incendio, explosión u otro suceso de similar importancia.
4. Pago: toda recompensa, remuneración o compensación pagadera en virtud de una operación de salvamento.
5. Gastos del salvador: los gastos en los que haya incurrido el salvador en la operación de salvamento, y una cantidad equitativa correspondiente al equipo y al personal que efectivamente se hayan empleado en dicha operación.

Artículo 337. Este Capítulo será aplicable a todas las operaciones de salvamento realizadas por buques o por aeronaves, así como los que se realicen desde la costa, salvo disposición contractual.

El Capitán, el propietario y el armador del buque, están facultados en nombre del propietario de los bienes que se encuentren a bordo de éste, para celebrar contratos de salvamento. Esta facultad no implica representación a los efectos de ningún pago por las operaciones de salvamento, ni solidaridad entre los propietarios de los bienes salvados.

Lo dispuesto en este artículo, no irá en perjuicio de la obligación de evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente.

Este Capítulo le será aplicable a cualquier construcción flotante apta para navegar, carente de propulsión propia, que opere en el medio acuático, o auxiliar de la navegación, destinada o no a ella; a las islas artificiales, instalaciones y estructuras situadas en un espacio acuático, en el momento en que éstas se desplacen por agua.

Artículo 338. El contrato de salvamento de bienes podrá ser anulado por decisión judicial, cuando:

1. La celebración del contrato fue producto de presión indebida o se concertó bajo influencia del peligro.
2. Sus condiciones no son equitativas.
3. El pago pactado en el contrato es excesivamente alto o excesivamente bajo en relación con los servicios efectivamente prestados.

Artículo 339. Quien realice las operaciones de salvamento tendrá la obligación, para con el propietario del buque o de los bienes a ser salvados, de:

1. Efectuar las operaciones de salvamento con la debida diligencia, para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente.
2. Requerir, cuando las circunstancias así lo exijan, el auxilio de otros salvadores.
3. Aceptar la intervención de otros salvadores cuando así lo pida el propietario, el Capitán del buque o el propietario de los bienes a ser salvados. La cuantía de su recompensa no resultará afectada, si se demuestra que tal petición no era necesaria.

Artículo 340. El propietario, el armador o el Capitán del buque, o el propietario de los bienes a ser salvados, tendrán para con el salvador las obligaciones siguientes:

1. Colaborar plenamente con él mientras se desarrollan las operaciones de salvamento.
2. Actuar con la debida diligencia, para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente cuando presten su colaboración.
3. Una vez llevados a lugar seguro el buque o los bienes salvados, aceptar la entrega de éstos como garantía de pago, cuando así lo pida el salvador y ello sea razonable.

Artículo 341. Lo dispuesto en este Capítulo no limita a las autoridades competentes, para tomar medidas dirigidas a la protección de las costas y de los espacios acuáticos contra la contaminación o la amenaza de esta, que pudiera resultar de un siniestro o de actos relacionados con el mismo, incluyendo entre otras, dar instrucciones relacionadas con operaciones de salvamento.

Artículo 342. El propietario del buque no incurrirá en responsabilidad en caso de incumplimiento por el Capitán del deber de prestar auxilio a todo buque o persona que se encuentre en peligro, previsto en la ley.

Sección II Recompensa o Compensación

Artículo 343. Las operaciones de salvamento que hayan producido un resultado útil darán derecho a recompensa. Si las operaciones de salvamento no han producido un resultado útil no nace obligación de pago alguno, salvo estipulación contractual.

Las disposiciones de este Capítulo serán aplicables aún cuando el buque salvado y el buque que realice las operaciones de salvamento, pertenezcan al mismo propietario.

Artículo 344. La recompensa se determinará, tomando en cuenta los siguientes criterios, sin atender al orden en que aparecen enumerados:

1. El valor del buque y otros bienes salvados.
2. La pericia y los esfuerzos desplegados por el salvador o los salvadores para evitar o

reducir al mínimo los daños al medio ambiente.

3. La medida del éxito logrado por el salvador o los salvadores.
4. La naturaleza y el grado del peligro.
5. La pericia y los esfuerzos desplegados por el salvador o los salvadores para salvar vidas humanas, el buque, y otros bienes.
6. El tiempo empleado, los gastos efectuados y las pérdidas sufridas por el salvador o los salvadores.
7. El riesgo de incurrir en responsabilidad y demás riesgos que hayan corrido el salvador, los salvadores o sus equipos.
8. La prontitud con que se hayan prestado los servicios.
9. La disponibilidad y la utilización de buques o de otros equipos destinados a operaciones de salvamento, así como el valor de los mismos.
10. El grado de preparación y la eficiencia de los miembros del equipo del salvador o de los salvadores.

Artículo 345. El pago de una recompensa determinada con arreglo al artículo precedente, se efectuará por todos los intereses vinculados al buque y a los demás bienes salvados, en proporción a sus respectivos valores. Ante el salvador, los interesados responden solidariamente, sin perjuicio de la acción de regreso que le corresponde a quien haya pagado una suma superior a la que debía pagar, conforme a dicha proporcionalidad.

Artículo 346. El salvador que haya efectuado operaciones de salvamento sin resultados y no obtuviere una recompensa, tendrá derecho a recibir del propietario del buque, una compensación especial proporcional a sus gastos, cuando el buque constituía una amenaza de daños al medio ambiente.

Cuando el salvador haya logrado mediante sus operaciones de salvamento evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente, la compensación especial pagadera por el propietario, podrá incrementarse hasta un máximo del treinta por ciento (30%) de los gastos efectuados por el salvador. El tribunal podrá aumentar esa compensación especial, sin que en ningún caso el aumento total sea superior al cien por ciento (100%) de los gastos efectuados por el salvador.

La compensación especial total calculada en virtud de este artículo se pagará solamente en el caso que ésta exceda de cualquier recompensa que el salvador pueda exigir y en la medida de ese exceso.

Lo dispuesto en este artículo no irá en perjuicio del derecho de repetición que pueda amparar al propietario del buque salvado.

Artículo 347. La distribución de la recompensa entre los salvadores se hará con arreglo a los criterios establecidos en este Capítulo.

Artículo 348. La distribución de los pagos entre el propietario, el Capitán y las demás personas al servicio del buque salvador, se realizará previa deducción de los gastos y daños que resulten de la operación de salvamento, conforme a las reglas siguientes:

1. La mitad corresponde al propietario del buque salvador.
2. La otra mitad se distribuirá, correspondiéndole un veinticinco por ciento (25%) de la misma al Capitán del buque salvador y el saldo restante constituido por el setenta y cinco por ciento (75%) de esta mitad, se repartirá entre las demás personas al servicio del buque salvador, en proporción a sus salarios básicos.

3. Si el salvamento no se ha efectuado desde un buque, la distribución de la recompensa se regulará por las condiciones del contrato celebrado entre el salvador y sus empleados, de acuerdo con la ley.

No se aplican estos criterios cuando el salvamento sea realizado por buques pertenecientes a empresas constituidas exclusivamente para realizar este tipo de operaciones, en cuyo caso se aplicará lo contenido en las cláusulas contractuales entre el armador y su tripulación.

Artículo 349. Las personas salvadas no están obligadas al pago de ninguna remuneración.

El salvador de vidas humanas que haya participado en el salvamento, tendrá derecho a una parte equitativa del pago adjudicado al salvador por salvar el buque y otros bienes o por haber evitado o reducido al mínimo los daños al medio ambiente.

Artículo 350. Los contratos celebrados con anterioridad al accidente cuyas cláusulas previeren lo referente a operaciones de salvamento, no generarán obligación de pago en virtud de lo dispuesto en este Capítulo, a menos que los servicios prestados excedan de lo estipulado contractualmente.

Artículo 351. El salvador podrá ser privado total o parcialmente del pago de la recompensa, en la medida en que la necesidad o la dificultad de las operaciones de salvamento resultaren de su culpa o negligencia, sin perjuicio de las acciones legales a que hubiere lugar.

Artículo 352. No dará lugar a pagos los servicios de salvamento que se presten en contra de la voluntad del propietario o del Capitán del buque, o del propietario de cualquier otro bien en peligro.

Artículo 353. El salvador podrá exigir a toda persona responsable del pago de la recompensa, la constitución de una fianza respecto de su reclamación, incluidos los gastos.

Artículo 354. El buque y otros bienes salvados no podrán ser retirados del primer puerto o lugar al que hayan llegado tras la terminación de las operaciones de salvamento, sin el consentimiento del salvador, hasta tanto se haya constituido fianza prevista en el artículo anterior.

Artículo 355. El tribunal competente para conocer de la reclamación del salvador, podrá ordenar medidas cautelares complementarias a la fianza, que garanticen los resultados de la reclamación.

Artículo 356. La recompensa, excluidos los intereses y las costas judiciales exigibles en virtud del fallo judicial, no excederá del valor del buque y demás bienes salvados.

Artículo 357. El propietario del buque salvador ejercerá las acciones para el cobro de la recompensa, en representación del Capitán y de las demás personas al servicio del buque, sin perjuicio del derecho de éstos de hacerse parte en el procedimiento, en cualquier estado de la causa.

En ausencia del oportuno ejercicio de la acción del propietario, las personas al servicio del buque salvador, que representen más de la mitad de ellos, incluyendo al Capitán, podrán intentar las acciones a su exclusivo cargo y en ejercicio de sus derechos, para el cobro de su parte en la recompensa.

Artículo 358. Parte de la tripulación del buque salvador que represente más de la mitad de ellos, incluyendo al Capitán, podrá impugnar cualquier acuerdo relativo al pago de la recompensa, a menos que más de la mitad de las personas al servicio del buque hayan participado de dichos acuerdos.

Artículo 359. Si el salvamento no se ha efectuado desde un buque, se aplicará lo establecido en los artículos 357 y 358 de este Decreto Ley.

Artículo 360. La acción de pago que se origina en virtud de este Capítulo prescribirá, en el lapso de dos (2) años, contados a partir del día en que hayan concluido las operaciones de salvamento.

La persona contra la cual se haya ejercido la reclamación podrá en cualquier momento interrumpir el lapso de prescripción mediante declaración dirigida al reclamante. Este plazo sólo podrá interrumpirse por una sola vez.

Artículo 361. Las personas en quien recaiga responsabilidad, podrá incoar una acción de repetición, incluso después de transcurrido el lapso de prescripción estipulado en el artículo anterior, siempre que notifique su reclamo a la persona contra quien tenga el derecho de intentar la acción, dentro de los seis (6) meses de haber efectuado extrajudicialmente el pago o haber sido emplazado a juicio, en cuyo caso la acción de repetición prescribe por el transcurso de un (1) año contado a partir de la fecha de notificación.

Artículo 362. Las disposiciones de este Capítulo no serán aplicables a los salvamentos prestados a buques de guerra ni a buques propiedad del Estado o fletados por éste, afectos a un servicio público no comercial, en el momento en que se realizaron las operaciones de salvamento.

Artículo 363. Las operaciones de salvamento realizadas por buques de guerra, buques propiedad del Estado, por las autoridades públicas o bajo su supervisión, se regirán por lo dispuesto en este Capítulo.

Artículo 364. Salvo acuerdo entre las partes:

1. La ley venezolana se aplicará a los salvamentos efectuados en aguas jurisdiccionales venezolanas.
2. La distribución de la recompensa entre el propietario del buque salvador y las personas al servicio de dicho buque se rige por la ley de su pabellón.

Capítulo III
Las Averías

Sección I
Definiciones

Artículo 365. Avería es todo gasto extraordinario o daño sufrido por el buque o por la carga, con ocasión de un transporte por agua. Las averías se clasifican en:

1. Gruesas o comunes.
2. Simples o particulares.

En ambos casos, puede tratarse de averías gastos o averías daños.

Artículo 366. Se entiende como acto de avería gruesa o común, únicamente cuando, se ha hecho o contraído intencionalmente un sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común de la expedición marítima, con el objeto de salvar de un peligro, las propiedades envueltas en la misma. Los sacrificios y gastos de avería gruesa o común, deberán ser soportados por los diferentes intereses contribuyentes, sobre la base de lo establecido en este Capítulo.

Artículo 367. Se entiende por avería simple o particular, aquella que no es en interés común del buque y de la carga, entre otras:

1. Los daños o pérdidas que afecten al buque o a la carga por caso fortuito o fuerza mayor, por vicio propio o por actos o hechos del cargador, del armador, sus dependientes o terceros.
2. Los gastos extraordinarios e imprevistos incurridos en beneficio exclusivo del buque, de la carga o de una parte de ésta.
3. En general, todos los daños o gastos extraordinarios e imprevistos que no merezcan la calificación de avería gruesa o común.

Sección II Reglas Generales

Artículo 368. Los actos y contribuciones por concepto de averías gruesas o comunes se rigen por acuerdo entre las partes, y en su defecto, por las reglas, usos y prácticas internacionales, en su versión más reciente.

Sin embargo, sobre la calificación, liquidación y distribución de las averías gruesas o comunes, las partes podrán pactar la aplicación de cualquier otra clase de normas, que provengan de usos o acuerdos nacionales o internacionales, públicos o privados, o de reglas de prácticas nacionales o extranjeras.

Artículo 369. En el caso de que no se haya firmado un compromiso de avería gruesa o común, cualquiera que alegue un interés legítimo en la expedición marítima, puede ejercer acción para obtener el cobro de las respectivas contribuciones, dentro de un lapso de un (1) año, contado a partir del momento de la ocurrencia del hecho.

Reconocido o establecido el carácter de avería gruesa o común por los armadores, fletadores, cargadores y consignatarios, la liquidación se hace por un ajustador designado a propuesta de las partes, o de oficio por la autoridad competente, si éstas no formulan la respectiva propuesta.

Artículo 370. En caso de haberse celebrado un compromiso de avería gruesa o común, se procederá a practicar la liquidación. En caso de desacuerdo o de incumplimiento de lo establecido en la liquidación acordada, las partes pueden acudir a la vía judicial, en

cuyo caso el procedimiento se sustanciará y se sentenciará de conformidad con las normas correspondientes al Procedimiento Breve establecido en el Código de Procedimiento Civil.

La acción prevista en este artículo, prescribirá en el lapso de dos (2) años contados a partir de la manifestación del desacuerdo o de la verificación del incumplimiento, cualquiera ocurra primero.

La liquidación reconocida por las partes interesadas en forma expresa o por decisión judicial, otorga acción ejecutiva de intimación a los beneficiarios, la cual prescribe por el transcurso de un (1) año contado a partir desde el reconocimiento efectuado por las partes o desde la fecha de la decisión judicial.

Artículo 371. Cuando se haya producido un acto de avería gruesa o común, el consignatario que deba contribuir a su pago deberá firmar, antes de recibir las mercancías, un compromiso de avería y efectuar un depósito en dinero u otorgar una garantía real a satisfacción del porteador, porteador efectivo o de sus representantes, para garantizar el pago de la respectiva contribución. En el referido compromiso, podrá el consignatario formular las reservas que considere oportunas.

A falta de depósito o de otorgamiento de la garantía real, el porteador, porteador efectivo o sus representantes, podrán solicitar el embargo de la mercancía, con el testimonio de la protesta de mar presentada por el Capitán o agente naviero.

Artículo 372. Todos los contribuyentes de averías gruesas o comunes están obligados a remitir al liquidador designado, la documentación que justifique el valor de la mercancía respectiva, al momento en que éste la requiera.

En caso de omisión o retardo injustificado, los contribuyentes responden por los daños y perjuicios emergentes, y el liquidador o los interesados podrán accionar judicialmente a ese efecto.

Artículo 373. Salvo acuerdo entre las partes:

1. La ley de la nacionalidad del buque determina la naturaleza de la avería gruesa o común; los elementos, formalidades y la obligación de contribuir.
2. La ley del país en cuyo puerto se verifique el acto o el gasto de la avería gruesa o común, rige la liquidación y prorrateo de ésta.

TÍTULO VII LOS SEGUROS MARÍTIMOS

Capítulo I Disposiciones Generales

Artículo 374. El contrato de seguro marítimo se rige por las disposiciones de este Decreto Ley y los casos no previstos en el mismo, se regirán por las disposiciones establecidas en la ley.

Artículo 375. Se entiende por contrato de seguro marítimo, aquel mediante el cual el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado mediante el pago de una prima,

en la forma y medida convenida en la póliza, contra las pérdidas marítimas; entendiéndose por estas las pérdidas ocurridas a la expedición marítima, extendiéndose por sus términos o por uso de comercio a cubrir las pérdidas sufridas en aguas interiores, o durante las operaciones terrestres que fueren accesorias.

Cuando el viaje comprenda la modalidad multimodal o trayectos combinados por agua, tierra o aire, se aplica, salvo pacto en contrario, las normas del seguro marítimo.

Artículo 376. Todo interés sobre el buque, carga o flete puede asegurarse contra cualquier riesgo de navegación. Son especialmente asegurables los intereses vinculados a:

1. Buques y por extensión, todo lo vinculado al buque en construcción.
2. Provisiones y todos los bienes requeridos en la preparación del buque para el viaje o para la continuación del mismo.
3. Mercancías, equipajes, equipajes de camarote u otros bienes o efectos, que sean materia del transporte por agua.
4. El flete o el precio del pasaje.
5. Lucro esperado por la llegada de la mercadería a destino.
6. Avería gruesa o común.
7. Salario del Capitán y de la tripulación.
8. Riesgo asumido por el asegurado.
9. Todos los objetos sujetos al riesgo de navegación económicamente valorables.

Artículo 377. El asegurado debe hallarse interesado en la cosa asegurada en el momento de la pérdida, aunque no es necesario que lo esté al tiempo de efectuarse el seguro, pero en los casos que tenga un interés asegurable en el momento del siniestro, no podrá adquirirlo por ningún acto, después de conocida la pérdida. Todo interés parcial es asegurable.

Artículo 378. Se entiende que una persona tiene interés en una expedición marítima cuando ésta se encuentra en cualquier relación legal o de tenencia con respecto a los bienes expuestos a la expedición y, como consecuencia de esa relación, esa persona pueda ser afectada por la conservación o la buena y oportuna llegada del bien al término de la expedición, o que pudiera ser perjudicada por su daño o pérdida, por su detención o por incurrir en una responsabilidad con respecto al bien, debido a su daño, pérdida o extravío durante el tiempo asegurado.

Cuando el bien asegurado deba pasar por la custodia o propiedad de varias personas mientras estén corriendo los riesgos, el seguro se entiende celebrado por cuenta de quien corresponda, a menos que la póliza establezca otra modalidad.

Artículo 379. A los efectos de este Decreto Ley, tienen interés asegurable, entre otros:

1. El propietario del buque, de la mercancía o del flete.
2. El porteador, durante el lapso en que la carga este bajo su guarda y custodia.
3. El Capitán o cualquier miembro de la tripulación de un buque en relación a sus salarios.
4. La persona que anticipó el flete, siempre que este no sea reembolsable en caso de pérdida.
5. El deudor hipotecario por el valor del bien hipotecado.
6. El acreedor hipotecario respecto de toda suma exigible o que resulte debida por la

hipoteca.

7. El asegurador bajo un contrato de seguro, en el riesgo que asume, a menos que la póliza estipule lo contrario. El asegurado no tiene derecho ni interés asegurable en tal reaseguro.

8. Cualquier persona que sea titular de un interés en un buque, carga o flete, aún cuando un tercero pueda haber convenido o se responsabilice de indemnizarle en caso de pérdida.

El acreedor hipotecario, consignatario u otra persona que tenga un interés asegurable en el bien objeto del seguro, puede asegurar por cuenta y en beneficio de terceros interesados, así como en su propio beneficio.

Artículo 380. El asegurado debe declarar al asegurador, al tiempo de la celebración del contrato, todas las circunstancias capaces de influir en la fijación de la prima o en la aceptación del riesgo por el asegurador, y éste se considerará enterado de toda circunstancia que en el curso ordinario del negocio debiera ser conocida por el asegurado, salvo prueba en contrario. En caso que el asegurado no cumpla con lo estipulado en este artículo, el asegurador puede anular el contrato.

Artículo 381. En el caso que el asegurador no suministre el cuestionario relativo a la solicitud de seguro, no necesitan ser declaradas las siguientes circunstancias:

1. Cualquiera que disminuya el riesgo.
2. Las de publicidad general que sean conocidas o que se presuman conocidas por el asegurador y que en el curso ordinario de los negocios debería conocer.
3. Aquellas respecto de las cuales el asegurador renuncia a ser informado.
4. Las que sean redundantes de declarar en razón de cualquier garantía expresa o implícita.

Artículo 382. El contrato de seguro marítimo se entiende perfeccionado con el simple consentimiento de las partes, desde el momento en que el asegurador manifiesta su aceptación a la propuesta formulada por el asegurado, de celebrar dicho contrato. Tomando en consideración que servirán para justificar el momento en que la proposición fue aceptada, las anotaciones que el asegurador hubiere estampado en la propuesta, la hoja de cobertura u otro documento utilizado entre asegurados, corredores y aseguradores, para la celebración del contrato.

Perfeccionado el contrato, el asegurador estará obligado a emitir en forma inmediata la póliza de seguro, la hoja de cobertura u otros documentos que señalen, que las condiciones del seguro han sido aceptadas por él.

Artículo 383. Cuando el contrato tenga como fin, asegurar en y desde, o desde un lugar hasta otro u otros, se denominará póliza por viaje. Cuando el contrato asegura por un período de tiempo determinado, se denomina póliza a término. La misma póliza puede comprender simultáneamente, un contrato por viaje y otro a término.

Artículo 384. Cuando el bien asegurado está desde cierto lugar, el riesgo no surte efecto en tanto dicho bien no haya partido para el viaje asegurado. Cuando el bien estuviese asegurado en y desde un cierto lugar, y se encuentre a salvo en este lugar en el momento que el contrato se perfecciona, el riesgo toma efecto inmediatamente.

Artículo 385. Cuando el seguro se rija por cláusulas suministradas por el asegurador, o que el uso supone que son conocidas por las partes, bastará que la póliza haga una mención a ellas, para que esas cláusulas se entiendan incorporadas al contrato. Cuando la cláusula de una póliza tenga una redacción, cuyo significado exacto no pueda establecerse mediante las reglas jurídicas de interpretación, ésta debe entenderse en contra de quien la hizo insertar en la póliza.

Artículo 386. Cuando no se atribuya un sentido especial a las palabras en idioma extranjero usadas en una póliza, y salvo que el uso del lugar les de un significado determinado, debe aplicárseles la acepción técnica y jurídica que tengan en el idioma del país de origen al que pertenezcan.

Artículo 387. Se entiende por póliza flotante aquella que describe el seguro y al bien asegurado en términos generales. Cualquier otro particular que deba precisarse en declaraciones ulteriores, se hará por endoso a la póliza.

Artículo 388. Las declaraciones deben ser hechas en el orden de expedición o embarque, salvo estipulación en contrario. Si se trata de mercancías u otros bienes, estas declaraciones deben comprender su objeto, descripción y características particulares. Todos los envíos dentro de los términos de la póliza y el valor de las mismas, deben ser declarados, no obstante una omisión o declaración errónea, puede ser rectificadas incluso después de la pérdida o llegada de la mercancía u otro bien.

Artículo 389. A los efectos de este Título, se entiende por garantía, la condición que debe ser exactamente cumplida por el asegurado, afecte o no materialmente al riesgo, la cual tiene carácter de promesa, el asegurado se compromete a hacer o no hacer o a cumplir cierta condición, pudiendo afirmar o negar la existencia de un estado particular de hechos.

Si no fuese cumplida exactamente, quedará subordinada a cualquier estipulación expresa en la póliza y el asegurador no será responsable desde el momento del incumplimiento de la garantía, sin perjuicio de la responsabilidad en que hubiera incurrido con anterioridad.

Artículo 390. El incumplimiento de una garantía está justificado, cuando por razones del cambio de circunstancias, la misma deja de ser aplicable a las que concurren en el contrato o cuando su ejecución se hace ilícita por una ley posterior.

Cuando el asegurado incumple una garantía, no puede alegar en su defensa que el incumplimiento ha sido remediado y la garantía cumplida, antes de producirse la pérdida. En este caso el asegurador no estará obligado a indemnizar.

Artículo 391. En los seguros por viaje, se anula el seguro para todo el resto del viaje, cuando sin causa justificada:

1. Hay cambio de viaje y se entiende que el destino del bien asegurado es voluntariamente cambiado.
2. Hay cambio de ruta o desviación, por lo que el bien asegurado se desvía de la ruta usual o la establecida en la póliza.
3. Hay retraso en el viaje, por lo que la travesía no es continua, desde el comienzo hasta el final.

Artículo 392. Son a cargo del asegurador los daños y las pérdidas originados por los riesgos convenidos en el contrato de seguros y, a falta de ello, por los daños y pérdidas del buque o de las mercancías, tanto a bordo como en tierra, si su descarga se realizó para reparar el buque o en beneficio del cargamento, cuando dichos daños o pérdidas provengan de actos de piratería, saqueo, tempestades, naufragios, encallamiento o varadura, abordaje, echazón, explosión o incendio, y daños por humo y en general, de cualquier otro accidente o riesgo de mar que genere cambio involuntario de viaje, de ruta, o del buque. No son a su cargo, salvo pacto en contrario, los daños causados por huelgas, conflicto armado o estado de conmoción interior o exterior.

Artículo 393. El siniestro se presume ocurrido por causa no imputable al asegurado, salvo prueba en contrario.

Artículo 394. En los casos de avería gruesa o común, el asegurador cubre las contribuciones a los gastos y sacrificios del bien asegurado, realizados para evitar o minimizar las consecuencias de algún riesgo cubierto por la póliza.

Cuando el buque, la carga y el flete o al menos dos (2) de cualquiera de estos intereses pertenecen al mismo asegurado, la responsabilidad del asegurador será determinada como si estos pertenecieran a personas diferentes.

Artículo 395. El monto de la indemnización que el asegurador debe pagar en concepto de contribución por avería gruesa o común, es el fijado en la liquidación conforme al valor atribuido al bien en la póliza respectiva, o a la parte proporcional si el seguro no cubre el valor contribuyente atribuido al bien en dicha liquidación.

Si existen averías simples o particulares que sean deducibles de este valor contribuyente y que deban pagarse por la misma póliza, la contribución del asegurador se calcula sobre dicho valor contribuyente, disminuido del importe de las referidas averías simples o particulares.

Artículo 396. Cuando el asegurador hubiere emitido una garantía, el asegurado puede recobrar la totalidad de la pérdida, sin antes haber exigido su derecho de contribución de los otros intereses contribuyentes, cuando así se estipulare contractualmente.

Artículo 397. El asegurado ha sido cubierto por un doble seguro, cuando dos o más pólizas se efectúan bien por el asegurado o por su cuenta, sobre toda o parte de la misma expedición e intereses y las sumas aseguradas excedan de la indemnización.

El asegurado en el orden que juzgue adecuado, podrá reclamar indemnización de los aseguradores, salvo que la póliza estipule lo contrario. El asegurado no podrá recibir ninguna suma en exceso de la indemnización permitida por ley.

Si la póliza bajo la cual el asegurado reclama, es una póliza valorada, se deberá deducir del valor convenido, cualquier suma que el asegurado haya percibido en virtud de otra póliza, sin tomar en cuenta el valor real del bien asegurado.

En el caso de una póliza sin valorar, deberá deducirse del valor asegurable íntegro, toda suma que hubiera percibido en virtud de cualquier otra póliza.

Cualquier suma en exceso de la indemnización permitida por ley recibida por el asegurado, lo convierte en depositario del excedente por cuenta de los aseguradores, de acuerdo con los derechos respectivos de contribución entre ellos mismos.

Artículo 398. Cuando varios aseguradores concurren a asegurar en una misma póliza, un mismo interés o un mismo riesgo, cada uno por una suma determinada, responden solamente por el importe de la indemnización proporcional a dicha suma, sin vínculo de solidaridad. El asegurador que figure en la póliza como asegurador líder, tiene la representación de los coaseguradores.

Artículo 399. El asegurador responde de las pérdidas sucesivas, aunque el importe total de estas pérdidas excediera de la suma asegurada, salvo estipulación contraria en la póliza.

Cuando bajo las garantías de una misma póliza, una pérdida parcial que no ha sido reparada ni indemnizada es seguida de una pérdida total, el asegurado sólo puede recobrar lo relativo a la pérdida total. Lo dispuesto en este artículo no afectará la responsabilidad impuesta al asegurador de cubrir los gastos en que haya incurrido el asegurado para evitar o minimizar una pérdida.

Artículo 400. El asegurado, sus dependientes o sus agentes, están obligados a tomar las medidas necesarias para evitar o minimizar una pérdida. Los gastos incurridos para evitar o minimizar una pérdida cubierta por la póliza, serán cubiertos por el asegurador adicionalmente a cualesquiera otras indemnizaciones bajo la misma póliza, aunque el asegurador hubiese indemnizado una pérdida total. La falta de resultado útil no perjudica su derecho a ser indemnizado, salvo estipulación en contrario en la póliza.

Artículo 401. Sin perjuicio de los casos de retención o devolución de la prima, el asegurador tiene derecho a la prima íntegra, siempre que el contrato se anule por hecho que no provenga directamente de su culpa o de caso fortuito o de fuerza mayor, y que los bienes asegurados hayan comenzado a correr los riesgos.

Artículo 402. Las formalidades externas para probar hechos u omisiones necesarios para el ejercicio o para la conservación de acciones o derechos derivados de contratos de seguro marítimo, se sujetan a la ley del lugar donde se produzca el hecho o la omisión que los hace surgir.

Capítulo II Seguro sobre Buques

Artículo 403. El seguro del buque, comprende todas sus pertenencias, dentro del concepto expresado por la ley, inclusive los gastos de equipamiento y provisiones.

Artículo 404. El contrato de seguro del buque debe indicar su nombre, tipo, nacionalidad, arqueo bruto, puerto de registro, número de matrícula, año, lugar y material de construcción, y las demás especificaciones que indique la ley.

Artículo 405. En una póliza por viaje existe garantía implícita de que al comienzo del mismo, el buque estará en condiciones de navegabilidad a los fines de la expedición particular asegurada. Cuando la póliza entra en vigencia mientras el buque se halla en

puerto, existe igualmente garantía de que estará, al comienzo del riesgo, equipado para afrontar los riesgos ordinarios del puerto.

Si la póliza se refiere a un viaje que se realiza en varias etapas durante las cuales el buque debe ser preparado en forma distinta o complementaria, existe una garantía implícita que al comienzo de cada etapa el buque gozará de condiciones de navegabilidad en cuanto a la preparación o equipo requerido para esta etapa.

Artículo 406. En una póliza a término no existe garantía de que el buque se hallará en condiciones de navegabilidad en cualquier etapa de la expedición. Cuando con el conocimiento del asegurado el buque haya salido a navegar en condiciones de innavegabilidad, el asegurador no responderá de ninguna pérdida atribuible a tal estado defectuoso.

Un buque se encuentra en condiciones de navegabilidad, cuando está acondicionado en todos los aspectos para afrontar los riesgos ordinarios de las aguas en que tenga lugar la expedición asegurada.

Artículo 407. Cuando el buque asegurado está cubierto por una póliza de viaje en la que se estipula en y desde o desde un lugar determinado, no es necesario que al momento de perfeccionarse el contrato de seguro, el buque se encuentre en estos lugares. Existe condición implícita de que la expedición marítima comenzará dentro del plazo convenido, a falta de lo cual el asegurador podrá anular el contrato.

Artículo 408. En el seguro contratado por viaje sobre el buque, los riesgos comienzan a correr para el asegurador a partir del momento que comienza la carga de la mercancía en el puerto de partida, y terminan cuando finaliza la descarga en el puerto de destino, sin exceder veinte (20) días continuos desde su llegada, salvo estipulación expresa de las partes.

Si el viaje es en lastre, los riesgos comienzan a correr a partir del momento en que el buque desatraca del muelle de salida o leva anclas para iniciar el viaje y termina cuando fondea o atraca en el puerto de destino.

Artículo 409. Si el lugar de zarpe o de destino o ambos, están especificados en la póliza y el buque zarpa de un lugar o hacia un destino diferente, se anula el contrato de seguro.

Artículo 410. Cuando un buque está averiado, mas no perdido totalmente, la medida de la indemnización, salvo estipulación distinta en la póliza, se establece de la manera siguiente:

1. Si el buque ha sido reparado, el asegurado tiene derecho al costo de las reparaciones con las deducciones del caso, sin que la indemnización exceda de la suma asegurada.
2. Si el buque ha sido parcialmente reparado, el asegurado tiene derecho al costo de la reparación así como a ser indemnizado por la depreciación resultante del daño no reparado, si la hubiere, sin que la indemnización total exceda de los gastos de reparación de la totalidad de los daños, calculada, en ambos casos, como se indica en el numeral anterior.
3. Si el buque no ha sido reparado ni vendido en su estado de avería durante la duración del riesgo, el asegurado tiene derecho a ser indemnizado por la depreciación

resultante de los daños no reparados, sin que esta exceda del costo de la reparación de dichos daños, calculada como se indica en los numerales anteriores.

Artículo 411. Cuando se trate de avería simple o particular del buque, el cálculo para la indemnización tomará en cuenta el beneficio obtenido por el asegurado debido a la diferencia entre el accesorio o equipo nuevo instalado y el viejo reemplazado. En este caso el asegurado estará obligado con el monto de la indemnización a efectuar la sustitución o la reparación, según fuera el caso, de la avería simple o particular.

Artículo 412. El asegurador del buque responde del siniestro en que no haya intervenido el asegurado, cuando sea causado, en todo o en parte, por culpa del Capitán, los tripulantes o del piloto. En caso que el asegurado sea el Capitán del buque, el asegurador solamente responde por las consecuencias de sus faltas náuticas.

No puede subrogarse el asegurador en los derechos del asegurado contra el Capitán, tripulantes o pilotos culpables.

Artículo 413. El asegurador del buque no será responsable, salvo estipulación contraria en la póliza, cuando la pérdida sobreviniere por alguna de las siguientes causas:

1. Hecho del asegurado o de sus dependientes en tierra, realizado con dolo o culpa grave.
2. Desgaste originado por el uso normal del buque.
3. Cambio voluntario de viaje o de ruta, sin consentimiento del asegurador, todo ello sin perjuicio de responder por las pérdidas anteriores a dichos cambios.
4. Demora injustificable del viaje, en el caso de póliza por viaje.
5. Vicio oculto del buque.
6. Actos dolosos del Capitán, tripulantes o piloto.
7. Avería simple o particular que no alcance al uno por ciento (1%) del valor asegurado del buque.

Artículo 414. El contrato de seguro sobre buques por tiempo, cuyo vencimiento se produzca durante el viaje, queda prorrogado de pleno derecho hasta el mediodía siguiente al día de la terminación de la descarga en el puerto de destino, o hasta el mediodía siguiente al día de su fondeo en el mismo puerto, si el buque estuviere en lastre. El asegurado queda obligado al pago de la parte de la prima pactada en la póliza, proporcionalmente al tiempo de prolongación del viaje.

Capítulo III Seguro sobre Mercancías

Artículo 415. En el seguro sobre mercancías, los riesgos comienzan desde el momento que estos dejan tierra, para ser embarcadas en el buque en que deben ser transportadas, bien sea directamente o por intermedio de otros buques de menor porte, y terminan cuando vuelven a ser colocadas en tierra en el lugar de destino. El riesgo de permanencia en buques de menor porte, tanto para la carga como para la descarga, sólo es cubierto por un plazo de quince (15) días continuos desde el comienzo de las operaciones, salvo pacto en contrario.

Los riesgos corren sin interrupción durante todo el tiempo de duración del viaje, aún en el caso que las mercancías sean descargadas por necesidad, en caso de arribada forzosa.

Cuando se contrate el seguro habiendo ya comenzado el viaje, y no exista estipulación expresa en la póliza, los riesgos comienzan a correr veinticuatro (24) horas, después del día de celebración del contrato.

Artículo 416. Si no se ha establecido la suma asegurada en la póliza, el valor asegurable de la mercancía lo representará el valor real del bien, sin avería, en el lugar de destino y fecha de su descarga. Si este valor no se puede determinar, el valor asegurable será el precio de la mercancía en el lugar y fecha de embarque, más el diez por ciento (10%) por gastos eventuales, el flete pagado o por pagar, los gastos inherentes al embarque y la prima del seguro.

Artículo 417. La transferencia de la propiedad de la mercancía no produce de pleno derecho la resolución del contrato de seguro, aún cuando no se efectúe la notificación de tal transferencia. El comprador que ha asegurado la mercancía tiene un interés asegurable, aunque la haya rechazado, o la haya considerado a riesgo del vendedor.

Artículo 418. Salvo estipulación expresa, no son a cargo del asegurador los daños o pérdidas de las mercancías cuando ocurran por alguna de las siguientes causas:

1. Hecho del asegurado o de sus dependientes, realizado con dolo o culpa grave.
2. Cambio voluntario de viaje, ruta o buque sin consentimiento del asegurador, sin perjuicio de responder por los daños o pérdidas anteriores a dichos cambios.
3. Vicio propio, mala calidad, o insuficiencia de embalaje de las mercancías aseguradas.
4. Merma de las condiciones del bien.
5. Defecto de estiba o mal arrumaje de la carga, si ha sido realizada por el asegurado o sus dependientes.
6. Prolongación voluntaria del viaje más allá del puerto de destino de las mercancías, sin perjuicio de responder por los daños o pérdidas producidos hasta dicho puerto.
7. Demora no justificable en la duración del viaje.
8. Avería particular que no alcance al tres por ciento (3%) del valor asegurado.

Artículo 419. Con excepción de lo previsto en el artículo precedente, el asegurador responde por los daños o pérdidas que sufran las mercancías, por dolo o culpa del armador, capitán, tripulantes o piloto, sin intervención del asegurado, salvo pacto en contrario.

Artículo 420. Cuando se contrate un seguro de mercancías a embarcarse o embarcadas, en un buque cuyo nombre desconozca el asegurado, éste debe, tan pronto como tenga conocimiento del nombre del buque, notificarlo al asegurador. El buque debe reunir las condiciones impuestas en la póliza. En caso de pérdida, el asegurado debe probar la efectividad del embarque hasta el valor declarado en la póliza.

Artículo 421. En el seguro de mercancía bajo póliza flotante, el asegurado está obligado, salvo estipulación en contrario, a cubrir con dicho seguro todos los embarques que se hagan por su orden de expedición o embarque, dentro del tiempo establecido en la póliza o de los embarques que le sean remitidos por su cuenta.

El asegurado está obligado a declarar por escrito al asegurador, la naturaleza y el valor de las mercancías, así como el buque, fecha de embarque y viaje, en la forma y tiempo que establezca la póliza. Toda omisión o error en la declaración puede ser rectificadas aún después de la llegada de las mercancías o de su pérdida, siempre que una u otra haya sido hecha de buena fe.

El asegurador está obligado a aceptar todos los seguros de mercancías que declare el asegurado de acuerdo con las estipulaciones de la póliza.

Las declaraciones posteriores pueden hacerse por endoso a la póliza o por cualesquiera otra forma usual en el mercado.

Artículo 422. El incumplimiento de la obligación impuesta al asegurado en el artículo precedente, otorga el derecho al asegurador de rechazar el pago de la indemnización correspondiente a los embarques no declarados, o podrá exigir el pago de las primas por los mismos embarques, y sin perjuicio de su derecho de resolver el contrato para el futuro.

Antes de hacer efectiva una indemnización, el asegurador puede comprobar los libros del asegurado, para confirmar la veracidad de las declaraciones durante la vigencia de la póliza flotante.

Cuando una declaración de valor no se haya hecho hasta después del aviso de pérdida o llegada, la póliza se considerará como no valorada por lo que se refiere al objeto de esta declaración, salvo estipulación contraria.

Artículo 423. En caso de avería particular y parcial sobre mercancías, el monto de la indemnización a pagar por el asegurador puede establecerse en alguna de las formas siguientes, a elección del asegurado:

1. Estableciendo la diferencia entre el valor correspondiente a las mercancías en buen estado en el lugar de destino y el que se obtenga en remate público en el estado en que se encuentren.
2. Justipreciando por medio de expertos, el deterioro sufrido por las mercancías.

El porcentaje de pérdida sufrida que resulte de uno u otro método, se aplicará a la cantidad asegurada o a la cantidad asegurable, deduciendo previamente toda merma natural para establecer el monto de la indemnización.

Artículo 424. En los seguros de almacén a almacén, el asegurador responde por los riesgos, durante el curso normal del tránsito, a partir del momento en que las mercancías salgan del almacén o depósito del lugar mencionado en la póliza, como punto de iniciación del tránsito, hasta que sean entregados en el almacén o depósito del destinatario de las mercancías o en el lugar de destino que se haya establecido en la póliza.

Artículo 425. El asegurador del flete por ganar responde por la pérdida total o parcial del derecho que tiene el porteador con respecto al flete, como consecuencia de un riesgo asegurado.

Artículo 426. Cuando hay pérdida parcial del flete, la medida de indemnización es una proporción de la suma asegurada en la póliza, igual a la relación existente entre el flete perdido por el asegurado y el flete total a su riesgo, salvo estipulación expresa en contrario, en la póliza.

Artículo 427. La indemnización que debe pagar el asegurador, en el seguro del flete, se establece por la suma fijada en tal concepto en el contrato de utilización del buque.

A falta de este documento, o respecto a la carga que pertenezca al dueño del buque, dicha suma será determinada por expertos. El seguro de flete neto, salvo pacto expreso en contrario, cubre el sesenta por ciento (60%) del flete bruto. Si no se especifica el flete a que se han referido las partes, se presume que es el bruto.

Artículo 428. El seguro del flete por ganar se rige por las disposiciones que regulan el seguro del buque, en cuanto sean compatibles.

El seguro del flete percibido o a percibir a todo evento, en la misma condición de compatibilidad, se regula por las normas que rigen el seguro de mercancías si se trata de un contrato en que el porteador asume la obligación de entregarlas en destino, y por las de seguro del buque, si corresponde a un fletamento a tiempo.

Artículo 429. El seguro del precio del pasaje cubre el del importe expresado en el contrato o billete de pasaje o en las tarifas pertinentes del asegurado, con deducción de los gastos previstos y no efectuados.

Cubre también las pérdidas que el asegurado sufra sobre el precio bruto del pasaje proveniente de riesgos asegurados, tales como los gastos de desembarco o de reembarco, alimentación y alojamiento de pasajeros en un puerto de arribada forzosa, reposición de víveres perdidos o dañados para consumo de los mismos y cualquier otro gasto de continuación del viaje a bordo de otro buque.

Artículo 430. El seguro sobre lucro esperado cubre la ganancia que pueda obtenerse si las mercancías llegan efectivamente a destino. El monto de la indemnización se prueba sobre la base de los precios corrientes en dicho lugar y en la época en que debieron llegar o en su defecto, por informe pericial. El seguro sobre lucro esperado se rige por las disposiciones que regulan el seguro sobre mercancías, en cuanto sean compatibles.

Artículo 431. El asegurado en un seguro de responsabilidad, sólo tendrá derecho al reembolso de la indemnización y gastos en que incurriere, cuando ya hubiere pagado la indemnización por perjuicios a tercero.

No obstante lo anterior, el asegurado deberá poner en conocimiento del asegurador cualquier reclamo de que sea objeto y que pueda comprometer la responsabilidad de éste.

Estará además obligado a adoptar todas las medidas de defensa que fueren procedentes.

Artículo 432. En el seguro de responsabilidad por daños causados a terceros derivados por abordaje, el asegurador responde, salvo estipulación contraria contenida en la póliza, hasta por la suma asegurada del buque, ello en adición a cualquier pérdida sufrida por el buque si ésta estuviera asegurada con el mismo asegurador. Igualmente, responde el asegurador por los costos legales del juicio tramitado con su consentimiento, para evitar o limitar la responsabilidad del buque asegurado.

Si los buques involucrados en el abordaje pertenecen al asegurado y alguno de ellos no está asegurado, o no lo está con el mismo asegurador, este responde como si perteneciere a terceros.

El valor asegurable de la responsabilidad por daños causados a terceros derivados por un abordaje, es el valor asegurado o asegurable del buque.

Capítulo V Abandono de los Bienes Asegurados

Artículo 433. A fin de percibir la indemnización del seguro el asegurado puede, a su libre elección, ejercer contra el asegurador la acción de avería o la de abandono, conforme a lo dispuesto en este Decreto Ley.

Si el asegurado elige hacer abandono al asegurador de la cosa asegurada, debe dar aviso del abandono; si omite hacerlo, la pérdida no puede ser tratada sino como avería.

Artículo 434. La acción de abandono implica la transferencia irrevocable al asegurador de todos los derechos que tenga el asegurado sobre el bien vinculado al interés asegurable, a partir del momento de la notificación de abandono al asegurador, correspondiendo a éste las mejoras o detrimentos que en él sobrevengan.

Salvo los créditos privilegiados que tengan su asiento en el bien, éste queda afectado al pago de la indemnización que el asegurador debe al asegurado.

Artículo 435. El abandono no puede ser parcial ni condicional. Comprende todas las cosas que hayan estado en riesgo bajo la misma póliza en el momento del siniestro, incluyendo los derechos contra terceros inherentes a los bienes abandonados. Si éstos no han sido asegurados por su valor íntegro, el abandono queda limitado a la parte del bien proporcional a la suma asegurada

En caso de abandono de un buque, el asegurador de éste, tiene el derecho a todo el flete que se halle en curso de ganarse y que se gane posteriormente al siniestro que ha causado la pérdida, deducción hecha de los gastos incurridos para ganarlo después del siniestro; y si el buque transporta mercancías pertenecientes al mismo asegurado, el asegurador tiene derecho a una remuneración equitativa por su transporte, subsiguiente al siniestro que ha causado la pérdida.

Artículo 436. El asegurado puede ejercer la acción de abandono con respecto al buque y exigir la indemnización por pérdida total en los siguientes casos:

1. Naufragio.
2. Pérdida total o innavegabilidad absoluta que no admita reparación.
3. Imposibilidad de reparar el buque en el lugar donde se encuentre, y de trasladarlo a otro sitio donde pueda ser reparado.
4. Falta de noticias del buque.
5. Embargo o detención por orden judicial.
6. Apresamiento.
7. Deterioro que disminuya su valor hasta las tres cuartas (3/4) partes de su totalidad.

Artículo 437. En caso de naufragio, si el asegurador comunica al asegurado que procederá al reflotamiento del buque, la acción de abandono no puede ejercerse sino después de transcurridos sesenta (60) días continuos contados a partir de la fecha del siniestro.

Artículo 438. El abandono, en los casos de apresamiento, embargo o detención del buque por alguna autoridad de otro país, sólo puede hacerse después de seis (6) meses contados a partir de la fecha en que aquellos actos ocurran.

Artículo 439. El asegurado puede ejercer la acción de abandono respecto de las mercancías y exigir la indemnización por pérdida total, en los siguientes casos:

1. Falta de noticias del buque en que eran transportadas.
2. Pérdida total a consecuencia de naufragio u otro riesgo cubierto por la póliza.
3. Imposibilidad de que las mercancías aseguradas lleguen a su destino.
4. Venta dispuesta por razón de su deterioro en un puerto que no sea el de salida o de destino.
5. Pérdida o deterioro material que disminuya su valor en las tres cuartas (3/4) partes de su totalidad.

Artículo 440. En el caso del numeral 3 del artículo precedente, si el asegurado notifica al asegurador que realiza diligencias para tratar que las mercancías lleguen a destino, la acción de abandono por la causa referida en dicho inciso sólo puede ejercerse después de sesenta (60) días continuos siguientes a la ocurrencia del siniestro que dio lugar a la interrupción del viaje.

Artículo 441. El asegurado puede hacer abandono del flete al que tuviere derecho a recibir respecto de las mercancías perdidas, salvadas o desembarcadas en un puerto de escala, o del importe de los pasajes debidos en el momento del siniestro, y exigir la indemnización por pérdida total, solo en los siguientes casos:

1. Cuando el derecho al flete haya sido totalmente perdido para el asegurado.
2. Falta de noticias del buque.

Artículo 442. La acción de abandono sin perjuicio de lo establecido en los artículos 437 y 440 de este Decreto Ley, debe ejercerse dentro de los tres (3) meses contados a partir del día en que ocurra el siniestro o del día en que el asegurado reciba la noticia del mismo, si éste ocurre en aguas jurisdiccionales de la República, y dentro de los seis (6) meses, contados en la misma forma, si el siniestro ocurre en otro lugar. En los casos previstos en los artículos 437 y 440 de este Decreto Ley, el plazo de tres (3) o seis (6) meses, según el caso, correrá desde el vencimiento del plazo de sesenta (60) días continuos establecido en esos artículos.

Artículo 443. En los casos de falta de noticias, el buque se presume perdido totalmente una vez transcurridos los plazos de tres (3) o seis (6) meses establecidos en el artículo precedente, los cuales se deben contar a partir de la última noticia que se tenga de aquel.

La acción de abandono solamente puede ejercerse dentro de los tres (3) meses subsiguientes al vencimiento del plazo respectivo. Este mismo plazo se aplica para los casos del artículo 438, y se cuenta desde el vencimiento del término fijado en el mismo.

Artículo 444. Una vez transcurridos los plazos establecidos en los artículos anteriores, sin haber hecho uso de la acción de abandono, el asegurado sólo puede ejercer la acción de avería.

Artículo 445. Si el seguro hubiese sido contratado a término, se presume que la pérdida ocurrió dentro de la vigencia del contrato de seguro, salvo que el asegurador pruebe, que la pérdida ocurrió después de haber expirado el término estipulado.

Artículo 446. La acción de abandono salvo acuerdo entre asegurador y asegurado, debe ejercerse judicialmente dentro de los plazos mencionados en los artículos 442 y 443 del presente Decreto Ley. Al intentar la demanda, el asegurado debe declarar al asegurador todos los seguros contratados sobre el bien que abandona, si fuese el caso. Mientras no haya formulado tal declaración, el asegurador no está obligado a pagar la indemnización pertinente.

Artículo 447. Admitido el abandono o declarado válido en juicio, la propiedad de los bienes abandonados, con las mejoras o desperfectos que en ellas sobrevengan desde el momento del aviso de abandono, se transfiere al asegurador, sin que se le exonere del pago por cualquier reparación realizada al buque legalmente abandonado.

El asegurador puede pagar al asegurado la indemnización a que esté obligado, rehusando aceptar la transferencia de los derechos sobre los bienes abandonados. Esta declaración debe formularla en su primera presentación en el juicio de abandono.

Artículo 448. El aviso de abandono no será necesario cuando la avería o accidente, por su naturaleza o magnitud, haga imposible la adopción por el asegurador de medidas tendentes a recuperar, rescatar la cosa siniestrada o disminuir los efectos del siniestro.

Artículo 449. Una vez aceptado el aviso de abandono por el asegurador, el abandono es irrevocable. La aceptación del aviso de abandono constituye admisión concluyente de la responsabilidad por la pérdida. El asegurador puede renunciar al aviso de abandono. El asegurador que ha reasegurado su riesgo no tiene necesidad de dar aviso de abandono.

Capítulo VI Indemnización y Pago Provisorio

Artículo 450. Los siniestros amparados por las pólizas de seguros marítimos, deberán ser indemnizados o rechazados por el asegurador, dentro del lapso de treinta (30) días continuos siguientes a la fecha de consignación del último de los recaudos necesarios por parte del asegurado, o de la entrega del informe definitivo de ajuste de pérdidas.

Artículo 451. Expirado el lapso indicado en el artículo anterior, sin perjuicio del ejercicio de otras facultades, el asegurado o beneficiario tiene derecho a exigir por la vía judicial el pronto pago provisorio de la indemnización que pudiera corresponder, mediante el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Reclamándolo expresamente en juicio o en forma incidental, al ejercer cualquiera de las otras acciones aquí referidas.
2. Presentando los comprobantes que justifiquen el seguro, el interés asegurable y la navegación del buque o el transporte de las mercancías, según corresponda.
3. Justificando sucintamente la producción del riesgo asegurado y el perjuicio sufrido.
4. Prestando la fianza que el tribunal estime procedente para garantizar la devolución de la indemnización pretendida y de las costas, intereses y cualquier suma que pudiera corresponder por los eventuales perjuicios que cause la conducta del asegurado, en el supuesto de prosperar su repetición por el asegurado.

El asegurador deberá ser citado al juicio al sólo efecto de reconocer la autenticidad del seguro invocado y para que se pronuncie sobre la restante documentación agregada por el accionante. En caso de desconocimiento, el asegurado podrá probarlas por cualquier medio procesal.

Si el perjuicio invocado fuera parcial, un perito designado de oficio por el tribunal, determinará provisoriamente la existencia y magnitud del perjuicio pretendido.

Artículo 452. Con el cumplimiento de todos los requisitos señalados, el tribunal declarará admitido el derecho invocado por el accionante, ordenando librar mandamiento de intimación de pago y embargo contra el asegurador, quien sólo podrá oponer la excepción de pago.

Artículo 453. El asegurador podrá repetir la suma que se haya visto obligado a pagar mediante la acción del pronto pago provisorio, contradiciendo el derecho del accionante.

En dicho juicio, el cual deberá tramitarse por la vía ordinaria, el asegurador dispondrá de todos los medios y defensas que estime pertinentes. El derecho del asegurador para iniciar el juicio de repetición por el pronto pago provisorio a que se viera obligado, prescribirá al año desde que el mismo fuera exigible.

La fianza que prestara el asegurado para la procedencia del pronto pago provisorio, quedará subsistente hasta el cumplimiento de la sentencia que se dicte. Esa fianza caducará con la prescripción del derecho para iniciar dicho juicio.

Capítulo VII De la Prescripción

Artículo 454. Las acciones derivadas del contrato de seguro marítimo prescriben en el transcurso de tres (3) años, que se comenzarán a contar:

1. Para la acción por cobro de la prima, a partir de la fecha de su exigibilidad.
2. Para el ejercicio de la acción de avería:
 - 2.1 Si se trata de buque, a partir de la fecha del accidente; si se trata de mercancías, a

partir de la fecha de llegada o de la fecha en que debió llegar el buque a su destino, según el caso, o si el accidente fue posterior a esas fechas, a partir de la fecha del respectivo accidente.

2.2 Desde el vencimiento de los plazos fijados en los artículos 437, 438, 439, 440 y 443 según corresponda.

3. Para la acción derivada del pago de la contribución de la avería gruesa o común, o de la remuneración por asistencia o de la responsabilidad por daños a terceros, a partir del día del pago.

Artículo 455. La interposición de la demanda de abandono interrumpe la prescripción de la acción de avería.

Artículo 456. La acción de repetición que puede interponer el asegurador contra el asegurado, prescribe por el transcurso de un (1) año a contar de la fecha del pago.

Artículo 457. En las acciones por recuperación que ejercite el asegurador contra terceros, el plazo de prescripción es el mismo que el de la acción del asegurado en cuyo derecho se subroga.

DISPOSICIONES DEROGATORIAS

Primera. Se deroga la Ley sobre Privilegios e Hipotecas Navales de fecha 27 de septiembre de 1983, publicada en la Gaceta Oficial No. 32.820 de la República de Venezuela.

Segunda. Se deroga el Libro II del Código de Comercio "Del Comercio Marítimo"; así como el Artículo 1090 en sus ordinales 3, 4, 5 y 6; el último aparte del Artículo 1095; el primer aparte del Artículo 1100, y los Artículos 1116, 1117 y 1118, del Código de Comercio publicado en la Gaceta Oficial Extraordinaria de la República de Venezuela N° 475, de fecha 21 de diciembre de 1955.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera. Las hipotecas sobre buques que con anterioridad a la vigencia de este Decreto Ley hayan sido registradas, tienen plena validez. No obstante, las mismas deberán inscribirse el Registro Naval Venezolano, en un plazo que no excederá de seis (6) meses contados a partir de su entrada en funcionamiento o de lo contrario perderán su eficacia frente a terceros.

Segunda. Los documentos que acrediten la propiedad y otros derechos reales sobre buques, otorgados y registrados con anterioridad a la vigencia de este Decreto Ley o anotados en la patente de navegación por la autoridad competente, tienen plena validez. Sin embargo, las mismas deberán inscribirse el Registro Naval Venezolano, en un plazo que no excederá de seis (6) meses contados a partir de su entrada en funcionamiento o de lo contrario perderán su eficacia frente a terceros.

Tercera. Mientras se constituyan los Tribunales de la Jurisdicción Especial Acuática, el conocimiento de los asuntos derivados de Decreto Ley, corresponderá a los Tribunales

Mercantiles que ejerzan jurisdicción en el sitio donde deba ventilarse el asunto, conforme a las disposiciones de este Decreto Ley.

DISPOSICIÓN FINAL

Única. El presente Decreto Ley entrará en vigencia a los noventa (90) días continuos después de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.